



Autosalon v Ženevě v květnu 1989 by nebyl ničím výjimečným, nebýt premiéry dlouho očekávaného, zcela nového, roadsteru Mercedes-Benz SL. Tvrdit, že představení tohoto vozu vzbudilo zájem, by bylo přinejmenším nepřesné. Konkurenční expozice chvílemi zcela zely prázdnotou. Ať už se jednalo o tisk, budoucí zákazníky nebo pouhé obdivovatele, svým zájmem učinili z prezentace nového roadsteru SL řady 129 atrakci autosalonu.

Vřelé přijetí odborným tiskem i motoristickou veřejností předpovědělo nové generaci SL úspěch. Úspěch, jenž ji vlastně provází dodnes. Zaujala neotřelá elegance a přesvědčivé sportovní proporce nadčasové karoserie. Výrazný klínový profil byl do té doby u Mercedesu zcela nevídaný prvek. Co se týče techniky, zájemce nadchly moderní, v některých případech skutečně výkonné motory. Dodaly svalnaté karosérii smysl a z nové SL stvořili nejenom krásný, ale i silný sportovní vůz.



Není tajemstvím, že předchozí „Ewingovská“ generace SL už dlouho přesluhovala. Nové

majitele lákala s vypjetím všech sil stále větší mírou luxusu a to se negativně projevvalo na hmotnosti. Sportovní duch, tak vlastní poválečné 300SL, se vytrácel. Roadster řady 129 představoval návrat klasických hodnot vetknutých v písmenech SL a přes noc poslal svého předchůdce definitivně do důchodu.

### Historie

Už v roce 1982 započaly vývojové práce na nástupci oblíbené řady 107. Zvažovaly se tři možné směry vývoje: konzervativní směr s důrazem na navázání s předchozí řadou 107, progresivní a poněkud avantgardní koncept a konečně využití původního dědictví SL (Sportovní Lehký) v nové formě. Konstrukteři se rozhodli pro poslední jmenovanou možnost, vrátili se ke zrození poválečného roadsteru 300SL. V tomto duchu se posuzovalo až 34 návrhů.



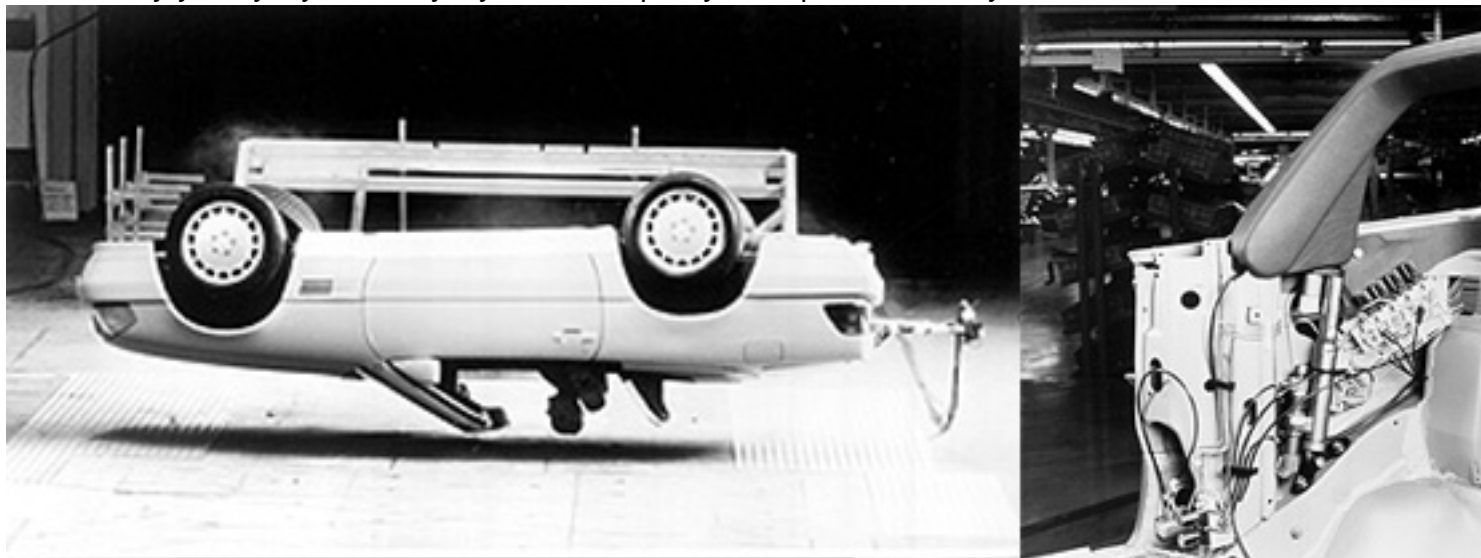
Optimální formu pro dynamický profil pak pomáhalo hledat až 20 modelů v měřítku 1:5. Několik modelů v životní velikosti sloužilo k hledání finálního řešení. Automobilka nakonec dokázala nabídnout v řadě R129 nejbezpečnější sportovní automobil světa! Se samotnou plátěnou střechou by však na tento titul nedosáhla - tajemství úspěchu se schovalo za prostor pasažérů. Ale o tomto patentu automobilky a unikátnímu prvku aktivní bezpečnosti se dočtete více níže. Pro výrobu byl z kapacitních důvodů vybrán závod v Brémách, tradiční továrna v Sindelfingenu byla v mezidobě zcela vytížená výrobou jiných modelových řad.

