



Vítejte u zrodu výkonných sedanů. Dámy a pánové, tím je Mercedes-Benz W109 300SEL 6.3. Daimler-Benz představil v březnu 1968 na Ženevském autosalonu top model třídy S. Nadšený ohlas vycházel z tiché radosti nad splněním snu mnoha movitějších příznivců značky volajících po výkonu. Daimler-Benz implantoval mohutný motor V8 o objemu 6,3L do cestovního sedanu řady W109. Zákazníci Mercedesu hýčkáni spíše komfortem a kvalitou najednou měli v ruce důkaz, že mohou dostat ještě více. Radost ze sportovní jízdy.

Historie

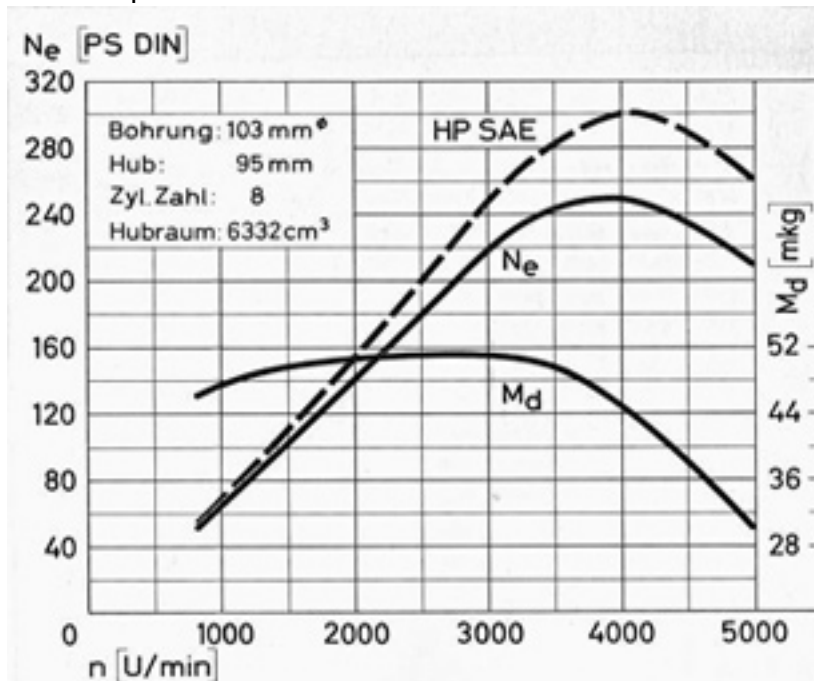
Historii výjimečného automobilu začal psát Erich Waxenberger v roce 1967. Jeho týmu se dostala do rukou „nadbytečná“, ještě nenastavená, karosérie 300 SE kupé. V hlavě nadšeného řidiče rychlých aut skrsla myšlenka: „do karosérie by možná bylo možné umístit velký motor M 100 z Mercedesu 600“... Pan Waxenberger byl mužem činu a tak ihned pověřil tímto úkolem vývojové oddělení,



kteře osobně vedl. V motorovém prostoru určeném původně pro řadový šestiválec nezbývalo moc místa navíc. Operace byla milimetrovou prací: blok mohutného motoru s převodovkou o celkové váze dobrých 400 kg pasoval jen velice těsně do motorového prostoru. Prototypové kupé mělo pětistupňovou mechanickou převodovku ZF i se spojkou ze sortimentu pro nákladní vozidla. Jen tak bylo možné zvládnout kroutící moment velkoobjemového agregátu. Po úspěšném absolvování kompletního testovacího programu, včetně dlouhodobého chodu v pouštních podmínkách Sahary, bylo o projektu informováno vedení. Převládala skepse, odhadovaný odbytový potenciál asi 50 vozů ročně nevypadal nadějně. Po dlouhých diskusích dostal Waxenbergerův tým nakonec „zelenou“ a další potřebné vozy pro testování (opět kupé). Rozhodnutí nabídnout motor 6.3L bylo rovněž podpořeno tím, že linka na výrobu motorů V8 nebyla vytížena.

Technika

Dárce srdce byl představen v roce 1963 na IAA ve Frankfurtu. Velký reprezentativní sedan „600“ hnal energicky vpřed první civilní vidlicový osmiválcový agregát v historii firmy. Symbolické označení M 100 patřilo 6332 cm³ produkujícím díky vstřikování Bosch výkon 250 koní dle DIN (300 koní dle SAE) již při 4000 ot/min. Kroutící moment vrcholící hodnotou 500 Nm ve 2800 ot/min napovídá hodně o



charakteru motoru. Konzervativní litrový výkon 39,7 PS ukazuje na nízkootáčkovou charakteristiku agregátu. Ve své době konstrukce reprezentovala aktuální stav techniky. Blok s úhlem odklonu válců 90 stupňů byl odlit ze šedé litiny. Od hliníku se po zkušenostech s třílitrovým řadovým motorem upustilo. Motor s dvouventilovým rozvodem OHC měl klikový hřídel uložen v pěti ložiskách. Směs v sacím potrubí vytvářelo spolehlivé mechanické vstřikování paliva Bosch s řadovým vstřikovacím čerpadlem v působivém osmipístkovém provedení. Systém s termostatickou startovací a tepelnou automatikou sledoval mnoho provozních údajů o stavu motoru: hlavně teplotu chladicí kapaliny, tlak vzduchu, polohu plynového pedálu a počet otáček motoru. Jakékoliv další experimenty v systému přípravy směsi postrádaly díky velkorysému zdvihovému objemu smysl. Ten vyřešil s přehledem všechny

možné problémy charakteristiky motoru a nenutil konstruktéry sahat až na dno jeho schopností.

