



Na první pohled vypadá jako ostatní W124, ale už při tom druhém začíná být náhodný pozorovatel na pochybách a pomalu si uvědomuje, že nemá tu čest s obyčejnou W124. Rozsah viditelných změn je sice minimální díky naprostému podřízení nutným technickým úpravám, ale i přes tento fakt se návrhářskému týmu povedlo zakomponovat do usedlé elegance sedanu řady W124 maskulinní brutalitu ocelové pěsti v jemné hedvábné rukavici.

Většina automobilových novinářů té doby se o něm vyjadřovala jako o : „Vlku v rouše beránčím“ a hlavně díky jejich oslavným testům většina Němců do dneška spolehlivě identifikuje 500E/E500 od ostatních W124. Zřejmě je to kvůli unikátním vlastnostem tohoto vozu, které byly ovšem vykoupeny stejně unikátním vývojovým a výrobním konceptem jež nemá v další historii firmy Daimler-Benz obdoby.



O tom, co vedlo k vzniku tohoto vozu by se dalo hodně dlouho polemizovat, ale když uvážíme časovou osu od podnětu marketingu až po uvedení na trh, tak se u derivátu s takovým rozsahem úprav dostaneme minimálně na 3 roky před prvním představením. Takže idea byla zřejmě ovlivněna relativním úspěchem BMW s modelem M5 E28 a hlavně identifikace nového trhu, kterou pionýrsky provedla firma



[AMG](#) svým [Hammerem](#) v roce 1985. Přelom 80tých a 90tých let přinesl do obchodního světa novou vlnu a v dříve nebývalé míře se začaly rozvíjet mladé dynamické společnosti, které vedli daleko mladší lidé, než bylo do té doby obvyklé. Takový lidé začali hledat odpovídající vozy pro vyjádření svého životního stylu a usedlý Mercedes třídy S rozhodně nebyl tím správným obrazem jejich pohledu na svět. Módě do široka roztažených ospoilerovaných 80tých let už zvonila hrana a proto bylo potřeba najít optimální formu pro vyjádření síly a stability s pořádnou dávkou dynamiky, která dosavadní designové konvenci Mercedesu chyběla.

Zadání od marketingu z roku 1987 zřejmě vypadalo následovně. Karoserie střední třídy doplněná o motor V8 s minimálně 300 koňmi a unikátními jízdními vlastnostmi. Konkurence u BMW tvrdě pracovala na nástupci M5 pro model E34 a vzhledem k tomu, že původní E28 měla 286 koní, tak se dalo čekat, že hranice 300 koní bude s novým modelem pokořena. Podvozek se musel oproti W124 zásadně přepracovat, protože použitá motorizace a požadovaný charakter vozu by nebyl se standardním podvozkem W124 konkurenceschopný ani bezpečný. Po nějaké době bylo jasné, že vývoj sice bude moci použít většinu podvozkových skupin z vyšších modelů, ale jejich aplikace si vyžádá skoro 4500 změn, což povede k prakticky nemožné integraci do stávajícího výrobního procesu. Tento fakt přiměl vedení DB k diskusím o vlastní životaschopnosti tohoto prestižního projektu, ale naštěstí jim pomohly velké odbytové problémy jejich sousedské firmy Porsche s modelem 928. Nabídka volné kapacity na linkách po

výběhu modelu 959 umožnila svařování a finální montáž těchto vozů v závodě Zuffenhausen do roku 1994, kdy se začala chystat přestavba výrobního procesu na nový model 993. Tato shoda náhod otevřela dveře tomuto kultovnímu projektu a v roce 1990 byl na pařížském Salon Mondial L'Automobile představen finální Mercedes W124 500E.



Zajímavostí je, že model E500 se v roce 1994 rozdělil o výrobní kapacitu finální montáže a zkoušek se stejně unikátním Audi RS2 Avant, u kterého se stejně jako u 500E/E500 vývojoví pracovníci Porsche podíleli na návrhu nutných úprav a optimalizací jako externí konzultanti vývoje DB.

