



Hlavní postavou této inženýrské kanceláře byl Eberhard Schulz, který se v šedesátých letech podílel na vývoji prototypů C-111 firmy Daimler-Benz s rotačními wanklovými motory a křídlovými dveřmi. K sériové výrobě těchto velmi osobitých supersportů však nedošlo a Daimler-Benz ve vývoji automobilů této kategorie dál nepokračoval, což vedlo Eberharda Schulze k přijetí pracovní nabídky firmy Porsche, která v roce 1971 hledala schopné inženýry pro vývoj modelu 930 Turbo.



Konstrukcí supersportovních aut byl Eberhard Schulz natolik fascinován, že již na konci 60tých let začal pracovat na vlastním prototypu, který byl volně inspirován Fordem GT40 a s použitím techniky Daimler-Benz a Porsche spatřil v roce 1969 vůz Erator GT s rámovou konstrukcí, sklolaminátovou karoserií a motorem 5.0L V8 (základem byl litinový blok M117 4.5L tehdejších modelů W108/W109) uprostřed o výkonu něco málo přes 400 koní. Koeficient aerodynamického odporu byl 0.322 a vůz byl schopen dosáhnout tehdy naprosto unikátní maximální rychlosti 315km/h.

V roce 1982 Eberhard Schulz opustil Porsche a založil vlastní firmu Isdera (Ingenieurbüro für

S

tyling

De

sign und

Ra

cing) v Warmbronn u poblíž Stuttgartu. Primární strategií společnosti bylo poskytnout zákazníkům vůz, který bude i přes jeho unikátní podstatu možné udržovat v normálním servisu značek Mercedes-Benz a Porsche. Prvním počinem v tomto směru byl prototyp CW 311 (podle hodnoty jeho aerodynamického odporu), který koncepčně navazoval na odkaz Eratoru GT.



Lehká rámová konstrukce se sklolaminátovými panely, podvozkem konstrukčně vycházejícím z Porsche a odladěnou pohonnou jednotkou Daimler-Benz M100 z modelu W116 450 SEL 6.9 umístěnou uprostřed, která přes manuální pětistupňovou převodovku ZF



přenášela výkon 375 koní a točivý moment 570 Nm. na zadní kola. Základní premisu projektu, kterou bylo pokoření hranice 300km/h se podařilo bez problémů splnit, protože vůz při měření překročil 320km/h a navíc byl schopen na začátku 80tých let zrychlit z 0 na 100km/h za úctyhodných 4.8s a z 0 na 200km/h za tehdy neuvěřitelných 12.7s. Idea projektu vnikla ještě

před založením společnosti v roce 1978 a na financování se tehdy podílela firma B&B Rainera Buchmanna, která obchodně zastupovala luxusní automobilové značky ve velkém rozsahu a i díky této spolupráci se vůz CW 311 v celé kráse objevil v kultovním německém filmu Car Napping z roku 1980. Zajímavostí je, že prototyp nesl „třícípou hvězdu“ Mercedes-Benz, i když nebyl jejím výtvozem. Tato záležitost však nikdy neměla právní dopady a mnohaletá plodná spolupráce s továrnou Daimler-Benz nebyla tímto krokem nikdy ohrožena.

Díky slušné propagaci a množící se poptávce se společnost Isdera rozhodla pro výrobu vozu



Isdera Spyder, který přišel na trh nejdříve s motorem R4 1.8L z VW Golf GTI , který byl v roce 1985 nahrazen pohonnými jednotkami z Mercedesu 190E 2.3 16V a nakonec šestiválcem z modelu 300E. Vrcholným provedením byla pohonná jednotka naladěná firmou AMG na 162-169kW při zdvihovém objemu 3.6L. S motorizací AMG se podařilo dosáhnout maximální rychlosti 260km/h a zrychlení z 0-100km/h za 6.4s. I s původním agregátem VW byl však schopen jet maximální rychlostí přes 200km/h.

Zákazníci však neustále poptávali vůz na bázi prototypu CW 311 a tak v roce 1983 spatřil světlo světa model Imperator 108i. Rozvor se oproti původnímu návrhu prodloužil o 8 cm, aby byl vnitřní prostor únosný i pro vyšší zákazníky a koncept předních světlometů se změnil z vyklápěcích na pevné, ale původní jedinečné řešení zpětného zrcátka na střeše vozu zůstalo. V roce 1985 byly linie Imperatoru odměněny prestižní cenou za průmyslový design.

Za zadními sedadly se nejprve usadil motor Daimler-Benz M117 V8 5.6L s výkonem 300 koní, který byl



později nahrazen silnějším provedením od firmy AMG se čtyřmi ventily na válec a dalších úpravami, takže se výkon zvýšil na 365 koní. O jeho přenos na zadní nápravu se starala pětistupňová manuální převodovka ZF, kterou bylo možné objednat v provedení s kratšími nebo delšími převody. Nastavení podvozku s použitím pneumatik o šíři 285 mm vepředu a 345 mm vzadu bylo slušným kompromisem mezi pohodlným a sportovním provedením. Klimatizace ABS a katalyzátor patřily stejně jako kožené čalounění a výkonná audiosoustava k sériové výbavě a konstrukce vozu dokonce pamatovala i na rozměry zavazadelníku, který byl v případě tohoto vozu na supersport úctyhodných 330L. Do roku 1991 dodala firma Isdera prostřednictvím svých obchodních zastoupení v Německu, USA a Japonsku 17 exemplářů tohoto skvělého vozu.