Příjemce nebyl úplně novou konstrukcí. V roce 1965 představené sedany řady W108 a W109 nově s označením S udělaly dojem



především svou elegantní karosérii. Duši ji vdechl legendární Paula Bracq. Karoserie řady W 109 doznala v přední části značných změn, od posílení nosných částí až po ručně zvětšovaný tunel pro mohutnější kardanovou hřídel pod vozem. Také rozvor kol se prodloužil o téměř neznamenných ale technicky důležitých 15 milimetrů.



Výkon z motoru přenášela čtyřstupňová automatická převodovka z modelu 600. Dlouhým převodem diferenciálu (1:2,85) se dařilo poněkud hrubou silou velkého motoru přenést na silnici. Dynamickou jízdu přesto doprovázelo ostré hvízdání prokluzujících zadních kol, problém řešil od ledna 1969 sériově dodávaný samosvorný diferenciál. Brzdy s vnitřně větranými kotouči a posilovačem konečně umožňovaly vůz bez obav rozjet a hlavně skutečně zastavit. Zadní větrané brzdové kotouče se ale již v říjnu 1969 staly obětí unifikace a v tichosti je nahradily standardní. Brzdový systém byl přesto dostatečně dimenzován a na limit se dostával až při skutečně ostré jízdě. Motor měl při velkém zatížení problémy s teplotou, rozměrný chladič v horkém počasí musel často podporovat větrák. Zákazník dostal „6,3“ výlučně na pneumatikách o rozměru 195/70 VR 14, později 205/70 VR 14 obutých na klasických litých kolech Fuchs.

Pneumatiky dodávaly Dunlop a Michelin.

Vůz od „obyčejné“ 300 SEL odlišovaly opticky pouze detaily. Místo hodin uprostřed sdruženého přístroje zaujal malý otáčkoměr. Hodiny se ocitly na méně významném místě vedle levého výdechu klimatizace. Tachometr cejchovaný do 240 km/h dostaly všechny modely. Od května 1969 mohlo být na přání ze zadní části odstraněno označení modelu. Výrazněji vůz odlišovaly halogenové světlomety se dvěma nad sebou uspořádanými jednotkami pro dálková a potkávací světla. Sériové doplňkové mlhové světlomety vytvářely sportovní „šestilitrový“ vzhled. Toto osvětlení bylo na základě ohlasu ze strany veřejnosti již od ledna 1969 k dispozici i pro méně výkonné modely s větším odbytem. Ty degradovaly k velké nelibosti zákazníků top modelu 6,3 jeden z projevů výjimečnosti.



Již první měsíce po uvedení na trh zákazníci jednoznačně ocenili práci a odvalu pana Waxenbergera. Jízdní výkony přesvědčili mnoho zájemců. Přes pohotovostní hmotnost prázdného vozu 1780 kg zrychlil silný Mercedes na 100km/h dle dobových měření od 6,4 do 7,4 vteřiny. Ručička měřiče rychlosti se bez problémů dostala za hodnotu 240, což znamenalo reálně překročení 220 km/h. Vítejte ve světě rychlých sedanů.

Mercedes-Benz 300SEL 6,9 AMG „Rote Sau“



500cm³ navíc, sportovní úpravy a zrodila se legenda závodních okruhů. Stalo se tak v roce 1971 pro závody 24h ve Spa. Po úpravách se výkon motoru dostal na 420 koní a vůz skončil na druhém místě, pěkný výsledek na velkou cestovní limuzínu, nemyslíte? Repliku se sériovým agregátem o výkonu 250PS máte možnost shlédnout v muzeu. Originál ukončil svoji kariéru jako pojízdná laboratoř pro testování kol stíhacích letadel.

Mercedes-Benz 280SEL 3,5 pancéřovaný automobil – jiný zajímavý automobil řady W109 28 kusů speciálního provedení se zvýšenou ochranou vzniklo v letech 1971 a 1972 jako odpověď na teroristické útoky, které proběhly v roce 1970 proti diplomatickým pracovníkům v jižní americe. Následovaly již dříve realizované pancéřované provedení modelu 600. Tajné služby požadovaly zvýšenou ochranu diplomatického sboru v problematických zemích, hlavně konzulů.

Von 0 auf 100 km/h in 6,5 sec.



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3, Fünfsitzige Reiselimousine mit 6,3-l-V8-Motor, 250 PS bei 4000 U/min. 1 km mit stehendem Start 27,1 sec. Automatisches Getriebe, Luftfederung, Servolenkung, Servobremse, elektrischer Fensterheber, Zentralverriegelung.

Mercedes-Benz
Ihr guter Stern auf allen Straßen

