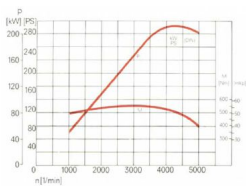




Pouhých 7380 kusů největšího německého automobilového motoru vyráběného sériově bylo instalováno do sedanů řady W116. Přesně tolik vzniklo modelů s dnes uctívaným označením 450SEL 6.9. Vůz v základní ceně 70 až 80 tisíc marek tvořil strop v nabídce „běžných“ automobilů nejenom u Stuttgartského výrobce.

Historie výjimečného automobilu se začala psát až tři roky po uvedení celé řady na trh. V květnu 1975 představil Daimler-Benz vrcholný model typové řady W116. Nástupce výjimečného 300SEL 6,3 musel jako mnohem větší a těžší automobil zmohutnět taky pod kapotou. Motor M100 převrtaný na téměř 7 litrů zdvihového objemu upoutával pozornost nejen výkonovými parametry ale hlavně svým charakterem.



Devizou modernizovaného motoru byla velkorysost

286 koní výkonu a 56mkg kroutícího momentu, což je v dnešních jednotkách 210kW a 550Nm. Ještě zajímavější než absolutní čísla byl způsob, jak se proměňovaly v dopředný pohyb automobilu. Díky zdvihovému objemu 6,9L byla charakteristika motoru velice velkorysá v celém otáčkovém rozsahu motoru a nejenom v úzkém pásmu otáček jak je tomu dnes. Když mluvíme o otáčkách, to je něco co motor M100 E69 nepotřeboval k životu. Dále si musíme si uvědomit, že takový výkon v té době nebyl samozřejmý ani u supersportovních automobilů. A teď už je Vám asi jasné, jaké zvíře se ocitlo na silnicích! Nic na tom nemění ani elegantní vnější kabát cestovní limuzíny vyšší třídy, luxusní výbava a ani komfortní velurová či kožená sedadla.



Motor byl nyní vybaven kontinuálním vstřikováním paliva

Motor M100 byl pro nový sedan třídy S přepracován. Zdvihový objem narostl na 6834cm³ díky vrtání 107mm (předtím 103mm) a zdvihu 95mm. Původní řadové osmipístkové vstříkovací čerpadlo bylo vyměněno za zcela nový systém kontinuálního vstříkování Bosch K-Jetronic. Soustavu řízenou hlavně velkou klapkou snímající množství nasávaného vzduchu v sání, zásobovalo palivem elektrické čerpadlo u palivové nádrže. Při relativně nízkém kompresním poměru 8,8 dosahoval motor maximálního výkonu již v 4250 otáčkách. Pro srovnání, pro řadu W116 nejmenší šestiválcový motor M110 modelu 280SE potřeboval otáček 6000, aby vydal ze sebe to nejlepší. Asi nejzajímavější změnou bylo nahrazení mokré mazací soustavy suchou. To znamená, že olej nebyl uložený v klikové skříni ale v samostatné nádrži motorového oleje schované v pravém blatníku. Zajímavá byla i zvolená specifikace oleje, 10W60, tedy širokorozsahový vysoce tepelně zatížitelný olej. Blok s úhlem odklonu válců 90 stupňů byl konzervativně odlit ze šedé litiny, dvouventilový rozvod OHC dostal hydraulické vymezování vůle ventilů.



Stvořen pro radost z dlouhých cest

Jakékoliv experimenty postrádaly díky velkorysému zdvihovému objemu smysl a to bylo také největší kouzlo automobilu, bylo jedno, jaký byl právě zařazen rychlostní stupeň, bylo jedno kolik bylo právě na tachometru, vůz vždy ochotně vyrazil vpřed. Výkon z motoru i proto přenášela nová, ale pouze třístupňová, automatická převodovka. Relativně dlouhý převod diferenciálu (1:2,65) ladil s charakterem motoru i trojicí planetových převodů v převodovce. Maximální kroutící moment vrcholil totiž velice mírnou křivkou v 3000 otáčkách. Dobové testy hovořily o zrychlení z 0 na 100km/h za 7,4 vteřiny a maximální rychlosti až 234km/h, takže se bavíme o jednom z nejrychlejších sedanů své doby. Přes pohotovostní hmotnost prázdného vozu bezmála 2000kg, těžký vůz zvláště na dálnici překvapoval čiperností. Maximální rychlost udávaná výrobcem činila 225km/h, Pokud byste se chtěli s tímto křižníkem evropských dálnic svézt i dnes, připomeňme si v současnosti velice sledovanou spotřebu paliva. 16 až 24L paliva ubývajících z 96L nádrže paliva každých 100km je dnes běžná spotřeba lehčího nákladního automobilu s celkovou hmotností kolem 12 tun. I cena motorového oleje pro suchou klikovou skříň sedmilitrového mercedesu Vám vyrazí dech a to těch 12L budete měnit opravdu často.



