



Mercedes-Benz

50 lat limuzyn Mercedes-Benz W 114/W 115

Informacja prasowa

Rewolucja '68 w klasie średniej wyższej

26 stycznia 2018 r.

Stuttgart. Dokładnie 50 lat temu, w styczniu 1968 roku, Mercedes-Benz zaprezentował w Sindelfingen całkowicie przebudowane limuzyny klasy średniej wyższej – przodków dzisiejszej Klasy E. Nowa seria modelowa otrzymała oznaczenia W 115 (silniki 4- i 5-cylindrowe) oraz W 114 (jednostki 6-cylindrowe). Jej wizytówką był wyrazisty design, odcinający się od wzornictwa luksusowych limuzyn z gwiazdą. Generacja „ósemek” („/8”, niem. „Strich-Acht”), jak nazywano później serie 114 i 115 z uwagi na rok debiutu, odniosła oszałamiający sukces – to pierwsza rodzina modeli Mercedesa sprzedana w liczbie ponad 1 mln egzemplarzy. Poza limuzynami obejmowała ona wersje coupé, limuzyny z przedłużonym rozstawem osi oraz podwozia dla nadwozi specjalnych.

50 lat temu swoją premierę świętowała „nowa generacja Mercedesów”. Pod tym hasłem 9 i 10 stycznia 1968 roku odbyła się prezentacja zupełnie nowych limuzyn klasy średniej wyższej. Zastąpiły one popularne „skrzydłaki” z jednostkami o 4 cylindrach (W 110), wytwarzane od 1961 roku.

Nową rodzinę pojazdów podzielono na dwa typy szeregi: W 115 (silniki 4- i 5-cylindrowe) oraz W 114 (jednostki 6-cylindrowe). Z zewnątrz obie limuzyny miały identyczne wymiary i różniły się jedynie elementami wyposażenia, kratą chłodnicy oraz kształtem zderzaków. W chwili debiutu na rynek trafiły wysokoprężne warianty 200 D i 220 D oraz benzynowe odmiany 200, 220, 230 i 250. Później ofertę systematycznie poszerzano.

Te bardzo nowoczesne pojazdy – zarówno pod kątem designu, jak i rozwiązań konstrukcyjnych – stanowiły pewną rewolucję. Nie miały jednak nic wspólnego z protestami studentów, do których doszło w 1968 r. Limuzyny „/8” pozwoliły Mercedes-Benz wyraźniej zarysować profil segmentu, do którego należały – segmentu przyszłej Klasy E. Szczególną rolę odegrało tu wprowadzenie nowych wersji nadwoziowych: coupé (rynkowa premiera w listopadzie 1968 r.) oraz limuzyny z przedłużonym rozstawem osi (grudzień 1968 r.).

„Właściwie skalkulowana perfekcja”

Już na pierwszy rzut oka „ósemka” imponuje harmonijnym designem autorstwa Paula Bracqa, pracującego w dziale stylizacji kierowanym przez Friedricha Geigera. Nowe były także rozwiązania konstrukcyjne, takie jak niezależne tylne zawieszenie w postaci tzw. osi wahliwej ukośnej. Inżynierowie zastosowali je z myślą o połączeniu typowego dla Mercedesa komfortu jazdy z jeszcze lepszymi właściwościami jezdnyimi. Tak magazyn motoryzacyjny „auto motor und sport” opisał modele 200 (W 115) oraz 250 (W 114) w numerze 4/1968: *„Mokry, oblodzony (tor) Hockenheimring potwierdził doświadczenia zebrane na trasie Targa Florio: nowa oś znacząco poprawiła stabilność jazdy”*. Ogólne wrażenie, jakie sprawiała nowa limuzyna Mercedes-Benz klasy średniej wyższej, podsumowano w nagłówku artykułu: *„właściwie skalkulowana perfekcja”*.

Prace rozwojowe nad seriami 114 i 115 ruszyły w 1961 r. Prof. Fritz Nallinger, Członek Zarządu ówczesnego koncernu Daimler-Benz AG odpowiedzialny za rozwój, od samego początku opowiadał się za tym, by nowy model w jeszcze

większym stopniu niż dotąd różnił się od pojazdów klasy luksusowej. To oznaczało ostateczny koniec uniwersalnego nadwozia, stosowanego w „skrzydlakach”. Specyfikacja zakładała budowę pojazdu bardziej kompaktowego od W 110, ale o podobnej przestronności. Nowa konstrukcja podwozia miała zapewniać jeszcze lepsze prowadzenie. Już na początku prac projektowych podjęto decyzję o rozszerzeniu palety silnikowej o jednostki 6-cylindrowe.