Prakticky celý automobil byl nové konstrukce, bez dědictví minulosti. Podvozek sice částečně

vycházel ze sedanů řad W201 a W124, ale je potřeba poznamenat, že v té době se jednalo o světovou špičku. Konstrukce podvozku navíc doznala úprav pro použití v jiném, výkonnějším, automobilu. Rozměrnější kola 225/55 ZR 16 umožnily použití větších, účinnějších brzd a přispěly také k lepšímu držení vozu na silnici. Vysoký standard podporovala standardní montáž ABS do všech modelů.

Bezpečnost otevřeného vozu při převrácení řešil unikátní "vystřelovací" ochranný oblouk. Ten tvořil základ celého souboru dalších opatření. Speciálně zkonstruované A-sloupky i vyztužené dveře (s výztuhou spojující přední část vozu s centrální sloupkem) doplňovaly ochranný oblouk. Jen okenní rám byl schopen udržet převrácený kabriolet bez deformace karoserie! Tato technická lahůdka umožnila představit po dlouhé době opět otevřený vůz bez rušivého ochranného oblouku. Jeho zavedení si vynutily přísné americké předpisy a poznamenaly i automobilovou produkci pro Evropu, pokud se model vyvážel za moře (poslední americký kabriolet bez ochranného rámu byl Cadillac Eldorado v sedmdesátých letech). V klidovém stavu oblouk nerušil ladné linie karoserie a v krizové situaci byl schopen ve zlomku sekundy zaujmout pohotovostní pozici. Pro získání většího pocitu bezpečí bylo možné vysunout oblouk takřkajíc "ručně". Střecha typu hardtop už nyní neplnila bezpečnostní funkci. To se promítlo do její lehčí konstrukce a obsluha ocenila jednodušší manipulaci. Ergonomii u této verze "zastřešení" prospělo i zlepšení výhledu.

Dalším zajímavým prvkem pasivní bezpečnosti tohoto automobilu jsou integrální bezpečnostní sedačky. Díky nosné struktuře mají ve své konstrukci výrazně zesílenou tuhost proti příčnému kroucení - a tato vlastnost je velmi užitečná při bočním nárazu. Rám sedadla byl vyroben z pěti tlakových výlisků hořčíkové litiny. Tehdy poprvé použitý systém bezpečnostních pásů s pyrotechnickými předpínači už dnes považujeme za samozřejmé. Stejně jako možnost nastavení jejich výšky, nebo výšky hlavové opěrky. Vše plně elektricky ovládané.



Sériově dodávaná kola o rozměru 225/55 ZR 16 na ráfcích z lehké slitiny měly proti předchůdci poskytnout, kromě zlepšení jízdních vlastností, více místa pro výkonnější brzd. Dopředu se dostaly masivnější čtyřpístkové brzdě a účinek brzdového systému standardně kontroloval u všech modelů systém ABS. U nové SL řady R129 byly zapotřebí především kvůli silnějším motorům. Velice hbité a sportovní chování si držely i relativně těžké osmiválce. Pouze

dvanáctiválce už na oné hbité ovladatelnosti poněkud strádají. To ale nepoznamenává jejich brachiální zrychlení v přímce.

### **Komfort**

Nově navržená elektro-hydraulicky ovládaná plátěná střecha se ovládala stiskem tlačítka. Z odpoutání od rámu předního okna po zajištění na zadním dorazu jí to trvá 30 vteřin. Poloha oken a ochranného rámu byla automaticky synchronizovaná dle směru pohybu střešního dílu. Celý proces řídil počítač za asistence 17 koncových spínačů, 15 tlakových válců a 11 elektromagnetů. Střechu doplňoval malý deflektor mezi sedadly. Velmi účinně omezoval nepříjemné turbulence a související hluk od proudícího vzduchu typicky vznikající v otevřeném roadsteru.