Druhá generace byla v roce 1992 designově omlazena a osazena novou generací motorů Daimler-Benz M119 V8 32V o zdvihovém objemu 5.0L a výkonu 330 koní, který později nahradil upravený agregát firmy AMG se stejným základem, ale objemem 6.0L a výkonem 410 koní. Maximální rychlost se podle použité motorizace pohybovala v rozmezí 262-310km/h a dosahované zrychlení 0-100km/h oscilovalo kolem 5s.

V roce 1993 přišlo na řadu rozšíření modelové palety. Poprvé byla představena Isdera Commendatore 112i s novým dvanáctiválcem Daimler-Benz M120 o zdvihovém objemu 6.0L a výkonem 420 koní. Design převzal většinu typických prvků předchozích modelů, takže křídlové dveře a zpětné zrcátko na střeše opět dávaly světu na odiv svůj původ.



Zajímavým prvkem bylo také použití křídlových kapot motoru, které již před lety zdobily krásné italské DeTomaso Mangusta. Tradice velmi nízkých hodnot aerodynamického odporu vozů Isdera byla i v tomto



případě jedním ze zásadních kritérií pro jeho vývoj, takže finální podoba dosahovala hodnoty 0.30 a celkový design vozu dával světu i přes tento fakt na odiv brutální agresivitu skrývající se v útrokách tohoto ryze účelně zkonstruovaného vozu. Motor V12 6.0L 48V umožňoval vozu s pohotovostní hmotností 1.575 kg skvělou dynamiku i jízdní vlastnosti. O přenos výkonu 420 koní na zadní nápravu se postarala šestistupňová manuální převodovka Getrag, a tato sestava byla schopna Commendatore 112i s katapultovat z 0 na 100km/h za 4.8s a s přehledem dosáhnout maximální rychlosti 342 km/h. O krocení této síly se staral aktivní, elektronicky řízený podvozek a speciálně navržené čtyřpístkové kotoučové brzdy Brembo, které byly v případě zpomalení ještě podporovány zadním spoilerem s možností automatického nastavení sklonu až 80°. Konstrukce však pamatovala i na koncového uživatele, takže byl vůz vybaven klimatizací, ABS, koženým čalouněním, výkonnou audiosoustavou, 120litrovou nádrží pro delší

dojezd a zavazadelníkem o objemu 200L. V rámci modelové péče byla agregátová paleta rozšířena o upravený motor M120 se zdvihovým objemem 6.9L o výkonu 620 koní, který vozu umožnil dosáhnout zrychlení z 0 na 100 km/h za 4s a maximální rychlost 370 km/h.

V roce 1984 se zrodila idea postavit vůz, který by připomínal odkaz famózního Mercedesu 540K z 30tých let a přitom demonstroval schopnosti inženýrů firmy Isdera. V roce 2006 spatřil světlo



světa vůz Isdera Autobahnkurier 116i, který designově vycházel z impozantních přeplňovaných Mercedesů 30tých let a současně byl vybaven unikátní motorizací v podobě dvou agregátů Daimler-Benz M117 5.6L o celkovém výkonu 600 koní, které poháněly jednotlivé nápravy a dávaly vozu možnost dosáhnout maximální rychlosti 242 km/h. O toto řešení usilovalo více vývojových týmů, ale úspěšnost byla minimální (např. VW Jetta a Schirocco), takže se vývojáři z Isdery chtěli pochlubit svým úspěchem na tomto poli něčím opravdu jedinečným. Autobahnkurier 116i byl tou správnou demonstrací schopností a dovedností, kterou Isdera ohromila svou konkurenci i obchodní partnery. I přes povahu funkčního prototypu byl u vývoje tohoto vozu brán ohled na jeho užitnou hodnotu v provozu, takže výbava čítala vedle dvou automatických převodovek i klimatizaci, posilovače brzd i řízení, ABS, elektricky ovládané stahování oken, nastavení sedaček ba dokonce 300litrový zavazadelník a nádrž na 145 litrů paliva pro 2 motory V8.



Tento skvost byl vyroben pouze jako prototyp a firma neplánuje jeho odprodej nebo zákaznickou výrobu, protože svojí roli již splnil.



Firma Isdera se dnes zabývá hlavně vývojovými pracemi pro Mercedes, Bosch, Porsche, Behr a Recaro. Každopádně je stále možné objednat jeden z jejich unikátních vozů a i v této době řídit výjimečný automobil zkonstruovaný a vyrobený podle pravidel „staré školy“. V případě zájmu je k dispozici prezentace společnosti na www.isdera.de