

Barra 8 comemora 50 anos

Há 50 anos (09 e 10 de Janeiro de 1968) a MB revolucionou a gama. Identificado em Sindelfingen-Alemanha como W 115, entre os apreciadores, rapidamente ficou conhecido como o (/8) barra 8, indexado a um ano muito especial. Desenvolvido ao longo de sete anos e com os traços de Paul Bracq, o 'barra 8' rompia com os modelos anteriores, quer em termos de estrutura e suspensões, como na estética. No entanto e face ao anterior modelo, para identificar as grandes diferenças, era preciso estar ao volante. E neste capítulo, em ano de grandes mudanças, o número de novas versões, aconteceu a um ritmo acelerado. Nos 200 e 220 Diesel e 200, 220, 230 e 250 a gasolina, evidenciavam-se as suspensões independentes ligadas por elementos elásticos, quatro discos de travagem, direcção servo-assistida e suspensões hidráulicas, em Março apareceu a versão longa (+ 650 mm) e Outubro foi o mês escolhido para o Coupé de duas portas e 45 mm mais baixo face aos quatro portas. Em termos de segurança activa e passiva e depois de 26 "crash-test" efectuados, o barra 8 conquistou o mercado americano. Construído até 1976, o barra 8 foi o primeiro Mercedes-Benz a ultrapassar o milhão de unidades, e contribuiu para que a marca de Stuttgart chegasse, rapidamente, aos dois milhões de automóveis.

Em 1972 o barra 8 recebe as versões a gasolina 280 e 280 E, esta última com injeção de combustível, daí a designação E (Einspritzung). Em 1973 e acompanhado de algumas alterações estéticas, aparece o 240 3.0 Diesel, o primeiro motor de cinco cilindros num veículo de série. Uma primeira série tinha 3.004 cc, sendo depois substituída pelo 2.998 cc, apenas encontrado no modelo seguinte W 123. No programa de clássicos da marca alemã e depois de uma verificação em 160 pontos, os barra 8 entram numa das três classificações: concurso, colecção, e condução. No piso 0 do museu da Mercedes-Benz podem ser vistos alguns destes modelos, e em alternativa o all time stars pode ser consultado em www.alltime-stars.com

