



NA JAŘE 1955 DEBUTOVAL SPORTOVNĚ STRIŽENÝ MERCEDES-BENZ 190 SL SE ČTYŘVÁLCOVÝM MOTOREM, V SEZONĚ 1963 PŘEVZAL ŠAFETU ŠESTIVÁLCOVÝ MERCEDES-BENZ 230 SL NOVÉ GENERACE. PO NĚM NÁSLEDOVALY ZDOKONALENÉ MODELY 250 SL A 280 SL.

Čtyřválce

Iniciátorem zrodu vozu Mercedes-Benz 190 SL byl americký dovozce německých automobilů Max Hoffman. Přesvědčil šéfy stuttgartské automobilky, že pod výkonným a drahým šestiválcovým sportovním typem 300 SL je na trhu prostor pro menší a cenově dostupnější, sportovně se tvářící vůz se čtyřválcovým motorem.

Prototyp dvoumístného roadsteru s označením 190 SL se veřejnosti představil v únoru 1954 na newyorské výstavě sportovních vozů. Stylistickým řešením záměrně připominal větší a výkonnější typ 300 SL, jehož image mu mělo pomoci k úspěšnému startu. V detailech se prototyp lišil od budoucího sériového vozu, vcelku však byl jeho poměrně věrným předobrazem.

V lednu 1955 byly v Sindelfingenu smontovány první vozy v definitivní podobě, v květnu pak v témže závodě odstartovala pravidelná výroba. Mezitím si >



Prototyp roadsteru 190 SL vystavený v únoru 1954 v New Yorku

> SPORT & LUXUS



Idylka z poloviny
padesátých let:
Mercedes-Benz
190 SL na pláži



Zadní blatníky prototypu z roku 1954
ještě neměly definitivní tvar



Otevřený roadster Mercedes-Benz
190 SL v sériové podobě



Novinkou jara 1963
byl šestiválcový
Mercedes-Benz
230 SL

Střecha osobitého tvaru
vynesla vozům řady W 113
přezdívku Pagoda

>

Mercedes-Benz 190 SL odbyl oficiální premiéru na ženevském autosalonu. Zájemci si mohli vybrat mezi modelem Roadster s dvoumístnou otevřenou karoserií s plátěnou střechou, jež se skládala do prohlubně za sedadly, a modelem Coupé, což byl vlastně roadster opatřený navíc pevnou odnímatelnou střechou. Pod ní si ovšem zachoval i skládací textilní střechu.

Mercedes-Benz 190 SL měl samonosnou karoserii a nezávislé zavěšení všech čtyř kol, vpředu na dvojicích pírcích rámů a vzadu na kyvadlových polonápravách, v obou případech doplněných vinutými pružinami. Pod kapotou, jež se odkládala směrem kupředu, se skrýval řadový čtyřválec OHC o objemu 1897 cm³, který s pomocí dvou karburátorů dával výkon 105 k (77 kW). Na něj navazovala spojka a čtyřstupňová převodovka s řadicí pákou na středním tunelu, pohon zadních kol snad ani nemusíme zdůrazňovat. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly zpočátku za příplatek a od jara 1956 standardně posilovač.

Při rozvoru 2400 mm a rozchodu kol 1430 mm vpředu a 1475 mm vzadu byl roadster 190 SL dlouhý 4220 mm, široký 1740 mm a s nataženou střechou vysoký 1320 mm. Podle údajů výrobce vykazoval hmotnost 1080 kg, zatímco model s pevnou střechou vážil 1160 kg. Na třináctipalcových kolech obutých do pneumatik 6,40 S - 13 dosahovaly obě verze rychlosti přes 170 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládly za 14,5 až 15 s. Spotřeba se pohybovala kolem 10 až 12 l benzingu Super na 100 km, palivová nádrž o objemu 65 litrů umístěná v zádi vozu tedy zaručovala dostatečnou autonomii.

