

Nestranný a nezávislý měsíčník všech automobilistů a motocyklistů  
orientovaný na historii motorismu

# Motor Journal

ČÍSLO  
**10**  
říjen  
2012  
POUZE Kč  
**100.00**

*Tradiční* **MotorTechna Brno**  
**Podzimní 20. 10. 2012**  
od 8 hodin na brněnském výstavišti



Hrst hřebíků se silnice  
Kalendář akcí  
Aukce  
Velo Journal  
Levně na prodej  
Album

**Mercedes-Benz W 123**  
Neznámá historie jedné Tatry 70  
Boleslavské pokrokové vize  
Rychlostní rekordy vozů Abarth  
Jan Lucák, motocyklový závodník





Elegantní sedan Mercedes-Benz 280 E se šestiválcovým motorem

## **Mercedes-Benz W 123**

### **Decentní elegáni**

**Vyspělou technikou, bezpečností, komfortem a decentní elegancí se vyznačovaly automobily Mercedes-Benz řady W 123 vyráběné v letech 1976 až 1985.**



Kupé, sedan a kombi řady W 123 na společném snímku z léta 1977

Koncem ledna 1976 představila stuttgartská automobilka nové pětimístné sedany Mercedes-Benz řady W 123, modely 200 až 300 D. Během sezóny 1977 následovaly tři další karosářské verze: na jaře dvoudveřová kupé s kratším rozvorem, v létě sedmimístné limuzíny s dlouhým rozvorem a v září na autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem debutovala pětidveřová kombi označená písmenem T. Byly to první vozy s karoserií kombi vyráběné přímo automobilkou s třícipou hvězdou ve znaku, jejich výroba a prodej začaly na jaře 1978.

#### **Čtyři, pět a šest válců**

Automobily Mercedes-Benz řady W 123 měly za úkol nahradit vozy vyšší střední třídy řady W 114/115, kterých se od ledna 1968 po celém světě prodalo 1,9 milionu kusů. Převzaly od nich většinu osvědčených zážehových i vznětových motorů, zejména nový byl jen řadový šestiválec OHC o objemu 2525 cm<sup>3</sup>. Zejména nová 4,7 metru dlouhá samonosná karoserie se na první pohled odlišovala vodorovně orientovaným blokem světlometů a vizuálně sníženým pontonem, zejména nové bylo i zavěšení kol.

Podvozek vozů W 123 využíval konstrukční řešení používaná od roku 1972 ve velkých modelech třídy S. Vpředu dvojice



Bezpečnost a komfort patřily k přednostem automobilů řady W 123



Také cestující na zadních sedadlech měli dostatek prostoru a pohodlí



Typický tvarovaný volant a „kaplička“ s trojicí kruhových přístrojů

přičených rámů, vzadu nezávislé zavěšení na vlečených trojúhelníkových ramenech se šikmou osou kývání. Pérovaní obstarávaly vpředu i vzadu vinuté pružiny, tlumiče byly vpředu umístěny vně pružin, vzadu uvnitř pružin. Obě nápravy byly opatřeny přičeným zkrutným stabilizátorem. Brzdy byly kotoučové na všechn čtyřech kolech, s dvouokruhovým ovládáním a posilovačem. Čtrnáctipalcová kola nesla radiální pneumatiky, jejichž rozměr se měnil v závislosti na poháněcím ústroji a hmotnosti vozu od 175 SR 14 do 195/70 HR 14. Bezpečnostní hřídel řízení byl vybaven deformačním členem. Sedany měly palivo-vou nádrž o objemu 65 litrů (resp. 80 litrů u dvou nejvýkonnějších šestiválců) uloženou v chráněné zóně nad zadní nápravou, nalevací hrdlo bylo pod odklápacím krytem

nahoře na pravém zadním blatníku, těsně pod zadním sloupkem kabiny.