Tak powstała limuzyna o harmonijnych proporcjach. Rozstaw osi był o 5 cm dłuższy od poprzednika – wzrósł do 275 cm, ale nadwozie skrócono o 5,5 cm, do 468 cm. Równocześnie nowe modele były o 2,5 cm węższe i o 5,5 cm niższe od „małych skrzydlaków”. Rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa zweryfikowano podczas badań obejmujących 26 testów zderzeniowych. Wykazały one, że „ósemki” nie tylko spełniają ówczesne standardy rynku USA w zakresie bezpieczeństwa podczas kolizji przy prędkości do 48 km/h, ale znacznie je przekraczają.

W stosunku do W 110 w szerokim zakresie udoskonalono podwozie samochodu. Dwie ramy pomocnicze połączono z nadwoziem za pomocą gumowych tulei. Z przodu podwójne wahacze z przesunięciem osi obrotu ograniczały nurkowanie podczas hamowania. Z tyłu zastosowano nową tzw. oś wahliwą ukośną z wahaczami półwleczonymi. Pozwoliło to zmniejszyć wahania rozstawu i pochylenia kół w zakrętach oraz w trakcie ugięcia i odbicia. Po raz pierwszy Mercedes-Benz klasy średniej wyższej otrzymał hamulce tarczowe wszystkich kół. Na życzenie dostępne były: wspomaganie kierownicy oraz hydrauliczny układ kontroli prześwitu.

Historia sukcesu Klasy E

Wśród miłośników klasycznych aut Mercedesy klasy średniej wyższej budowane w latach 1968-1976 znane są jako „ósemki” – „Strich-Acht” (z niem.) lub „Stroke/8”. Oznaczenie to nie zostało jednak wprowadzone przez producenta, ale wzięło się od samych fanów marki. Cyfra „8” pochodzi od roku premiery modelu. Dziś towarzyszy wszystkim odmianom serii modelowych 114 i 115, włącznie z topowymi wersjami 280 i 280 E (debiut w 1972 r.) oraz 240 D 3.0. Ta ostatnia była pierwszym samochodem osobowym z silnikiem o 5 cylindrach. Na rynku zadebiutowała przy okazji liftingu modelu, w roku 1973.

Rynkowy debiut limuzyn serii 114 i 115 nastąpił wkrótce po premierze w styczniu 1968 r. W marcu zbudowano wariant z wydłużonym rozstawem osi i sześcioma oknami (rynkowa premiera w grudniu). Z uwagi na zmianę kąta natarcia/zejścia oraz mniejsze przełożenie tylnego mostu wyposażono go w większe, 15-calowe koła. W październiku gamę skompletowało dwudrzwiowe coupé – jego elegancka i sportowa zarazem karoseria miała ten sam rozstaw osi co standardowe limuzyny, wyróżniała się jednak o 4,5 cm niższą poprowadzoną linią dachu. Po otwarciu drzwi zwalniała się podciśnieniowa blokada oparcia przednich foteli, ułatwiając zajęcie miejsca z tyłu. Na tle limuzyn tylny zderzak coupé przedłużono aż do nadkoli.

„Ósemki” odniosły niekwestionowany sukces: po raz pierwszy Mercedes-Benz wyprodukował ponad 1 mln limuzyn z jednej rodziny modeli – łącznie 1,8 mln (a uwzględniając wszystkie wersje nadwoziowe, nawet ponad 1,9 mln). Także 2-milionowe auto osobowe wyprodukowane przez Mercedesa po 1946 roku to

„ósemka”: limuzyna 220 D, zbudowana 9 maja 1968 r. w fabryce w Sindelfingen. Ostatni egzemplarz serii 114/115 powstał w roku 1976, gdy trwała już produkcja następcy, czyli serii 123.

Ceniony klasyk

Dziś „ósemki” – zarówno limuzyny, jak i coupé – są cenionymi klasykami. Na ciekawe egzemplarze można regularnie trafić np. w ofercie klasycznych Mercedesów ALL TIME STARS. ALL TIME STARS działa od 2015 r. i zapewnia maksymalną przejrzystość – sprzedawane pojazdy poddawane są kontroli obejmującej 160 punktów. Ponadto, każdy z nich ma specjalny certyfikat i ocenę minimum 2 w 5-stopniowej skali (gdzie 1 oznacza stan wzorowy, a 5 – wymagający remontu). Samochody prezentowane są na stałej ekspozycji na parterze Muzeum Mercedes-Benz, na internetowej platformie www.alltime-stars.com oraz podczas okolicznościowych imprez i targów.

Kontakt:

Aleksander Rzepecki

e-mail: aleksander.rzepecki@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22