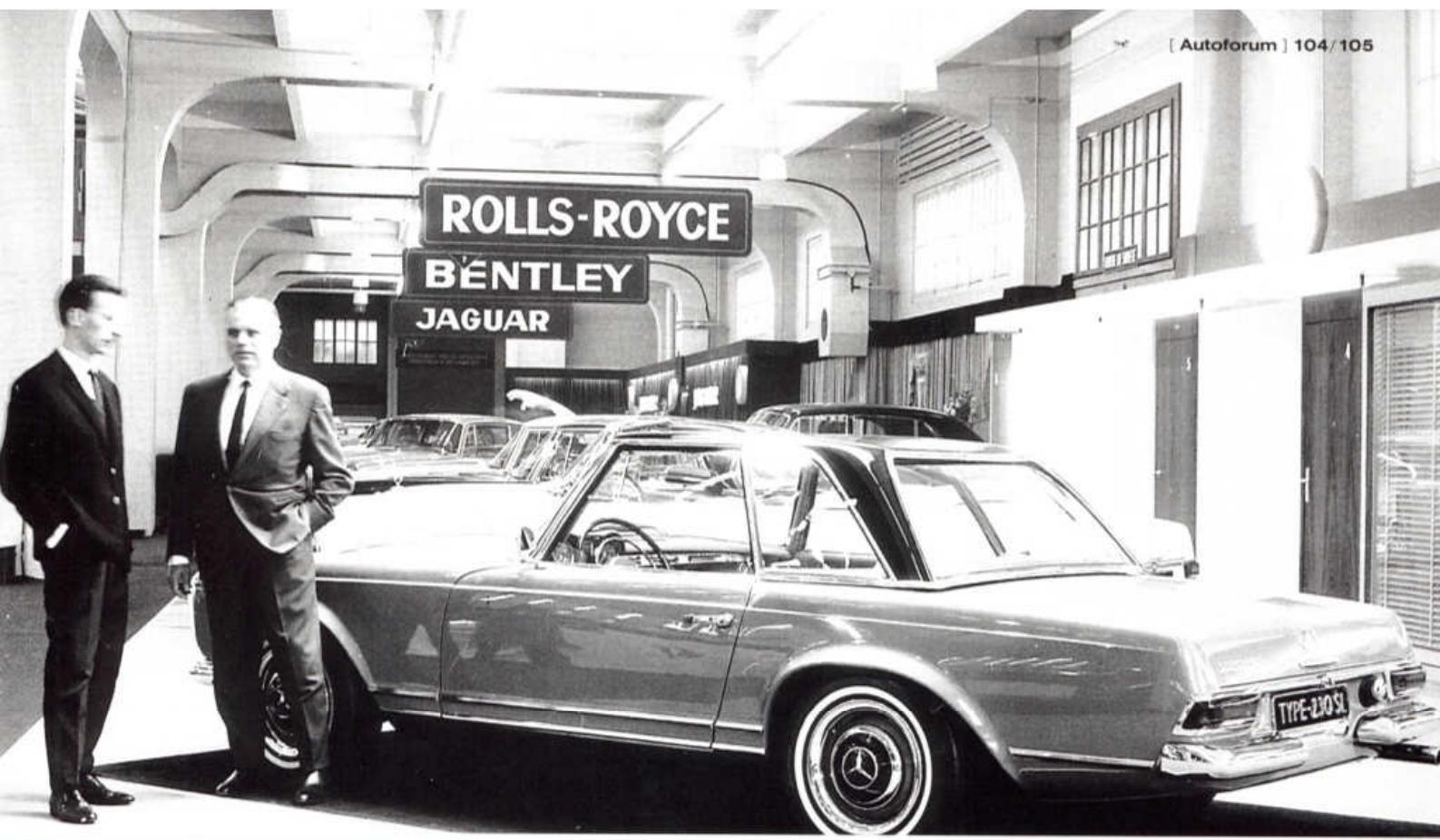


Pevná odnímatelná
střecha proměnila
roadster 190 SL
v komfortní kupé



Od září 1959 se
montovala nová
střecha s velkým
zadním oknem





Paul Bracq (vlevo),
Béla Barényi a 230 SL
v březnu 1963
v Ženevě

Komfortně vybavený
interiér vozu
Mercedes-Benz 230 SL

Přibuznost s ikonou jménem 300 SL zdůrazňovala „stodevadesátka“ nejen navenek, ale i uvnitř, tvarem sedadel a uspořádáním palubní desky se dvěma velkými kruhovými přístroji. Stupnice rychloměru ovšem v tomto případě končila u čísla 210, a i to bylo značně optimistické. Mercedes-Benz 190 SL získal nálepku sportovně strženého auta pro zámožné dámy, připadně pro přítelkyně zámožných pánských. Zasvěcení ale dobré věděli, že je to dvoumístný vůz vhodný k příjemnému a pohodlnému cestování na dlouhé vzdálenosti, který potěší i rozumné muže.

V roce 1956 dosáhla výroba vozů Mercedes-Benz 190 SL rekordní výše přes čtyři tisíce kusů a v dalších letech se pohybovala v rozmezí tří až čtyř tisíc exemplářů ročně. Kromě Německa se velmi dobře