Základ nabídky tvořily modely 200 a 230 poháněné zážehovým čtyřválcem OHC, první dával z objemu 1988 cm<sup>3</sup> výkon 94 k (69 kW), druhý měl objem 2307 cm<sup>3</sup> a výkon 109 k (80 kW). Alternativu k nim představovaly naftové modely 200 D, 220 D a 240 D vybavené vznětovými čtyřválcemi OHC o objemu 1988, 2197 a 2404 cm<sup>3</sup> s výkonom 55, 60 a 65 k (40, 44 a 48 kW). Všechny čtyřválcové modely – benzinové i naftové – byly standardně vybaveny čtyřstupňovou manuální převodovkou, za příplatek však místo ní mohly dostat čtyřstupňovou automatickou převodovku.

Náročnějším zákazníkům automobilka nabízela sedany s označením 250 a 300 D. První měl pod kapotou zbrusu nový

řadový zážehový šestiválec OHC 2525 cm<sup>3</sup> o výkonu 129 k (95 kW), druhý pětiválcový diesel 3005 cm<sup>3</sup>, který dával 80 k (59 kW). Také k témtu motorům si zákazník mohl místo ručně řazené čtyřstupňové převodovky za příplatek objednat čtyřstupňovou automaticku.



V září 1977 byla představena pětidveřová kombi s označením T



Nahoře vyklápěcí zadní dveře kombi měly prázdný nad nárazníkem



Zavazadlový prostor v zádi sedanu W 123 měl objem kolem 500 litrů



Nejdražší kombi Mercedes-Benz 280 TE modelového ročníku 1978



Od léta 1980 se vyrábělo kupé 230 CE s novým čtyřválcem 2,3 litru

Špičku nabídky tvorily sedany Mercedes-Benz 280 a 280 E poháněné zážehovým řadovým šestiválcem s rozvodem DOHC se dvěma vačkovými hřídeli v hlavě válců. Motor o objemu 2746 cm<sup>3</sup> v karburátorovém provedení dával v modelu 280 výkon 156 k (115 kW), zatímco s mechanickým vstřikováním paliva Bosch K-Jetronic v modelu 280 E nabízel 177 k (130 kW). Sedan 280 E s manuální čtyřstupňovou převodovkou s ním dosahoval rychlosti až 200 km/h, se čtyřstupňovou automatickou převodovkou 195 km/h. Modely 280 a 280 E se na první pohled odlišovaly předí se širokými obdélníkovými světlomety, všechny ostatní vozy řady W 123 (včetně šestiválcového modelu 250) měly v té době dva páry kruhových světlometů pod společným krytem. Sedany 280 a 280 E se také obešly bez černých plastových rohů nárazníků, jejich nárazníky byly i za ohýbem na blatnicích chromované, s vodorovnou prýžovou lištou uprostřed.

Při rozvoru náprav 2795 mm a rozchodu

kol 1488 mm vpředu a 1446 mm vzadu byl sedan řady W 123 dlouhý 4725 mm, široký 1786 mm a vysoký 1438 mm, ve stupňovité zadě nabízel asi 500 litrový prostor pro zavazadla. Vlastní hmotnost sedanů se zážehovými motory se pohybovala v rozmezí 1340 až 1460 kg, u naftových modelů to bylo 1375 až 1445 kg. Jako užitečnou hmotnost výrobce udával 520 kg. Mercedes-Benz 200 D dosahoval největší rychlosti pouhých 130 km/h a spotřeboval 7 až 9,5 l nafty na 100 km, pětiválcový diesel 300 D dokázal flirtovat s rychlosí 150 km/h a jeho spotřeba se pohybovala kolem 9 až 11 litrů nafty. Mimochodem – právě pětiválec 300 D spolu se zážehovými šestiválci 280 a 280 E měly od počátku standardně montovaný posilovač řízení, jenž byl pro ostatní modely jen za příplatek.