Příliš rychlý vůz

Zákazníci si bohužel tento dálniční expres od Mercedesu občas se supersportovním automobilem spletli. Mnoho automobilů proto skončilo nedůstojně kolem stromů podél okresek. Zvládnout dlouhý sedan se slušnou nadváhou a komfortním podvozkem nemilosrdně týraným obrovskou silou motoru nebylo jednoduché. Dynamickou jízdu doprovázelo hvízdání kol o z

dnešního pohledu směšném rozměru 215/70 VR14. Je na místě uvést, že tento atypický rozměr byl ve své době jedinou volbou pro tak těžký a rychlý automobil. Pneumatiky Michelin tohoto rozměru jsou dostupné i dnes, ale za cenu jedné pořídíte sadu o rozměru například 225/60 VR15. Pneumatiky tohoto rozměru mají téměř identické vnější rozměry, ale mnohem lépe drží na silnici. Bývají proto oblíbenou náhradou originálního rozměru. I tak je samosvorný diferenciál vítaným prvkem standardní výbavy. Samozřejmostí byla litá kola Fuchs. Podvozek odpružený stlačeným vzduchem měl koncepci zcela shodnou s ostatními sedany W116. Automatická regulace světlé výšky měla za úkol udržet zavěšení kol a rozsah pružení funkční v plném rozsahu zatížení. I přes značný technický pokrok a výkonnější techniku si musíme na rovinu říct, že starší model W109 300SEL 6,3 byl poněkud hbitější. Vděčil za to mnohem nižší provozní hmotnosti.



Klimatizace, elektrická výbava a novinka ABS

Vůz od „obyčejné“ třídy S odlišovala rozsáhlá standardní výbava. Klimatizace, tempomat, kožený interiér, elektricky ovládaná okna, autorádio Becker s automaticky ovládanou anténou, opěrky hlavy i na zadních sedadlech, elektrický šíbr, stěrače předních světlometů a další méně zajímavé prvky obvykle představovaly na faktuře od dealera tučný příplatek. V roce 1978 se objevila tehdy světová novinka, systém ABS.



Premiéra sportovních a luxusních úprav od AMG v třídě S

V době uvedení modelu 450SEL 6,9 byla AMG velice mladá společnost. Pro řadu W116 proto nebyly zpočátku k dispozici žádné úpravy. První AMG kit obsahoval: pětipaprsková kola AMG 8x16“, upravené pružení a tlumení díly AMG, přední spoiler pod nárazníkem a zadní spoiler na kapotě, boční a zadní „sukýnky“ no a již tehdy typická matová lakovaná úprava původně chromovaných dílů. Na úpravy techniky došlo až později, jedním z prvních byl šestiválcový motor M110 pro modely 280 a dost často se měnily i diferenciály.



Úspěch v Evropě i za mořem

Vůz zaznamenal obrovský úspěch nejen v Evropě, ale i na trhu v USA a to se model pro tamní trh musel obejít bez 36 koní výkonu. Mohla za to emisní regulace CAFE. Charakter pohonného řetězce a podvozku spolu s image evropské prémiové značky představoval magnet pro americké zákazníky. Sedmilitrový mercedes se v Americe prodával chvíli dokonce i jako ojetina dráž než kolik stál nový. I dnes je tento vůz velice oblíben a to i přes na svoji hodnotu opravdu vysoké provozní náklady. Fungující hydropneumatický podvozek, i na dnešní poměry bohatá

komfortní výbava, silný spontánní motor a dostupné náhradní díly mu zajišťují i dnes dostatek pozornosti.□



Filmová hvězda W116 450SEL 6,9

Poslední zmínka ve vztahu k tomuto vysokoobjemovému remorkéru dálnic je věnována Lucu Bessonovi, rodákovi z Paříže, především pak proslulému filmaři. Bessonovo jméno získalo na zvučnosti po uvedení takových akčních snímků jako *Magická hlubina*, *Brutální Nikita*, *Leon*, *Johanka z Arku*, nebo *Pátý element*. Besson měl ale svůj podíl i v řadě dalších snímků (celá série *Taxi*, *District B13*, *Taken*). Mimo jiné, dnes již na legendárním *Roninovi*. A právě jeho sympatie ke značce Mercedes-Benz se zasloužily o to, že onu tmavě hnědou 450SEL 6.9 vybral do snímku sám. Žádnému příznivci hvězdy zřejmě tento snímek ve filmotéce nechybí, její potenciál byl ve filmu skutečně plně využit.