uplatnil také v ostatních západoevropských zemích, v USA i v Asii. Do ukončení výroby v únoru 1963 vyjelo do světa celkem 25 881 automobilů tohoto typu. Jen sto čtyři z nich měly v rodém listu letopočet 1963.

Šestiválce

V březnu 1963 měl na ženevském autosalonu premiéru nový Mercedes-Benz 230 SL se šestiválcovým motorem. Představil se jak v otevřeném provedení, tak i s prosklenou, odnímatelnou pevnou střechou, jejíž tvar mu vynesl přezdívku Pagoda. Elegantní linie dvoumístného roadstera navrhl devětadvacetiletý francouzský designér Paul Bracq, který ve Stuttgartu pracoval od jara 1957. Koncepcí samonosné karoserie výrazně ovlivnil konstruktor madarského původu Béla Barényi (1907–1997), jeden z průkopníků pasivní bezpečnosti automobilů.

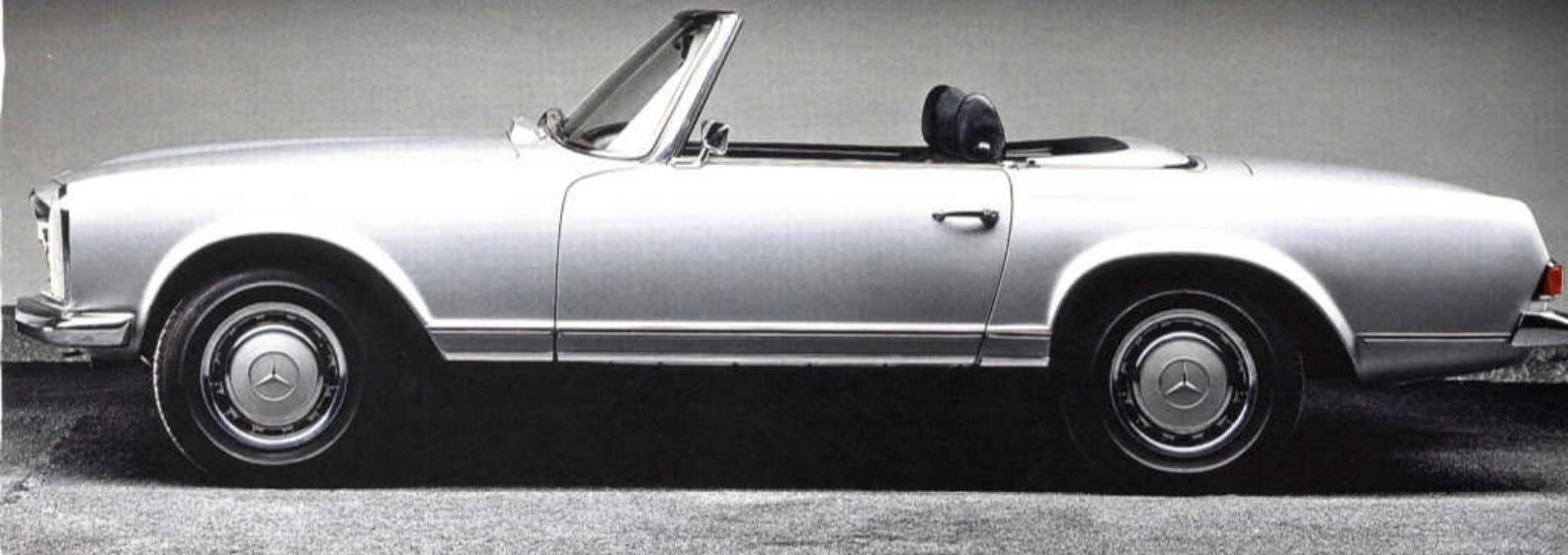
Mercedes-Benz 230 SL dostal samonosnou karoserii s programově deformovatelnou přední a zadní partí schopnou pohlcovat energii připadného nárazu, zatímco tuhá střední část bezprostředně chránila posádku vozu. Roadster 230 SL byl zřejmě prvním sportovním >