Záhy po zahájení výroby sedanů nabídla automobilka specializovaným firmám také podvozky ke karosování. Zatímco šasi s označením F 123 mělo standardní rozvor 2795 mm, podvozek VF 123 měl rozvor

prodloužený o 630 mm na úctyhodných 3425 mm. Podvozky sloužily především ke stavbě sanitních automobilů, zejména firmám Binz v Lorehu a Miesen v Bonnu, zatímco karosárny Pollmann v Brémách, Rappold ve Wülfrathu, Stolle v Hannoveru a Welsch v Mayenu na těchto šasi stavěly pohřební vozy. Ale to už jde nad rámec tohoto našeho článku.

### Kupé, limuzína, kombi

Počátkem března 1977 mělo na ženevském autosalonu premiéru elegantní kupé řady W 123 (s interním kódem C 123), modely 230 C, 280 C a 280 CE. Dvoudverové vozy stylisticky navazovaly na sedany, měly však rozvor náprav zkrácený o 85 mm na 2710 mm, byly dlouhé 4640 mm a vysoké jen 1395 mm. Ostřejší skloněné čelné okno a snížená střecha ve stylu hard-top, tedy bez středních sloupků, byly spolu s panoramatickým zadním oknem typickými rysy kupé. Všechny tři modely, včetně čtyřválce 230 C, měly široké obdélníkové



Oblibeným příplatkové výbavy byl odsouvací díl střechy



Tři generace kupé řad W 114 (bilé), 123 (vinové) a 124 (zelené)



Sedmimístný vůz s dlouhým rozvorem měřil do délky 5,35 metru

světlometry a nárazníky bez rohových členů z plastu – stejně jako sedany 280 a 280 E. Posilovač řízení měl tentokrát standardně i čtyřválcový model 230 C.

Motory kupé byly stejné jako u odpovídajících sedanů, standardně se do nich montovala čtyřstupňová manuální převodovka, za příplatek pak čtyřstupňová samočinná převodovka. Stejně jako u sedanů měla i kupé 280 C a 280 CE větší palivovou nádrž na 80 litrů benzínu, zatímco čtyřválcové kupé 230 C se muselo spokojit s nádrží o objemu 65 litrů.

Kupé 230 C o hmotnosti 1375 kg dosahovalo rychlosti kolem 170 km/h, o 70 a 75 kg těžší šestiválece 280 Ca 280 CE uhnály až 190 a 200 km/h.

Zájem o nová kupé byl veliký, jejich výroba omezená kapacitou karosárny v Sindelfingenu, a tak zákazníci museli v letech 1977 a 1978 na své vozy čekat dlouhé měsíce. Kupé byla sice homologována jako pětimístná, zadní sedadlo však bylo tvarováno tak, aby poskytovalo pohodlná místa jen dvěma osobám. To bylo součástí marketingové taktiky – kupé zdůrazňovalo svůj charakter výjimečného vozu na dlouhé rychlé cesty.

Specialitou vyráběnou od podzimu 1977 pro americký trh bylo kupé 300 CD vybavené čtyřválcovým atmosférickým dieselmem

3005 cm<sup>3</sup>. Do roku 1981 vzniklo 7500 kupé v tomto provedení, z nichž drtivá většina byla vyvezena do USA. Poté je nahradilo kupé vybavené přeplňovanou verzí vznětového pětválce, ale k tomu se ještě dosteneme.

V létě 1977 nabídku řady W 123 rozšířily prodloužené čtyřdveřové limuzíny se šesti bočními okny stavěné na podvozku s rozvorem 3425 mm. Vozy označené interním kódem V 123 byly dlouhé 5355 mm, měly tři řady sedadel za sebou a mohly přepravovat sedm až osm osob. Měly užitečnou hmotnost zvýšenou na 665 kg, jejich vlastní hmotnost se pohybovala v rozpětí 1565 až 1615 kg. Jezdily na větších patnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 158 SR 15. Výrobce je nabízel coby modely 240 D Lang, 300 D Lang a 250 Lang, tedy se vznětovým čtyřválcem nebo pětválcem a zážehovým šestiválcem a manuální nebo automatickou čtyřstupňovou převodovkou. Uplatnily se jako hotelové vozy, jako více-místná taxi a řada z nich putovala na export na Střední východ. Celkem bylo těchto limuzín vyrobeno 13 700 a ve výrobním programu hrály jen okrajovou roli.

