



Mercedes-Benz

Najwyższa klasa: 45 lat temu zadebiutował Mercedes-Benz 450 SEL 6.9

Informacja prasowa

6 maja 2020 r.

- 8-cylindrowy silnik o pojemności 6,9 litra i mocy 210 kW (286 KM), prędkość maksymalna 225 km/h
- Odważny debiut po wybuchu kryzysu naftowego
- Przegląd prasy: „najlepszy samochód świata”, pokazujący „odwagę” i „ optymizm na przyszłość”

Stuttgart. Mocny akcent sprzed 45 lat: wiosną 1975 r. Mercedes-Benz wprowadził na rynek nowy, topowy wariant serii 116 – 450 SEL 6.9. Ta limuzyna o wysokich osiąгах była wówczas jednym z najszybszych aut świata – wyższe prędkości osiągały tylko nieliczne samochody sportowe. Dziś to ceniony klasyk. *„450 SEL 6.9 to ikona marki”* – mówi Patrik Gottwick, szef ALL TIME STARS, czyli firmowego sprzedawcy pojazdów Mercedes-Benz Classic. *„Pojazdy z serii 116 są już bardzo poszukiwane, zwłaszcza te z silnikiem M 100 o pojemności 6,9 litra. W ciągu ostatnich lat zauważyliśmy w ich przypadku znaczny wzrost popytu, a ostatnie wyniki aukcji pokazują, że wartość 450 SEL 6.9 rośnie. I wiemy, dlaczego – z uwagi na poziom wyrafinowania, codzienne aspekty pojazdu klasycznego i bardzo niewielką liczbę wyprodukowanych aut. Powstało zaledwie 7380 egzemplarzy”*.

Topowy model: Klasa S serii 116 zadebiutowała we wrześniu 1972 r. i szybko zdobyła liczne nagrody, w tym tytuł „Samochodu Roku 1974” dla wariantu 450 SE. Trzy lata później ofertę uzupełniła topowa odmiana 450 SEL

6.9. Już jego poprzednik – 300 SEL 6.3 o mocy 184 kW (250 KM) – ustanowił punkt odniesienia w segmencie luksusowych limuzyn.

Silnik z tradycją: techniczna baza 8-cylindrowego silnika wywodzi się z legendarnego Mercedesa 600 (W 100). Rozwiercono jednak średnicę cylindra (ze 103 do 107 mm), co spowodowało zwiększenie pojemności do 6834 cm³. Silnik osiągał moc 210 kW (286 KM) przy 4250 obr./min i maksymalny moment obrotowy 550 Nm przy 3000 obr./min. Tak wysoki moment umożliwiał zastosowanie bardzo „długiego” przełożenia tylnej osi (2,65). Pozwalało to obniżyć prędkość obrotową silnika, a tym samym – poziom hałasu. Inżynierowie nie zapomnieli też o kosztach utrzymania: hydrauliczny mechanizm kompensacji luzu zaworów sprawiał, że regulacja była zbędna. Dzięki nowo opracowanej uszczelce nie trzeba było już dociągać głowicy. Układ smarowania z suchą miską olejową w połączeniu z ilością oleju w obiegu zwiększoną do 12 litrów pozwalał na wydłużenie okresów wymiany oleju do 15 000 kilometrów. Trzybiegowa automatyczna skrzynia biegów zasadniczo wywodziła się z wersji o pojemności 4,5 litra, ale została przystosowana do parametrów odmiany 6.9.

Sprężyny gazowe: całkowicie nowe było podejście Mercedes-Benz do zawieszenia. O ile 300 SEL 6.3 dysponował układem pneumatycznym, to 450 SEL 6.9 wyposażono w wariant hydropneumatyczny z kontrolą utrzymywania wysokości zawieszenia, która zawsze zapewniała pełen zakres pracy sprężyn. Komunikat prasowy z 1975 r. tak opisał wyjątkowe prowadzenie 450 SEL 6.9: *„ta innowacja idealnie łączy doskonałe właściwości jezdne z maksymalnym komfortem – w całym zakresie prędkości”*.

Dane pojazdu: na tle ówczesnych standardów osiągi najmocniejszej „eski” były imponujące: maksymalna prędkość wynosiła 225 km/h, a podczas testów przeprowadzanych przez specjalistyczną prasę jej wartość była nierzadko przekraczana. Wóz przyspieszał od 0 do 100 km/h w 7,4 sekundy. Na „sucho” ważył 1935 kilogramów. W 1975 r. jego zużycie paliwa według normy DIN wynosiło 16 l/100 km przy prędkości 110 km/h. W porównaniu z dzisiejszymi normami stosunkowo skromnie wypadały opony w rozmiarze 215/70 VR 14.