Na přání, u silnějších motorizací standardně, byla dodávána automatická regulace světlé výšky. První funkcí systému bylo udržování konstantní světlé výšky bez ohledu na zatížení. Druhou úlohou byla regulace světlé výšky v závislosti na rychlosti. Ve vyšší rychlosti vozu snižoval světlou výšku, kdežto při rychlosti nižší (například v městském provozu) světlost zvyšoval. Systém regulace svou funkcí umožnil ve vyšších rychlostech lepší přilnavost, jisté řízení, snížil koeficient odporu vzduchu a tím i spotřebu. V nižší rychlosti pak zvýšenou světlou výškou chránil podvozek před nerovnostmi vozovky. Třetí funkce, ADS, umožňovala nastavit charakteristiku tlumičů. Systém pracoval opět automaticky.



Konstrukce vozu pozitivně ovlivňuje nejen pohodlí, ale také bezpečnost posádky. Karoserie otevřených vozů jsou náchylné na podélný zkrut a i R129 má proto patřičně vyztuženou konstrukci. Krom bezpečnosti nabídl vůz posádce také patřičný komfort. V základní výbavě všech provedení bylo od počátku výroby například elektrické ovládání oken a centrální zamykání. U osmiválce a dvanáctiválce se o polohování volantů staraly servomotory. Ve voze mohlo být až 8 reproduktorů kvalitního a v interiéru důmyslně integrovaného audiosystému BOSE, který tradičně rozezvučily špičková autorádia Becker. Doplnkovou výbavu typicky představoval kožený interiér, elektronicky řízená klimatizace, či vyhřívané sedačky. Ovšem to jsme pouze na začátku velmi dlouhého seznamu příplatkové výbavy. Kola sportovního modelu

spoléhaly samozřejmě na lehkou hliníkovou slitinu a to v decentním, ovšem jasně identifikovatelném sportovním stylu. Poslední roadstery si na cestu mohli svítit Xenonovou technologií.

### **Agregáty**

Použitá paleta agregátů sestávala jak z prověřené techniky, tak i ze zcela nových motorů. Standardem všech motorizací byl regulovaný katalytický systém. Základ palety tvořil šestiválec 3,0 již montovaný do řad W124 a W126. Pro sportovní model 300SL byla připravena jeho nejvýkonnější modifikace. Za vzestupem výkonu na 190 koní stojí úpravy spalovacího prostoru a prostupnější výfuková soustava.

Zcela novou konstrukcí byla čtyřventilová modifikace třilitru, použitá poprvé v modelu 300SL – 24. Jednotka využívala zkušeností získaných při vývoji agregátu pro 190E 2,3 16V. Kromě víceventilového rozvodu DOHC byla do výroby zavedena další novinka - variabilně stavěná vačková hřídel. O ideální časování sání se starala hydraulika a to dle „mapy zapalování“. S ohledem na vysoký kompresní poměr bylo elektronické zapalování doplněno čidlem klepání. Uvedené úpravy znamenaly ze zdvihového objemu tři litry, nejen na tu dobu, vynikajících 230 koní!