Roadster 230 SL poskytoval
požitek z jízdy na čerstvém
povětrí



Eugen Böhringer s 230 SL
vyhrál maraton Lutych-Sofia-Lutych 1963



Navenek se model
280 SL prakticky nelišil
od svých předchůdců

Vozy Mercedes-Benz 230 SL
na konci výrobní linky
v Sindelfingenu

automobilem na světě, který během vývoje absolvoval sérii nárazových zkoušek.

Typickým stylistickým prvkem vozů 230 SL byly svisle orientované světlomety ve společném bloku s obrysovými světly a blikáči. Americkým předpisům toto elegantní řešení nevyhovovalo, a tak vozy určené do USA a Kanady dostávaly kruhové světlomety a pod ně velkoplošné blikáče – bez společného krycího skla.

Nový vůz měl za úkol nahradit menší čtyřválcový typ 190 SL i špičkový šestiválec 300 SL, kombinoval tedy kompaktní karoserii a šestiválcový motor. Při rozvoru náprav 2400 mm a rozchodu kol 1490 mm vpředu i vzadu byl Mercedes-Benz 230 SL dlouhý 4285 mm, široký 1760 mm a vysoký 1315 mm. Jeho srdcem byl řadový šestiválec OHC o objemu 2306 cm³, jenž s pomocí vstřikování paliva dával výkon 150 k (110 kW). Standardně byl spojen se čtyřstupňovou manuální převodovkou, za příplatek byla k mání i čtyřstupňová automatická převodovka.

Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na dvojicích příčných trojúhelníkových rámenech, zadní na kyvadlových polonápravách vedených podélnými rameny. Odpružení vpředu i vzadu obstarávaly vinuté pružiny, brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové s dvouokruhovým ovládáním. Vůz jezdil na čtrnáctipalcových kolech obutých do radiálních pneumatik 185 HR 14 a při hmotnosti kolem 1300 kg dokázal flirtovat s hranicí 200 km/h. Průměrně spotřeboval 15 l benzingu Super na 100 km, v zádi uložená palivová nádrž měla zpočátku objem 65 l, v sezóně 1965 byla zvětšena na 82 l. S tím souviselo i přemístění náhradního kola z původní svislé polohy do vodorovné.

Sériová výroba automobilů Mercedes-Benz 230 SL se rozběhla v červenci 1963 a na přelomu srpna a září téhož roku >



Typická tvář
roadsteru Mercedes-
Benz 280 SL
v evropské verzi





Mercedes-Benz 280 SL, Mercedes-Benz 300 SEL 6.3

Reklama
na šestiválec 280 SL
a osmiválec
300 SEL 6.3 (1968)

Der eine ist ein Sportwagen mit Limousinen-Komfort, der andere eine Komfort-Limousine mit Sportwagenleistung. Wählen Sie.



