Traditie

50 jaar voor de legendarische sportwagenreeks van Mercedes-Benz

- **1957-1963: van vleugeldeuren tot roadster**
- **1963-1971: de "pagode", een exclusieve tourer**
- **1971-1989: een indrukwekkende productieperiode van 18 jaar**
- **1989-2001: roadsterveiligheid zonder compromissen**
- **Sinds 2001: de nieuwe SL-Klasse, een technologische trendsetter**

Al meer dan een halve eeuw behoren de Mercedes-Benz-sportwagens met de legendarische SL-benaming tot de meest tot de verbeelding sprekende en meest gezochte wagens ter wereld. De verschillende generaties van de SL, door velen beschouwd als de ultieme droomwagen, delen allemaal dezelfde tijdloze klasse van een betoverend design, pioniertechnologie en ongeëvenaard rijplezier. Aan al deze kwaliteiten werd de laatste 50 jaar niets veranderd, en dat is niet anders voor het huidige SL-model waarvan de geüpdatete versie op dit ogenblik aan zijn première begint.

Het SL-verhaal begint in New York in februari 1954, wanneer het automerk uit Stuttgart niet één maar twee SL-modellen presenteert. Twee modellen die sindsdien de status van autolegende hebben verworven: de 300 SL coupé met vleugeldeuren en de 190 SL cabriolet.

De 300 SL met zijn opvallende vleugeldeuren en de prestaties van een pure racewagen was onmiddellijk een hit bij de gangmakers van die tijd. De 190 SL daarentegen was een sportcabriolet met een zachte kap die de basis legde voor de rijke roadster-traditie van Mercedes-Benz. Pas in 1957 kwam de 300 SL uit in een versie met open dak en evolueerde hij van een coupé met vleugeldeuren naar een echte roadster.

1954: een legende wordt geboren in de gedaante van de 300 SL

Niettemin is het toch de 300 SL uit 1954 die beschouwd wordt als de eerste in een lange rij van charismatische Mercedes-Benz sportwagens. De vele racesuccessen met dit model trokken de aandacht van de Amerikaanse auto-importeur Max Hoffman. Hij was zo enthousiast over de wagen dat hij de raad van bestuur in Stuttgart vroeg om een model voor de openbare weg te ontwikkelen. En zo begon de onstuitbare opgang van de 300 SL. De in het oog springende vleugeldeuren van de wagen waren slechts één van de eigenschappen die zijn roem vestigden. Andere onconventionele technische hoogstandjes waren het complexe maar extreem stijve buizenframechassis en de krachtige benzinemotor met directe injectie die 215 pk puurde uit zes cilinders, een sensationeel hoog cijfer voor die tijd. Dezelfde technologie werd later ook gebruikt in de 300 SL met open dak.

1963: een nieuwe Mercedes-Benz Roadster met "pagode"-dak

In 1963 veroorzaakte de komst van de opvolger voor de 300 SL en de 190 SL nogal wat opschudding, vooral vanwege de ongewone verschijning van het nieuwe model. De meest opvallende karaktertrek, naast de strakke nieuwe lijn, was de verwijderbare hardtop die in het midden een knik vertoonde. Dit unieke kenmerk deed meteen denken aan de vorm van een Japanse pagode – en dus kreeg het nieuwe model al snel de bijnaam “pagode”. Wat het allemaal echter interessanter maakt, is dat deze opmerkelijke vorm in de eerste plaats gekozen werd uit veiligheidsoverwegingen in plaats van om zijn stijl. Mercedes-Benz-ingenieur Béla Barényi, pionier op het vlak van veiligheidsvoorzieningen in moderne personenwagens, had zijn ongewone dakconstructie al in 1956 gepatenteerd als een design met een extreme stijfheid dat de inzittenden maximale veiligheid garandeerde bij een ongeval. Al even indrukwekkend was de riante hoofdruimte in het pagodemodel wanneer de hardtop geïnstalleerd was. Tezelfdertijd was de SL geëvolueerd tot een zeer geciviliseerde sportwagen die zich uitstekend voelde in zijn rol als tourer. Net zoals zijn voorganger introduceerde de tweede generatie SL’s enkele baanbrekende technische hoogstandjes, zoals een veilig koetswerk en een eenvoudig te bedienen soft top. Dit model werd oorspronkelijk aangedreven door een 2,3 liter grote

zescilindermotor van 150 pk, waarmee de SL 230 een topsnelheid haalde van 200 km/u.

1971: acht cilinders voor de SL Roadster

In 1971 werd het “pagode”-model opgevolgd door een nieuwe SL-sportwagen die niet minder dan 18 opeenvolgende jaren in productie zou blijven – tot 1989- langer dan eender welke andere Mercedes-Benz-personenwagen. Het vooruitstrevende design van deze klassieker maakte dat de wagen er ondanks zijn langdurige productieperiode toch nog eigentijds bleef uitzien. Ook vandaag nog geven de combinatie van uitgesproken gebogen lijnen en strakke, ingetogen lijnen de wagen een knappe en iconische uitstraling.

De derde generatie SL-wagens onthulde vanuit iedere hoek zijn krachtige, zelfverzekerde, luxueuze, mannelijke en goed geproportioneerde roadsterprofiel. Ook dit model werd met een stijlvolle afneembare hardtop uitgerust. Zijn meest opvallende trekken waren zijn elegantie, kwaliteit en, niet te vergeten, veiligheid, want de crashbestendigheid van deze tweezitscabriolet torende hoog boven de normen van die tijd uit. Voor het eerst was de SL ook beschikbaar met een achtcilindermotor. De nieuwe motor ontwikkelde 200 pk bij 5800 t/min en stuwde de roadster van 0 tot 100 km/u in slechts 10 seconden, terwijl zijn topsnelheid van 212 km/u 12 km/u hoger lag dan die van zijn voorganger.