Mnohem větší pozornost vyvolalo prostorné pětidveřové kombi označené písmenem T, jež mělo výstavní premiéru v září 1977 na autosalonu IAA



Taxikářům dodávala automobilka vozy W 123 s patřičnou výbavou

ve Frankfurtu nad Mohanem. Výstavní exempláře a dalších sto vozů ověřovací série postavili na pilotní lince v Sindelfingen, sériová výroba kombi však naběhla až v dubnu 1978 v pobočném závodě v Brémách. Z mateřské továrny tam tehdy poslali čtyři desítky odborníků, kteří měli za úkol zajistit, aby kvalitou a zpracováním odpovídaly vozy kombi obvyklým standardům značky Mercedes-Benz. Bylo to poprvé, kdy se stuttgartská automobilka odhodlala vyrábět vozy s karoserií kombi ve vlastní režii, do té doby jen schvalovala přestavby specializovaných karosáren.

Automobily s interním kódem S 123 a obchodním označením 230 T, 250 T, 280 TE, 240 TD a 300 TD vznikaly



Sedan řady W 123 při jízdních zkouškách na mokré dlažbě



Jen pro americký trh: sedan Mercedes-Benz 300 D Turbodiesel



Kupé 300 CD Turbodiesel se v letech 1981–85 prodávalo v USA



Americká verze kombi 300 TD z konce sedmdesátých let



Sedan řady W123 za příplatek vybavený stírači světlometů (1983)

na upravené podvozkové plošině se standardním rozvorem 2795 mm vybavené palivovou nádrží o objemu 70 litrů. Byly dlouhé stejně jako sedan 4725 mm a vysoké 1425 mm, v nově tvarované bohatě prosklené zadní měly nahoru vyklápěcí páté dveře s prahem těsně nad nárazníkem, ve výšce 535 mm nad vozovkou. V běžném pětimístném uspořádání kombi nabízelo 523 litrů prostoru pro zavazadla, po sklopení zadního sedadla vznikla ložná plocha dlouhá 1,78 metru a objem nákladního prostoru vzrostl na 879 litrů (měřeno po spodní okraj oken).

Za příplatek mohlo být zadní sedadlo kombi asymetricky dělené v poměru 2/3 vlevo ku 1/3 vpravo. Po vyjmutí zadního opěradla a sklopení opěradla pravého předního sedadla bylo možné přepravovat uvnitř vozu předměty dlouhé až 2,86 metru. Otcové početnějších rodin si mohli připlatit za dvoumístnou lavici ve třetí řadě, jež se vyklápěla z podlahy zavazadlového

prostoru. Cestující menšího vztahu na ni seděli zadní ke směru jízdy.

Od léta 1978 dostávaly všechny vozy kombi standardně montované chromované střešní lišty, na střechu bylo možné umístit náklad o hmotnosti až 100 kg. Užitečná hmotnost kombi měla hodnotu 620 kg, za příplatek výrobce nabízel i vozy s užitečnou hmotností zvýšenou na rovných 700 kg. Standardně jezdily vozy kombi T na čtrnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 195/70 R 14, modely s užitečnou hmotností 700 kg měly patnáctipalcová kola s pneumatikami 185 R 15 se zvýšenou únosností. Všechny vozy kombi této řady byly standardně vybaveny hydraulickým vyrovnáváním stálé světlé výšky zadní nápravy bez ohledu na okamžité zatížení vozu. I to byl jeden z důvodů citelného navýšení cen modelů T ve srovnání se sedany.