Produkcja i ceny: w latach 1975-1980 w Sindelfingen wyprodukowano ogółem 7380 sztuk limuzyny 450 SEL 6.9. Cennik nr 16, z dnia 28 stycznia 1976 r., podawał, że ceny topowej wersji serii 116 zaczynały się od kwoty 69 930,00 marek niemieckich. Dla porównania, podstawowy wariant 280 S był wyceniony na 28 884,90 marek, a Mercedesa 200 z serii W 115 można było kupić za 18 381,60 marek.

Wyposażenie: do standardowego wyposażenia 450 SEL 6.9 należały m.in.: klimatyzacja, termoizolacyjne oszklenie, podgrzewana tylna szyba, centralny zamek, tempomat, elektrycznie sterowane okna, układ czyszczenia reflektorów, welurowa tapicerka, a także bezwładnościowe pasy bezpieczeństwa z przodu i tylne. Wśród opcji znalazły się np. elektryczny szyberdach (987,90 marek niemieckich) i ekskluzywny telefon samochodowy Becker AT 160 S (13 542 marki niemieckie).

Tradycja: w 1972 r. Mercedes-Benz zaprezentował nową Klasę S, oferując odmiany 280 S, 280 SE i 350 SE. Oznaczenie „Klasa S” zostało wówczas

użyte po raz pierwszy. Dzięki temu marka ze Stuttgartu zdominowała kategorię najwyższego poziomu inżynierii i luksusu, a „eska” stała się synonimem luksusu, komfortu i bezpieczeństwa. Pojazdy firmy Mercedes-Benz i jej marek dominują w tym segmencie od początku XX wieku.

Pozycjonowanie: od samego początku planowano poszerzenie oferty o odmiany z silnikami 4,5 i 6,9 litra. Modele 450 SE i 450 SEL wprowadzono na rynek wiosną 1973 r., a 280 SEL i 350 SEL z wydłużonym o 100 mm rozstawem osi – rok później. Podczas prezentacji wersji 6.9 w Le Hohwald we Francji w maju 1975 r. profesor Hans Scherenberg, członek zarządu ówczesnej firmy Daimler-Benz AG i kierownik działu rozwoju, powiedział: *„Jako topowa Klasa S i następcą 300 SEL 6.3 z pneumatycznym zawieszeniem, 450 SEL 6.9 ma potencjał, aby sprostać wymaganiom naszych najbardziej rozpieszczonych nabywców”*.

Kryzys naftowy: jesienią 1973 r. Niemcy Zachodnie po raz pierwszy uświadomiły sobie swoją zależność od państw produkujących ropę na Półwyspie Arabskim. Kraje członkowskie OPEC ograniczyły produkcję ropy naftowej, a ceny benzyny i oleju napędowego wzrosły. Miało to swoje konsekwencje: na przykład 25 listopada 1973 r., a także w kolejne trzy niedziele poprzedzające Święta Bożego Narodzenia, w Niemczech wprowadzono krajowy zakaz jazdy samochodem. Jednak nawet w krytycznej dla przemysłu motoryzacyjnego fazie w latach 1973/74 – kiedy liczba zamówień trwała w stagnacji lub nawet spadała – Mercedes-Benz był w stanie zwiększyć sprzedaż. Wprowadzenie na rynek 450 SEL 6.9 zostało jednak przesunięte o kilka miesięcy.

Pochwały krytyków: szwajcarski „Automobil Revue” skomentował odważny krok Mercedesa, polegający na wprowadzeniu tej mocnej limuzyny, w następujący sposób: *„Z satysfakcją należy odnotować, że właśnie w tym momencie pojawił się samochód, który oferuje miłośnikom najwyższą przyjemność z jazdy – i to przy dowolnej prędkości. 6.9 to nie tylko świadectwo optymizmu jego twórców na przyszłość, ale także wyraz ich odwagi w dochowaniu swoich przekonań”*. Brytyjski magazyn „Motor” stwierdził: *„Żeby go podsumować, można sięgnąć po jedno słowo: wspaniałość!”*. A „auto motor und sport” w numerze 21/1975 zamieściło prosty, acz wiele mówiący nagłówek: *„Najlepszy samochód świata”* i niżej dodało: *„450 SEL 6.9 ustanawia nowe standardy w motoryzacji najwyższej klasy”*.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22