

Osmiválec implatnovaný pod kapotu sedanu řady W124 tvoří až bizarní protiváhu plazivým taxikářským dieselům základních verzí. Obrovské kouzlo desetitisícové série sedanů označených 500E či E500 však pochopíte až při hlubším zkoumání – transplantace srdce totiž nebyla zdaleka jedinou úpravou, jenž etalon nudy a kvality při své přeměně na silniční stíhačku prodělal.

Mercedes W124 se vyráběl v letech 1984 až 1996, při poslední modernizaci v roce 1993 poprvé použil písmeno „E“ přesunuté před označení motorizace, stal se tak první třídou E, jak jí nazýváme dnes. Ač technicky šlo o velice pokrokový model, tak klasické celkové



pojetí a komfortní ladění našlo kladnou odezvu zejména u konzervativních zákazníků, kteří si z

modelové nabídky volili motory podle svého gusta. Průměrnému kupujícímu mercedesu bývalo tehdy skoro šedesát let a o jízdní či technické excesy moc nestál, spíše jej zajímal bezproblémový provoz až do smrti či snadné ovládání, takže na zádi se často skvělo označení 200D (E200 diesel)



ukazující na 55 kW atmosférický čtyřválec. Myslím, že chlapec v oktávce s křídlem, který se rozhodl dívce vedle ukázat, jak že to načipované TDI jede, doufal právě v tuto motorizaci černé W124, o které píšu tento test. No snadný boj, neboť ani 250D, 300D, 200E, 230E či 260E nebyli žádnými sprintery.

Jen M5 mu stačí

Byl to takový ten osmnáctiletý nevyježděný rybízek s kšiltem dozadu, na kterého se ani nelze zlobit, že nemá základní povědomí o autech, která už samotnou svojí existencí popostrčila vývoj dopředu. Kdyby Mercedes-Benz kdysi v modelu E500 nespojil dynamiku sporťáku s dílenským zpracováním a výbavou luxusních limuzín, možná bychom se dnes nevozili takovými úžasnými stroji, jako je třeba BMW 550i. Je zajímavé, že pětilitrové osmiválce obou značek za těch šestnáct let v dynamice nedospěly o mnoho dále než E500. Již to dokázalo z klidu na 100 km/h zrychlit za 5,9 s, BMW (nepočítáme-li ulimativní M5) to umí lépe až od minulého roku (550i za 5,5 s), samotný mercedes dnes z 5,5 litrového objemu v současné E500 vyždíme stovku za 5,3 s. Když prozradím ještě výkon stodvacetčtyřky na smímcích (240 kW), tak vám je

asi jasné, že chlapec v octavii nemohl uspět, i kdyby si z čipů na řídicí jednotce



vybudoval menší eifelovku. Mohu se jen dohadovat, jakými siláckými žvásty krmil slepičku vedle když vytočil jedničku, přepočítal zuby a zařadil dvojku, zatímco já jsem vedle něj černou limuzínu zvolna posouval lechtáním plynu. Umím si však živě představit to zaražené ticho, když jsem po pár vteřinách prošlápl plyn k podlaze, automat tam nekompromistně vrazil jedničku, osmiválec zlobně zahučel a katapultovat osmnáct metráků poctivé oceli vpřed. Není to ostuda oktávky,

ale mladíka, který neví, že když má W124 nápadně rozšířené blatníky a celá vůbec sedí neobvykle nízko, tak to není žádný taxík, ale titán, před kterým se musí sklonit každý, kdo zrovna nesedí třeba v aktuálním provedení BMW M5.