### Inovace

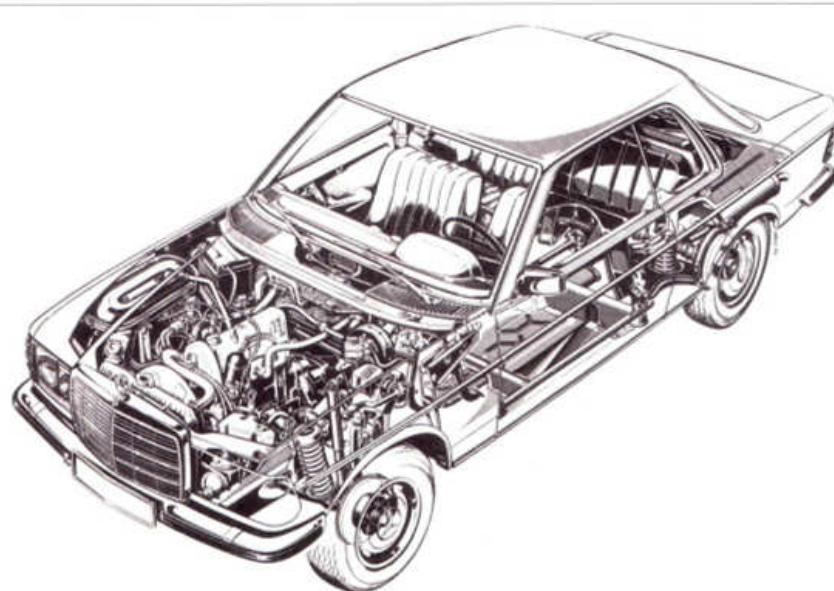
V průběhu let procházely vozy řady W123 diskrétní, ale velmi systematickou inovaci.

Počátkem roku 1978 vzrostl výkon šestiválce DOHC 2746 cm<sup>3</sup> se vstřikováním montovaného do modelů 280 E, 280 CE a 280 TE na 185 k (136 kW). Od února 1979 byl výkon vznětových čtyřválců modelů 200 D a 240 D zvýšen na 60 a 72 k (44 a 53 kW) a z nabídky v tichosti zmizel sedan 220 D. Také pětválcový diesel 300 D se v září 1979 dočkal mírného zvýšení výkonu na 88 k (65 kW), stejně jako zážehový šestiválec modelu 250, tenž nově dával 140 k (103 kW).

Událostí podzimu 1979 bylo představení kombi s označením 300 TD Turbodiesel poháněného přeplňovanou verzí vznětového pětválce. S pomocí turbodmychadla poháněného výfukovými plyny motor dával výkon 125 k (92 kW) a ve standardní kombinaci se čtyřstupňovou automatickou převodovkou uděloval kombi maximální rychlosť 165 km/h. Výroba a prodej tohoto modelu se začaly rozbíhat na jaře 1980.

Od poloviny roku 1981 se přeplňovaný třítrový diesel s výkonem lehce sníženým na 115 k (85 kW) začal montovat i do sedanů 300 D Turbodiesel a do kupé 300 CD Turbodiesel, ovšem pouze pro americký trh. Do roku 1985 se v USA prodalo přes 75 tisíc sedanů a 8 tisíc kupé v tomto provedení. V Evropě se přeplňovaný pětválec prodával pouze v kombi 300 TD Turbodiesel.

Vráťme se ještě do června 1980, kdy prošla změnami nabídka zážehových motorů. Nově vyvinutý čtyřválec OHC s interním označením M 102 se objevil hned ve dvou modelech. V karburátorovém provedení dával z objemu 1997 cm<sup>3</sup> výkon 109 k (80 kW) a poháněl sedan 200 a také novou verzi kombi s označením 200 T. Tentýž motor převrtaný na 2299 cm<sup>3</sup>, opatřený mechanickým vstřikováním paliva Bosch K-Jetronic a vyladěný na 136 k (100 kW) se nově montoval pod kapoty sedanů 230 E, kupé 230 CE a kombi 230 TE. Od srpna 1980



Průhled kupé Mercedes-Benz 230 C s čtyřválcovým motorem

automobilka za příplatek nabízela montáž protiblokovacího zařízení brzd ABS.

