



Ještě v polovině šedesátých let nabídka cestovních automobilů u značky Mercedes-Benz nehýřila silnými motory. Nejsilnější dvojice šestiválců nabízela z objemu 2,5L, motor typu M 129, výkon 150 koní (110 kW) a třilitrový motor M 189 s hliníkovou klikovou skříní pro model 300 SE produkoval 170 koní (125 kW). Pouze reprezentativní sedan Mercedes-Benz 600 (W 100) byl vybaven opravdu silným motorem V8, který z objemu 6,3L dával výkon 250 koní (184 kW) a i dnes impozantní točivý moment 500 Nm.

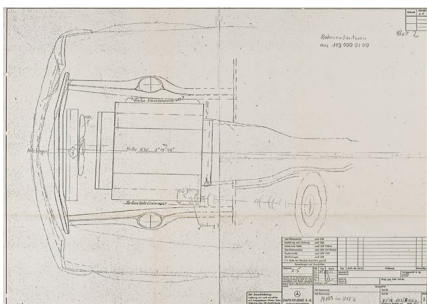
V čísle 14 časopisu "auto motor und sport" z roku 1967 se proto na závěr v testu srovnávajícím



právě 250 SE a 300 SE uvádí: "Na rozdíl od Opelu, Daimler-Benz nemá velkého bratra v USA, který by byl schopen dodávat do standardní Evropské produkce osmiválců produkující odpovídající výkon". Daimler-Benz potřebuje nyní osmiválcový motor, který nabízí slušnou živost i mimo špičkový model 600. Je těžké pochopit, proč menší verze tohoto motoru ještě není k dispozici pro instalaci v mercedesech střední velikosti. 3-litrový šestiválec je jen zoufalý mezikrok na cestě k pružnějším a tišším motorům.



Máme důvod očekávat co nejdříve příchod osmiválcového motoru lépe odpovídajícímu image těchto vozidel. To by nemělo stát nejznámějšího německého výrobce automobilů příliš úsilí v době, kdy Ford přijede domů vítězně z Le Mans s jednoduchým velkosériově vyráběným osmiválcem". Navíc v rozhovoru s Rudolfem Uhlenhautem, vedoucím vývoje osobních automobilů a inženýrem Erichem Waxenbergerem šéfredaktor Heinz-Ulrich Wieselmann označil tento fakt jako nedostatek v nabídce značky Mercedes-Benz. Nedostatečný výkon motorů v automobilech Mercedes-Benz - poznámka, která Waxenbergera nemohla nechat klidným. Poslal proto záhy svého mechanika Hermanna Egera, aby v Sindelfingenu našel vhodný vůz pro proměnu ve výkonné testovací auto. Ten se vrátil s karosérií kupé W111/W112. 6,3-litrový motor V8 typové řady M 100 byl poprvé nainstalován mimo sedan 600. Waxenberger si osobně užil první zkušební jízdu, kterou večerní klid kolem továrny umožňoval. A hned druhý den ráno byl povolán k Rudolfu Uhlenhautovi, coby svému nadřízenému. Vysvětloval, co to bylo za vozidlo včera večer pod okny jeho kanceláře s tak jadrným zvukem motoru. Pokud to ještě nevíte, právě se zrodil legendární Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (W 109). V roce 1967 nejvýkonnější sériově vyráběný sedan na světě.



Vývoj se samozřejmě nezastavil u tohoto modelu. Waxenberger také instaloval motor V8 do roadsteru SL řady W 113, známého dnes jako "Pagoda". To se ukázalo jako mnohem náročnější úkol. Motorový prostor v "pagodě" byl totiž podstatně menší a překáželo i řízení. Rozsáhlé svařování a přemísťovací práce se museli udělat i na rámu, aby se osmiválec dostal na délku i šířku do auta, které pro něj nebylo stavěno. Z venčí se dal vůz ihned snadno poznat, mohlo za to speciální vyboulení kapoty. Z kapoty čněl tzv. "powerdome", který si skutečně v tomto případě zasloužil své jméno. Na výšku se velký M100 do nízkého roadsteru neschoval.