Mercedes s Porsche křížený

Počkej v zatáčkách, možná zaznělo po chvíli do ticha uvnitř oktávky, i když z tempa, jakým se „pětikule“ vzdalovala, muselo mu být jasné, že jí dnes vidí určitě naposledy. Nicméně je to docela správná připomínka, protože vrcholné verze limuzín obecně trpí nadváhou, která v zatáčkách umožňuje i mnohem slabším soupeřům držet s nimi krok. Navíc Mercedes-Benz W124 byl při vší (ze strany recenzenta ojetin téměř bezmezné) úctě k němu všechno, jen ne sportovní. Jeho podvozek sice svojí konstrukcí již před dvaadvaceti lety určil současné standardy luxusních vozů, ale volant obludného průměru, šnekové řízení tvořící antonymum komunikativnosti a strmosti to vše prostě s blazeovaným úšklebkem nechávalo sportovní

blbnutí ostatním. Ale E500 je mercedes křížený s porsche.



Jeho úpravy zacházejí daleko dále, než bývá u vrcholných motorizací obvyklé, od nejrychlejších šestiválcových W124 E320 liší se asi tolik, jako BMW M3 od 320i. Porsche, jenž se kdysi zavázalo ve svém závodě v Zuffenhauseunu ručně s nejvybranější německou precizností smontovat denně 12 až 16 mercedesů E500 (za pět let celkem 10 479 kusů), totiž dostalo na starosti i jeho vývoj. Jeho inženýři tělnatou limuzínu prohnali odtučňovací kůrou, vyztužili středový tunel, hnací hřídel, upravili závěsy kol v zájmu rozšíření stopy zhruba o čtyři centimetry. Akumulátor přesunuli z motorového prostoru dozadu, na protilehlou stranu umístili vyvažovací závaží. Tím dostala zadní náprava potřebnou trakci a rozložení

hmotnosti se přiblížilo ideálnímu (53:47). Z mnoha dalších změn stojí za zmínku strmější řízení použité z „žehličky“ SL500 navazující na překvapivě malý volant s tlustým věncem. Úprav je bezpočet, ale jedno mají společné: Zůstávají neuvěřitelně nenápadné a nejen nezkušený mladík v octavii, ale i mnoho dalších naprosto nemá šanci odhadnout, co za vlka v rouše beránčím je tento E500. Já to dobře vím, modlil jsem se k němu už na základní škole, ale až nyní jsem z milosti pražských M3000 dostal možnost si jej na vlastní kůži vyzkoušet.

Výbušný osmiválec

Navyklý na dnešní emisní motory, které po důrazném pobídnutí plynu možná za čas tak trochu zaberou, jsem zvyklý šlapat na něj s předstihem. Mercedes E500 však naprosto na nic nečeká a v ten

moment vyrazí vpřed, takže jsem hned za branou prodejce málem najel do fabie. Osmiválec se totiž točí bez setrvačníku (v jeho roli stačí oběžné kolo automatu), proto i jeho reakce je bleskurychlá. Zajímavé je, že pokud sešlápnete třeba plný plyn, ale ne kick-down, tak se vozidlo rozjíždí na dvojku. Připomíná to start dopravního letadla, z nuly až na 108 km/h cítíte jen drtivý tah, žádné přeřazení. Jedničku automat zařadí jen když skutečně tvrdě skočíte na plyn a překonáte tlakový bod na konci jeho dráhy. A to pak kvílejí gumy a bliká kontrolka protiprokluzu. Ta byla svého času předmětem sporu, mezi stutgardtskými vyznavači bezpečnosti

a zákazníky, kteří rozpumpováni vytím osmiválce chtěli pálit gumy. Protiprokluzový systém byl totiž nevypínatelný. Zájemci o jízdu bokem se dočkali až v roce 1994, na poslední rok výroby skutečně bylo možné poslat



Pevný jako skála

Pevný jako skála, v krutu,

ohybu i ve stopě. Tak nějak bych to co cítím při jízdě nazval. Model E500 skutečně jezdí úplně jinak, než ostatní verze řady W124. Terénní vlny nepohltí, ale zkopíruje. V tom je hlavní rozdíl, běžná W124 na nich v extrému i ztrácela kontakt s vozovkou. Drobné nerovnosti, všechny ty dlažební kostky, kanálové mříže a další, však stále žehlí s dokonalostí vlastní svým civilním sourozencům. Uvnitř nic ani nezavrže, po čtvrt miliónu km

tohle auto jezdí jako nové. Ne nadarmo nejen já, ale i řada jiných lidí z oboru tvrdíme, že model W124 u mercedesu a E34 u BMW byly naprostými vrcholy kvality německého automobilového průmyslu po stránce zpracování, laků, materiálů uvnitř, mechanické odolnosti a celkové tuhosti. Dělat auta tak dobře i nadále, přišli by prestižní