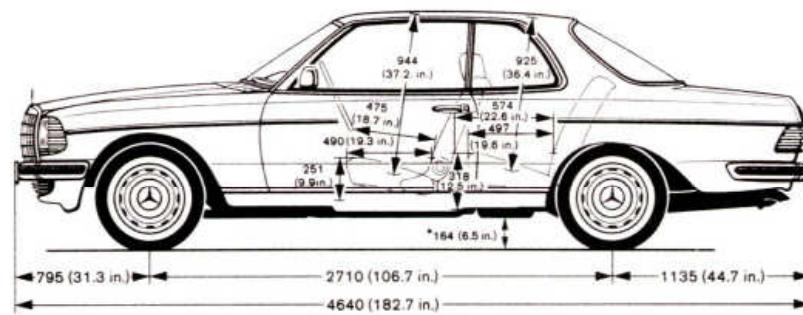
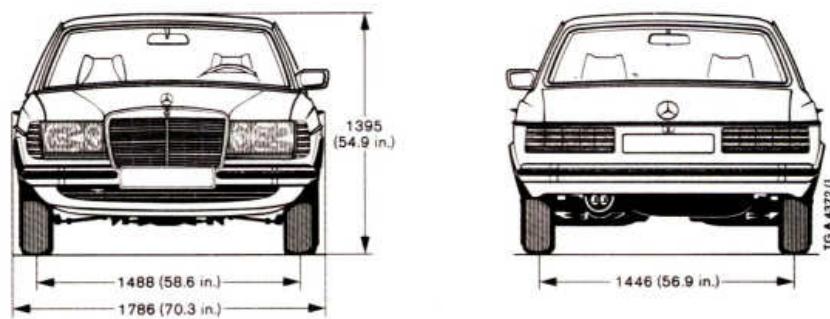
Pohled do ceníku z léta 1980 nám prozradí, že nejlevnější sedan Mercedes-Benz 200 se tehdy prodával za 22 973 západoněmeckých marek (DM), nejlevnější diesel 200 D stál 23 459 DM a nově uvedené kombi 200 T se dalo pořídit za 26 532 DM. Pro srovnání: Volkswagen Golf se střední výbavou L, motorem 1.3 litru a pětidveřovou karoserií figuroval v ceníku za 13 140 DM.

Zajímavé je i srovnání jednotlivých karosářských verzí s tímto motorem. Sedan 230 E stál 25 696 DM, kombi 230 TE 29 256 DM a kupé 230 CE 31 414 DM. Za nejdražší kombi 300 TD Turbodiesel zákazník zaplatil 37 143 DM, tedy víc než za šestiválec 280 E a jeho sourozence. Absolutní špičku nabídky řady W 123 tvořila prodloužená sedmimístná limuzína 300 D Lang za 41 188 DM.

