



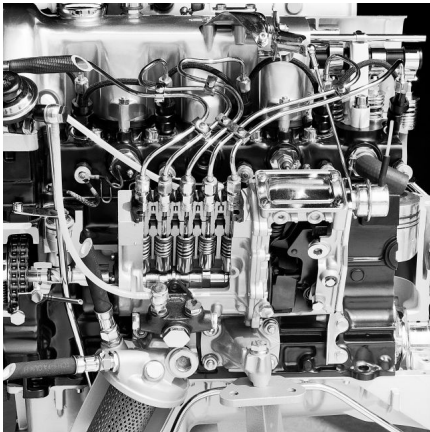
Dnes si asi někteří z Vás ťukají na čelo. Od roku 1936 si vznětovým motorem poháněné cestovní automobily Mercedes-Benz získali vynikající jméno ale vždy jako taxík nebo pracovní vůz úspěšného živnostníka či vyššího úředníka kladoucího důraz na náklady. I v roce 1974, kdy poprvé zaburácely pod kapotou vznětových modelů Mercedes-Benz více čtyři válce, se hodně lidí podívovalo. A proč víceválcový dieselův motor a proč válců zrovna pět? Pojďme se podívat na cestu, kterou před více než 35ti let nastoupily výkonné diesely od mercedesu.

V roce 1973 se Stuttgartští rozhodli omladit stěžejní model, střední třídu s typovým označením W115 a W114. Pro čtyřválcové modely W115, připravila automobilka nejenom vzhledové úpravy, ale i dva nové motory. Nový model se vzhledově lišil již na první pohled mnohem například nižší maskou chladiče a jinými světlomety vepředu a hlavně vzadu. Ty dostaly typický klavírní relief odolávající zašpinění.



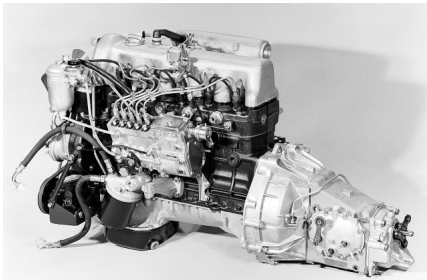
□ Z "kraťase" se stal "žralok", model /8 po modelové péči

Techniky pod kapotou se změny dotkly také. Benzínový motor M115 dostal zdvihový objem zvýšený na 2,3L a nový dieselový OM616 nabídl další 2 decilitry zdvihového objemu a 5 koní výkonu. Naftový agregát odvozený od staršího „dieselu“ OM615 vznikl hlavně převrtáním a nepatrnými změnami v systému přípravy směsi. I odborník motory od sebe zvenčí prakticky nemá šanci poznat. Zvýšený zdvihový objem 2,4L krmilo řadové vstřikovací čerpadlo Bosch s o 0,5mm větším zdvihem vaček.



Quo Vadis, Diesel?

Nový, větší, vznětový motor připravil základ do té doby nejvýkonnějšímu vznětovému agregátu Mercedes-Benz v osobních automobilech. Rok po představení čtyřváce se představil pětiválcový OM617 sdílející s menším motorem všechny použitelné součásti. Ptáte se, proč takový podivný počet válců? Inu, velký čtyřválec po zkušenostech kolegů z užitkových vozidel nepřicházel v úvahu pro své s luxusním automobilem neslučitelné vibrace a litinový šestiválec již vycházel příliš dlouhý a těžký. Jízdní vlastnosti by těžce poznamenala beznadějně přetížená před. Kompromisní pětiválec nebyl v motorářském oboru už tehdy i jako vznětový motor úplnou novinkou, ale v osobním automobilu se toto řešení považovalo za odvážné. Pětiválec připadl řadě W115, řadu W114 jste tedy mohli snadno odlišit užitím výhradně šestiválcové pohonné jednotky.



□ Takto uspořádaná křivková hřídel je charakteristická pouze pro lichý počet válců