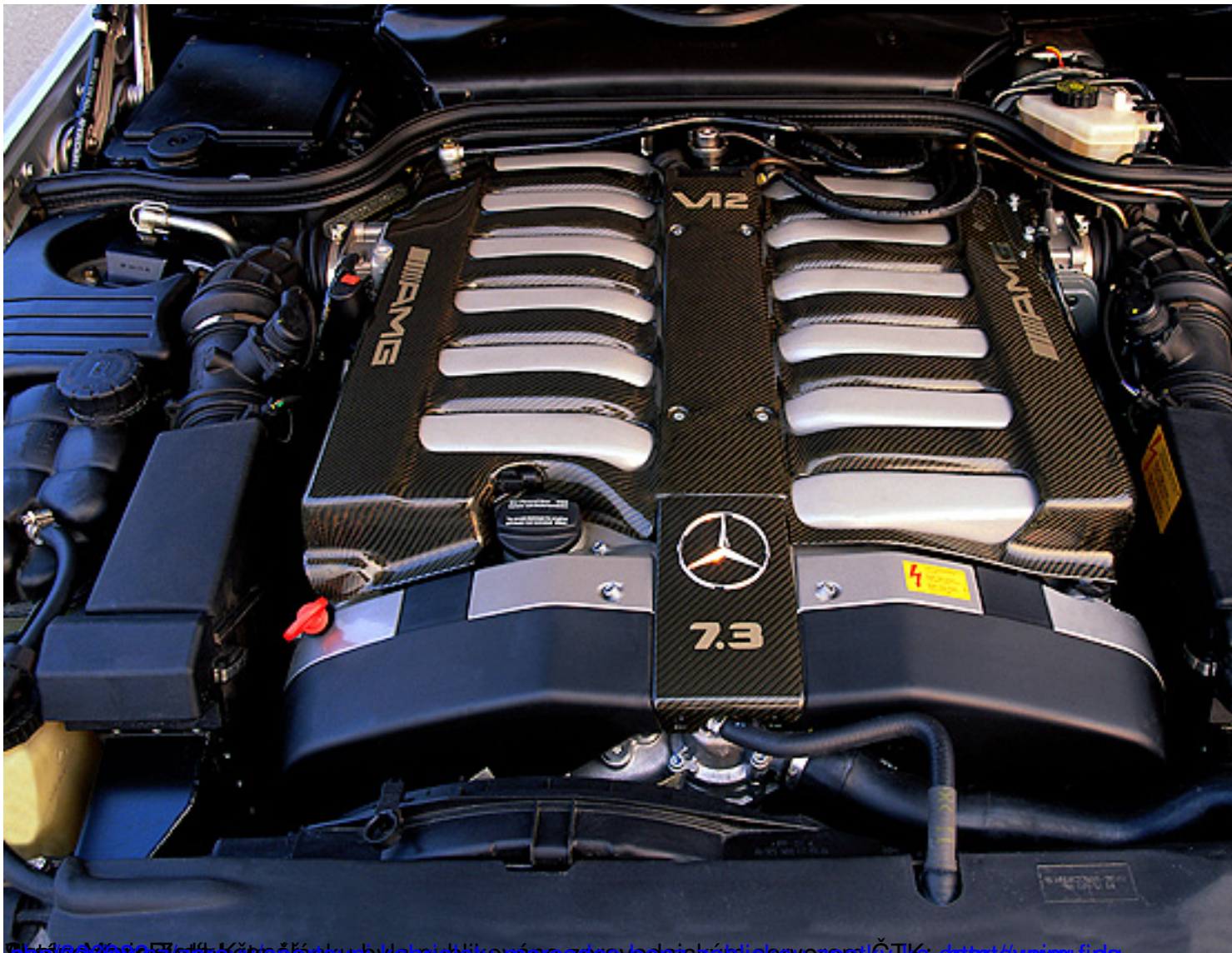
Vrcholem motorové palety se prozatím měl stát osmiválcový agregát M119 pro 500SL. Velkorysý zdvihový objem pět litrů opět doplňovala čtyřventilová technika. Nová jednotka byla tehdy nejsilnějším motorem v osobních automobilech Mercedes-Benz. Stejně jako menší šestiválec i tento motor byl vybaven nejmodernější technologií variabilního časování rozvodu a zapalování s čidlem klepání. Správně nadimenzovaný byl i katalytický systém, který nesměl klást zbytečný odpor výfukovým plynům.

V říjnu 1992 doplnila motorovou paletu nová top motorizace. 408 koní prvotního výkonu produkoval dokonce dvanáctiválec. Šestilitrový agregát zahájil pouť výrobním programem značky v limuzínách třídy S a v kupé řady W140. Později jeho výkon poněkud snížily přísnější emisní limity na 394 koní. Emblém V12 vedle větracích otvorů na blatnících znamenal kromě více válců i vskutku bohatou „základní“ výbavu vozidel.

V srpnu 1995 se opět dotkly ruce techniků a designérů vozu. Automatická převodovka osmi a dvanáctiválců dostala pět stupňů s přemostováním měniče a řídila ji nově kompletně elektronika. O rok později se dočkaly nového „automatu“ i šestiválce. Pětilitrový motor díky vnitřním modifikacím a změně motormanagementu (souběžně se modernizoval i dvanáctiválcový šestilitr) zaznamenal pokles spotřeby o 10 procent. Elektronický systém jízdní stability, známý pod označením ESP, obohatil seznam příplatkové výbavy vozů SL 500 a 600. Společně s řadou W140 byl k dispozici i brzdový asistent "BAS", vyhodnocující průběh brzdných operací a v případě panického brždění se staral o maximální dostupný brzdny účinek.

Poslední významější změny se řady 129 dotkly v roce 1998. Řadové šestiválce byly k lítosti některých zákazníků nahrazeny mnohem kompaktnějším vidlicovým provedením. Původní osmiválcový motor nahradil pod kapotou jeho modernější nástupce. Všechny nové agregáty byly shodně v poněkud netypickém třiventilovém provedení s dvojicí zapalovacích svíček ve válcích. Nové výkonové parametry: SL 280 150kW, SL 320 165kW, SL 500 225kW. Po celou dobu následující produkce se exteriér dočkal pouze nepatrných kosmetických změn. Snad kromě nových větších kol 245/55 ZR 17.





<http://www.wulfda.com> byla poskytnuta zpravodajským serverem ČTK - <http://www.wulfda.com>