Nakonec sjelo z výrobních linek v Zuffenhausenu 10.479 těchto unikátních vozů a byl to asi poslední projekt tohoto ražení, protože všechny nástupnické silné sedany už byly plně integrovány do výrobního procesu linek v Sindelfingenu. Výroba 500E/E500 je také příkladem procesu, který byl běžný spíše pro italské supersportovní vozy. Vylisované plechy karoserie byly transportovány ze



Sindelfingenu do Zuffenhausenu na svaření a finiš karoserie, pak následoval transport zpět do lakovny v Sindelfingenu a po kvalitativní kontrole povrchu a konzervaci dutin byla nalakovaná karoserie společně se všemi montážními díly odeslána do Zuffenhausenu, kde byl vůz zkompletován a následně prověřen sérií testů obvyklých pro výstupní kontrolu výroby Porsche a kvality DB. Tento celý proces trval průměrně 18 dní, což je doba, která je pro dnešní automobilový průmysl, masírovaný Harbour Reportem a podobnými benchmarkovými materiály, naprosto nepředstavitelná, ale na druhou stranu se jednalo o prestižní projekt pro náročnou klientelu, takže vysoký podíl výslednému image spíše prospěl a pokud vůz prošel kvalitativní kontrolou DB „bez ztráty kytičky“, tak byl transportován do expedičního centra DB nebo do zákaznického centra DB, kde byl připraven k přímému odběru pro zákazníky, kteří

využili této možnosti při objednání vozu. Tehdy toto převzetí zahrnovalo transport z letiště nebo nádraží, pohoštění, prohlídku závodu a následné předání vozu technikem DB s rozsáhlou instruktaží. Zajímavé je, že v současné době musíte za podobnou službu zaplatit (Porsche 583,10 EUR).

Vzhledem k malé plánované sérii a cílové skupině zákazníků se lidé od DB rozhodli pro použití nejmodernější dostupné techniky a aplikovali do vozu nový motor M119.974 V8 5.0L 32Vo výkonu 324 koňských sil, který byl prvním motorem s novým vstřikovacím systémem LH-Jetronic, který pracuje na principu tzv. „horkého drátu“, který reguluje průběh celého



chodu motoru ve celém spektru otáček tzv. on-line. Funkce spalování je podpořena prvním nasazením variabilního časování ventilů prostřednictvím řízení vačkových hřídelí, které stejně jako celý motormanagement využívá komunikace mezi jednotlivými řídicími jednotkami přes sběrnici CAN, takže umí rychle přizpůsobit běh motoru každé situaci a flexibilně reagovat na změny všeho druhu. Rozdíl oproti předchozímu provedení 5.0L V8 16V z modelu W126 je zásadní a dynamika M119.974 je oproti předchůdci o několik generací dál. Maximum točivého momentu je 480 Nm. při XXXX otáčkách a křivka jeho průběhu je velmi plochá. Už od nejnižších otáček je vůz schopen bez jakéhokoliv zaváhání akcelarovat a když se motor dostane přes 3500 otáček/min, tak doprovodí dechberoucí akceleraci jemně tlumeným zvukovým doprovodem, který dává najevo skrytý potenciál velkého srdce tohoto kompaktního sedanu.

Zástavba motoru M119.974 si i přes relativně kompaktní provedení vyžádala několik úprav v motorovém prostoru W124. Hlavní změnou bylo přesunutí baterie do kufru a její místo zaujala klimatizovaná schránka pro hlavní řídicí jednotky motormanagementu. Umístění vysokokapacitní baterie na pravé straně kufru bylo z hlediska optimálního rozložení hmotnosti kompenzováno závažím na protilehlé straně. Díky těmto úpravám se těžiště vozu posunulo blíže k optimu a umožnilo brilantní jízdní vlastnosti, které byly dosud spíše výsadou sportovních automobilů.



Zvýšeným nárokům na dynamiku bylo přizpůsobeno i nastavení čtyřstupňové automatické převodovky, která rozhodně překvapí svojí odezvou jež není zrovna u převodovek s hydrodynamickým měničem obvyklá. V kombinaci se samosvorným diferencíálem (stálý převod 2,82:1) a protiprokluzovým systémem není problém přenést výkon motoru na vozovku a ani na silnici plné zatáček udržovat rychlostní průměr, který je i pro většinu dnešních vozů jen snem a díky excelentní práci a konstruktérů obou stuttgartských firem je to vše možné s pocitem absolutního bezpečí a obdivuhodného jízdního komfortu.