1989: nieuwe normen voor design en veiligheid

De opvolger maakte zijn intrede voor groot publiek tijdens het autosalon van Genève in de lente van 1989. De nieuwe SL legde de lat niet alleen hoger op het vlak van superieure designkwaliteit en open rijplezier maar vooral qua veiligheid. De vierde SL-generatie bracht de veiligheid van de inzittenden op hetzelfde niveau als een Mercedes-Benz-berline. Zo bevatte het standaard geïnstalleerde veiligheidspakket een sensorgestuurde pop-up rolbeugel die bij een crash of gevaarlijke situatie automatisch in positie werd gebracht door een combinatie van een veer en hydraulische kracht in amper 0,3 seconden. De A-stijl met interne

buisvormige versterkingen verhoogde de veiligheid van de unieke automatische rolbeugel.

De SL-Klasse van 1989 was de eerste productiewagen ter wereld die standaard werd uitgerust met een integraalzetel met vooruitstrevend design, in dit geval een zetel met een geïntegreerde driepuntsgordel. Het frame van de zetel was ook speciaal ontworpen om de energie van een zijdelingse aanrijding zo veel mogelijk te absorberen. De zetel alleen al was goed voor niet minder dan 20 gepatenteerde uitvindingen. De SL 600 van 1992 was de eerste Mercedes-Benz Roadster die werd aangedreven door een V12-motor.

2001: de vijfde generatie SL's met spitstechnologie

De nieuwe SL-Klasse, die in 2001 in wereldpremière ging, legde zelfs nog hogere normen vast wat betreft ontwerptechniek en vormgeving. Met zijn uitgebreide veiligheidsconcept werd de SL-Klasse de referentie qua veiligheid voor een nieuwe generatie sportwagens. De ingebouwde systemen houden rekening met ieder aspect van autoveiligheid, van het vermijden van ongevallen via elektronica zoals ABC, rembekrachtiging en ESP® over extra stevig koetswerk tot het verzekeren dat de hulpdiensten de inzittenden zo snel mogelijk kunnen bereiken na een ongeval. Naast de zeer sterke structuur wordt de veiligheid van de inzittenden verder verhoogd door tweetrapsairbags voor bestuurder en passagier, hoofd/borstkas-airbags in de deuren, integraalzetels, gordelspanners, spankrachtbegrenzers en een sensorgestuurde rolbeugel.

Een ander opvallend kenmerk is het Vario-dak, waardoor de SL-Klasse een compromisloze cabrio-rijervaring biedt die het plezier van een roadster met open dak combineert met het comfort van een Mercedes-Benz coupé. De vormgeving van deze Mercedes-Benz sportwagen weerspiegelt zijn technologische voorsprong en benadrukt zijn aantrekkingskracht, rijplezier en het fascinerende van rijden met open dak. De ontwerpers hebben bij wijze van discrete maar effectieve knipoog naar de lange SL-traditie ook enkele trekjes van de allereerste SL uit 1954 gebruikt. De typische SL-kenmerken zijn steeds met stijl geïntegreerd en

gecombineerd met nieuwe elementen van het huidige Mercedes-Benz-design.
Samen tonen ze de weg voor de toekomst van de Roadster.

Modelchronologie: De Mercedes-Benz SL Roadsters

Periode	Interne benaming	Modellen en motoren
1957-1963	W 198 II	300 SL (1957 - 1963): 6-cil. in lijn, 215 pk
1963-1971	W 113	230 SL (1963 - 1967): 6-cil. in lijn, 150 pk 250 SL (1966 - 1968): 6-cil. in lijn, 150 pk 280 SL (1968 - 1971): 6-cil. in lijn, 170 pk
1971-1989	R 107	280 SL (1974 - 1985): 6-cil. in lijn, 185 pk 300 SL (1985 - 1989): 6-cil. in lijn, 180 pk 350 SL (1971 - 1980): V8, 200 pk 380 SL (1980 - 1985): V8, 218 pk 420 SL (1985 - 1989): V8, 204 pk 450 SL (1971 - 1980): V8, 225 pk 500 SL (1980 - 1989): V8, 240 pk 560 SL (1985 - 1989): V8, 227 pk
1989-2001	R 129	SL 280 (1993 - 1998): 6-cil. in lijn, 193 pk SL 280 (1998 - 2001): V6, 204 pk 300 SL (1989 - 1993): 6-cil. in lijn, 190 pk 300 SL-24 (1989 - 1993): 6-cil. in lijn, 231 pk SL 320 (1993 - 1998): 6-cil. in lijn, 231 pk SL 320 (1998 - 2001): V6, 224 pk 500 SL (1989 - 1998): V8, 326 pk SL 500 (1998 - 2001): V8, 306 pk 600 SL (1992 - 2001): V12, 394 pk
vanaf 2001	R 230	SL 350 (2002 - 2006): V6, 245 pk SL 350 (vanaf 2006): V6, 272 pk SL 500 (2001 - 2006): V8, 306 pk SL 500 (vanaf 2006): V8, 388 pk SL 55 AMG (2001 - 2006): V8, 500 pk SL 55 AMG (vanaf 2006): V8, 517 pk SL 600 (2003 - 2006): V12, 500 pk SL 600 (vanaf 2006): V12, 517 pk SL 65 AMG (vanaf 2004): V12, 612 pk