Mercedes-Benz Ihr guter Stern auf allen Straßen

Walter Schmidt Vertreter der Daimler-Benz AG
24 Lübeck Fackenburger Allee 66 Telefon 42441/44



Přistrojová deska
a volant roadsteru
Mercedes-Benz
280 SL



Z tohoto pohledu
vynikají vývážené
proporce roadsteru
280 SL

zaznamenal tovární vůz tohoto typu významný sportovní úspěch. Eugen Böhringer a Klaus Kaiser s ním vyhráli silniční maraton Lutych-Sofia-Lutych. V roce 1964 dosáhla produkce vozů 230 SL rekordní výše přes 6900 kusů, celkem do ledna 1967 opustilo továrnu v Sindelfingenu 19 831 sportovních „dvěstětřicítek“.

Mezitím byl koncem roku 1966 představen Mercedes-Benz 250 SL s novým šestiválcem OHC o objemu 2496 cm³ opatřeným chladičem oleje. Motor s prodlouženým zdvihem měl sedmkrát uložený klikový hřídel, dával stejný výkon 150 k (110 kW), ale vykazoval přiznivější průběh točivého momentu. Novinkou byly kotoučové brzdy ATE na všech čtyřech kolech. Za příplatek si zákazník mohl objednat pětistupňovou přímo řazenou převodovku ZF, drtivá většina vozů však měla převodovku čtyřstupňovou, ať už standardní manuální, nebo automatickou.

Vedle otevřeného provedení Roadster a verze Coupé s odnímatelnou pevnou střechou se Mercedes-Benz 250 SL v sezóně 1967 objevil i coby model Coupé California. Ten měl odnímatelnou střechu hardtop, pod ni však chyběla skládací textilní střecha i schránka na její uložení.

Za předními sedadly tak vznikl prostor pro skromnou dvoumístnou lavici vhodnou pro dětské pasažéry. Její opěradlo se dalo sklopit kupředu, takže mohlo posloužit jako odkládací police pro menší zavazadla. Háček byl jen v tom, že po sejmouti střechy hardtop neměl tento model žádnou ochranu proti nepohodě a hodil se tedy jen do trvale prosluněných regionů.

Typ 250 SL se vyráběl jen do konce roku 1967, jeho celková produkce dosáhla čísla 5196 exemplářů.

Vyrcholením této řady sportovně-luxusních automobilů byl Mercedes-Benz 280 SL představený koncem roku 1967. Navenek se od svých starších sourozenců prakticky nelišil, pod kapotu však dostal šestiválec převrtaný na 2778 cm³ a vyladěný na 170 k (125 kW). Se čtyřstupňovou přímo řazenou převodovkou uhnáel přes 200 km/h a z 0 na 100 km/h dokázal sprintovat za rovných 9 s.

V sezóně 1968 se dvoumístný Mercedes-Benz 280 SL vybavený skládací textilní střechou i odnímatelnou pevnou střechou v Německu prodával za 24 300 DM. Komfortní sedan Mercedes-Benz 280 SE stál 18 600 DM, za kupé Porsche 911 E s dvoulitrovým šestiválcem v zadní základni zaplatil 24 700 DM.

Mercedes-Benz 280 SL si získal značnou oblibu majetné klientely, v roce 1969 se jeho výroba vyšplhala na rekordních 8047 vozů a o rok později zůstala jen šest desítek kusů pod hranicí osmi tisíc. Kariéra této řady vozů SL s interním označením W 113 se však již chýlila ke konci, v prvním čtvrtleti roku 1971 opustilo výrobní linku posledních 830 automobilů typu 280 SL první generace.

Produkce sportovní „dvěstěosmdesátky“ se podle továrních statistik zastavila na čísle 23 885, souhrnná výroba vozů řady 230 SL až 280 SL dosáhla úctyhodných 48 912 exemplářů. <