Maskuje rychlost

Osmiválec je hliníkový,

rozložení hmotnosti takřka ideální, rozchod široký, těžiště nízké, tlumiče od Bilsteinu účinné: Této limuzíně nic nebrání vletět ochotně do zatáčky a taky že to k překvapení okolí i mne samého umí. A drží tak dobře, jak dobré na ní jsou pneumatiky. Díky dlouhému rozvoru se do smyku trhá plynule a žádné záludné ustřelení

zádě nezná. Do zatáčky jsem párkrát vletěl pekelně rychle aniž bych chtěl. Ono totiž snad žádné auto z poloviny devadesátých let nemaskuje rychlost tak dobře, jako E500. Ta



Charouz jej měl osm let

Mercedes-Benz W124

E500 je nevídanou kombinací rychlosti, komfortu a kvality. Jako nový byl neskutečně drahý, v roce 1990 stál u nás 2 443 600 Kč. Přesto jeho takřka ruční výroba s dvojnásobnými výstupními kontrolami byla na hranici

rentability a značce přinesla spíše renomé, nežli zisk. Jistě, i poté vznikala výjimečná auta (u mercedesu již pod taktovkou AMG), ale na těch už je potenciál obvykle vidět daleko více, než na testovaném taxíku, chybí jim proto moment

překvapení a o dílenském zpracování, které již nikdy poté nebylo lepší, už jsme mluvili. Neskutečnou zdařilost modelu potvrdil v minulosti i kontroverzní český podnikatel Antonín Charouz,



HODNOCENÍ

Spolehlivost: *****

Technická úroveň: *****

Ceny ojetin: *

Provozní náklady: ***

Servis: **

CHARAKTERISTIKA:

Karoserie:
Sportovní verze čtyřdveřového sedanu vyšší střední třídy.
Motor:

Celohliníkový zážehový vidlicový osmiválec se čtyřventilovým rozvodem 2xDOHC a plynule proměnným časováním sacích ventilů. Pohon:

Zadních kol, Rozměry: 4750 x 1408 x 1796 mm. Rozvor: 2750 mm, Zavazadlový prostor: 550 l, Palivová nádrž: 90 l, Oficiální prodej v ČR: Ano.

PLUSY

Neskutečně kvalitní zpracování, velmi tuhá karosérie, dokonale

maskovaná síla, moment překvapení, výbušný a velmi silný motor, komfort uvnitř, znamenité odhlučnění,

vynikající a velmi bezpečné jízdní vlastnosti, účinné brzdy (od 1993), velmi nízký propad hodnoty – ceny jsou již pár let stále

kolem 300 tisíc Kč, únosná spotřeba paliva kolem 13,5 l/100 km

MÍNUSY

Slabé brzdy (do 1993), nevypinatelný protiprokluzový systém (do 1994)

Jak šel čas:

1984: Představení výchozího modelu W124
1990: Na podzimním pařížském

autosalonu představena model 500E. 1991: Zahájení prodeje 500E. 1993: V dubnu

modernizace modelu, označení E500. Lepší brzdy.

1994: Vypinatelný

protiprokluzový systém, vrcholná série Limited s kovanými elektronovými koly a

maximální možnou výbavou.

1995: Ukončení výroby modelu.

Nejčastější závady:

Předčasně

opotřebené brzdy (do roku 1993) – vadné napínáky řemene

pohonu příslušenství – vůle v pružné spojce kardanu –

vůle v závěsech předních i zadních kol – nadměrný odklon

zadních kol následkem vymačkaných silentbloků – vymačkané silentbloky

motoru, následně poškozené výfukové potrubí.


SRS
AIRBAG