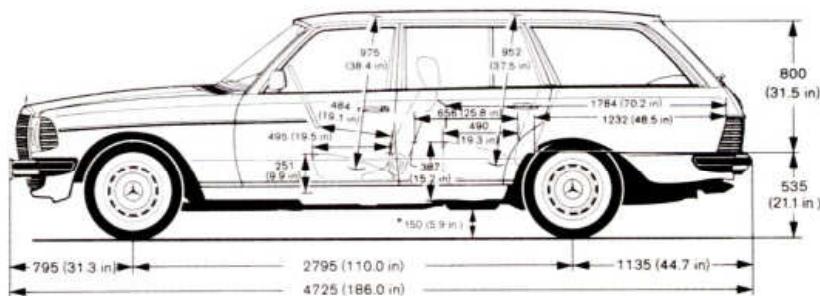
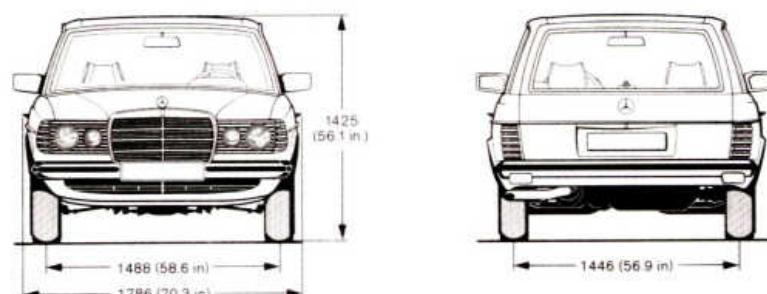
Od února 1982 mohly všechny modely vybavené atmosférickými vznětovými motory za příplatek dostat pětistupňovou manuální převodovku, jež umožňovala snížit spotřebu nafty asi o 10 %. V září 1982 následovala poslední větší inovace řady W 123. Všechny modely měly nadále jednotnou „tvář“ se širokými obdélníkovými světlomety. Vyjimkou byly jen vozy určené pro americký trh, které si zachovaly dva páry kruhových světlometů zasazené do plastového panelu bez společného krycího skla. Od září 1982 měly také všechny automobily této řady standardně posilovač řízení a za příplatek mohl být v hlavě volantu vestavěný airbag.

Do Československa se automobily Mercedes-Benz před listopadem 1989 běžně nedovážely, majetným zajemcem s devizovým kontem však podnik zahraničního obchodu Tuzex nabízel možnost individuálního dovozu. V ceníku Tuzexu z ledna 1983 je relativně nejdostupnější sedan 200 D se vznětovým motorem nabízený za 71 600 TK, sedan 230 E se zážehovým čtyřválcem v nabídce figuruje za 78 400 TK, nejlevnější kombi 200 T za 80 900 TK. Kupé 230 E byl Tuzex ochoten dovézt za 95 800 TK, špičku nabídky této řady tvořilo kombi 280 TE a kupé 280 CE se šestiválovým motorem za 110 600 a 113 300 TK. Pro srovnání dodejme, že Škoda 120 L s motorem vzadu tehdy v Tuzexu stála 12 330 TK, klasická Lada 2105 byla za 14 700 TK, třídvěrový Ford Escort s předním pohonem se prodával za 27 450 TK a čtyřdvěrový Renault 9 TL též koncepcie za 28 400 TK.

Výroba automobilů řady W 123 byla ukončena v roce 1985. V srpnu opustila výrobní linku poslední z téměř 100 tisíc kupé, z nichž 15,5 tisice poháněl vznětový motor.



Hlavní vnější a vnitřní rozměry kupé v provedení z roku 1977



Rozměrový náčrt kombi Mercedes-Benz řady T ročníku 1977

V polovině listopadu 1985 pak v Sindelfingen smontovali poslední sedan, tmavomodrý model 280 E. Podle tovární statistiky bylo vyrobeno celkem 2 375 440 sedanů W 123 se standardním rozvorem a 13 700 sedmimístných limuzín s dlouhým rozvorem. Nejrozšířenějšími modely byly 240 D s téměř 455 tisíci kusů a 230/230 E se 442 tisíci, na třetí příčce skončil sedan 200 D vyrobený v počtu 378 tisíc exemplářů. Podvozků ke karosování bylo vyexpedováno necelých 8400 kusů.

Produkce kombi T se přiblížila hranici 200 tisíc kusů, údaje o jejím ukončení se v závislosti na pramenech liší. Podle dobové tiskové zprávy měla výroba kombi skončit v listopadu 1985, podle novějších informací z továrního archivu vyjela poslední kombi až v lednu 1986. Z úhrnné produkce 2,697 milionu vozů řady W 123 bylo asi 1,08 milionu vyvezeno do zahraničí.

*Text: Jan Tuček  
Foto a kresby: archiv Daimler AG*