Kombinace všech těchto faktorů dává vozu schopnost akcelarovat z 0 na 100km/h za 5.9s a během několika dalších okamžiků dosáhnout maximální rychlosti 250km/h, kde ho zastaví konvenční omezovač. V tomto okamžiku se zřejmě příznivci značky Audi pousmějí, protože její konkurenční model V8 tento omezovač nemá, takže je schopen dosáhnout i přes tovární údaje rychlosti vyšší. Na druhou stranu ale tento vůz zrychluje z 0 na 100km/h za 10s, takže v případě konfrontace s 500E na dálnici bude Audi mít co dělat aby ho ve své maximální rychlosti vůbec dostihla.

Asi největší odlišností 500E/E500 od sériové W124 jsou její jízdní vlastnosti. Podvozek, sestavený experty DB a Porsche s maximálním využitím existujících podskupin v rámci všech modelových řas BD, je mistrovským dílem, které ve světě sériových sedanů nemá obdoby. Nápravy byly kompletně přepracovány z modelu R129 stejně jako brzdová soustava. První modely sice trpěly na slabší přední brzdy z 300E-24 o průměru 2XXmm, ale spousta majitelů tento problém vyřešila použitím brzdového systému Porsche Turbo nebo odpovídajícím setem od některého z úpravců. Konstrukteři DB tento problém vyřešili až s faceliftem, kdy s modelovým rokem 1994 (nasazeno v polovině roku 1993) přišla aplikace předních brzd z R129 SL600 o průměru 3XXmm a problém byl vyřešen.

Další prospěšnou, ale bohužel spornou technickou novinkou bylo nasazení trakční kontroly zadních kol, která bohužel nešla běžným způsobem odstavit. Spousta zákazníků využila možnosti úpravců pro vypnutí tohoto systému. Toto snížení úrovně bezpečnosti firma DB připustila až v posledním roce výroby a systém se stejně automaticky zapíná, takže pro fandý „pálení“ pneumatik nebo řízených smyků nezbyvá nic jiného než rozpojit okruh nebo koupit odpovídající modul od úpravců. Je s podivem, že zrovna umírněná elegance byla u tohoto modelu často terčem kritiky. Zvláště zákazníci z USA nebyli ochotni akceptovat jeho cenu při absenci ostřejších designových prvků. Marketing DB se k těmto reakcím stavěl přehlíživě a dobře udělal, protože cílová skupina pro tento model byla víc než specifická a odbyt byl samou podstatou vozu zaručen. Všechna benchmarková srovnání světových motoristických periodik se sice snažila najít smysluplné konkurenty, ale stejně se člověk neubrání dojmu, že Audi 100 S4, BMW M5 E34, Jaguar XJR nebo již zmiňované Audi V8 nebyly přímými konkurenty, protože zákazníkovi nabízely naprosto odlišný pocit ze samotné jízdy.



První verze představená v roce 1990 s označením 500E byla stylizována v duchu modelové péče pro celou řadu W124 s odlišnými nárazníky, širšími blatníky, nižší světlou výškou a rozdílným rozložením hlavních sdružených světlometů, které umožňovaly skvělou funkci světelné houkačky díky ponechanému zapojení původních žárovek H4 v kombinaci s přídatnými dálkovými světly na standardním místě pro mlhovku (ta se přesunula do předního nárazníku). Narozdíl od vozů BMW, kde jsou H4 v hlavních světlometech zapojeny pouze na jednu vlákno, bylo 500E schopno rozsvítit všechny čtyři dálkové světlomety najednou a sjednat si respekt v levém pruhu německé dálnice i při velmi špatné viditelnosti. Zvláštní pozornost si také zaslouží speciální přední sedačky 500E/E500. Vypadají úplně stejně jako provedení Sportline, ale jejich vývoj měla na starosti světoznámá společnost Recaro, které se v konvenčním designu povedlo připravit dokonale tvarovaná sedadla, která plně vyhovovala charakteru vozu a podporovala jeho výjimečnost.



the Verdict
Highs: Supercar speed with four-door comfort—the best of everything.
Lows: “Say-what?” price, appetite for accessory bells.
The Verdict: An extraordinary car whose sticker may render it obsolete.



Renntech 600E