



Mindig is presztízskérdés volt, hogy mikor és hol mutatnak be egy autót a vásárlóközönségének. Aki az egyszerűbb megoldást kedveli, az egy autókiállítást választ. Mások egy repülőgéptyű, szenzációra kiéhezett autós újságírók toboroznak össze, és **valamelyik egzotikusabb nevű dél európai városban házi cirkuszt rendeznek teljes ellátással**, és természetesen örömdádat várnak cserébe.



A „kicsi pénz, sok-sok stílus” életfilozófiát a legjobban megvető autóóriás, a gyártók szó szoros értelmében vett csillaga, a Mercedes Benz ezt is másképpen oldja meg. Ha Merciek villogtatnak meg egy-egy új, kis vagy nagy csillagot, akkor az mindig esemény, és nemcsak egy szimpla bemutató. Ha még megfűszerezzük a dolgokat, és partnere, a már félig házinak számító luxus-tuning istálló rántja le a leplet egy típusról, akkor

a helyzet még exkluzívabb lesz.

A Mercedes saját AMG tuning istállója mellett szoros kapcsolatot ápol egy másik, szintén német érdekeltségű vadállatgyártó műhellyel. A sokak számára ismert, hangzatos nevű Brabus cég egy újabb remekművel állt elő, amelyet egyenesen Dubaiba repített a bemutatóra, hogy finoman jelezze az exkluzivitást, a színvonalat és a hat számjegyű vételár lehetőségét.



Az alapot szolgáló autó sem hétköznapi. Brabus-éknak pedig sikerült annyira megvadítani az eleve nagyon sportos, négy üléses kupét, hogy szinte már köze sincs az alapmodellhez, főleg teljesítményben. A gyönyörű gyöngyházfehér fényezés is sejteti, hogy nemhogy drága, de

pénztárcarobbantóan drága és különleges autót szemlélünk.

Az alapot szolgáltató CL osztályt röviden úgy jellemezném, hogy egy nagy, kényelmes, négy üléses utazó kupé, azaz egy igazi GT. Impozáns jelenség, nagy darab, **kicsit amerikaiasak az arányai.**

Kiváló ugyan a futóműve, de nem éppen a „püföld egyik kanyarból a másikba” vezetési

filozófiára, hanem az autópályák felőrlésére tervezték.

Jött a Brabus, és génátültetést végzett.

Kicsit felspojlerezte, kicicomázta, és őrülden drága festékbe mártotta a kasztnit, ami eddig nem hangzik úgy, mintha feltalálták volna a spanyol viaszt. Persze a belteret is kezelés alá vette, gyönyörű a **kétszínű, prémium minőségű bőr**, de még ettől sem esünk fenékre.



Egy kis nappa irha, egy-egy elszórt karbonbetét, és az ablakokon kívül tényleg mindent bőr borít – de ezt gyárilag is kérhetjük Merciéktől. Tényleg impozáns kívül-belül, gyönyörű, egyesek benne is lagnának, ami a gépcsoda vételárát saccolgatva akár meg is történhet. De mitől zuhanna az állunk a padlóra?

A kritikusok világa egy mondattól a fejére állt.

A rendszám helyére felcsavarozott táblácskán szereplő háromjegyű szám nemcsak marketingcélokból díszileg a kasztnin. Nem is az összesen legyártott darabszámot jelöli, annál

sokkal gonoszabb dolgokat takar az érték.

A szóban forgó gépcsoda – helyesbíték: gépszörny – nem kevesebb mint **800 lóerőt teljesít a fékpadon** . A fehér

Frankenstein motorja nyolcszáz felpécizett, széttuningolt turbólóval támadja meg a kardántengely, azaz a kerekeket, mert a motor ezt a fékpadon teljesítette.

Ami még jobban hátbavág,

az a motor által leadott 1420 Nm-es forgatónyomaték, amit – hihetetlen, de igaz – elektronikusan le kellett szabályozni. A speciális, nagy teherbírású, öt fokozatú automata váltó sem bírta a gyűrődést, ezért **1100 Nm-nél korlátozták a motor teljesítményét**. Hogy személetesebb legyen: egyetlen motor nem egészen 11 darab, alapszintű Logan összteljesítményét és össznyomatékát tudja.



Hengerűrtartalomból sem kispályás. A végtelenül hosszúnak tűnő motorháztető alatt egy 6.3 literes, ikerturbós erőforrás tombol, tizenkét, V alakban munkálkodó hengerrel. Az előbb említett szupererős, öt fokozatú automata váltó koronázza meg a hajtásláncot, és gyötri közben a megerősített kardántengelyt és differenciálművet.

Elképesztő dolgokra képes a gépszörny.

Nyolcszáz lóerővel sok érdekes dolgot művelhetnénk: például 80 tonnát vontathatnánk, mert a szóban forgó teljesítménnyel két 40 tonnás kamion rendelkezik. A másik végtet az, amikor „csak” két tonnát kell megmozgatni. Ilyenkor a gyorsulási adatok meghökkentőek.

Nem egészen négy, pontosabb 3,9 másodperc alatt már a három számjegyű sebességtartományt kóstolgatjuk. **Tíz másodperc alatt már kétszázzal süvíthetünk**, az eszement száguldás pedig 350-ig tart. Itt az elektronika beszél nekünk, ugyanis ennél a sebességnél kicsit már instabillá válik a méregdrága rakéta, és kár lenne odavágni a fehér fényezést és saját testi épségünket.



A felniméret és kerékszélesség nem kérdéses ebben a kategóriában. Az úthenger méretű gurigák 21 colosak, a hátsó gumik 295 mm szélesek és annyira peresek, hogy úgy tűnhet, mintha felfestették volna őket. A méretes papucsok alatt természetesen becsületes fékrendszer lapul. Elöl 405 mm-es féktárcsa próbálja a „beteg” motor teljesítményét féken tartani, hátulra is méretes, 380 mm-es pizzalap került.

A motor slusszpoénja a környezetkímélet

Bődületes erőt képes felszabadítani magából, teljesítménye egy kisebb autóparkét és teherautókét is megszégyeníti, mégis röhögve teljesíti az Euro 5-ös szabványt.



Hogy mennyibe kerül majd a nagy nyersolaj-földeken bemutatott gépcsoda, még kérdéses. Az euróban is hat számjegyű árcédula biztos, sőt még a kettessel kezdődő számsor is nagyon reális.

Egy biztos: a multimilliárdos sejkek párosával rendelik majd, csak a gyönyörű fehér festés helyett aranyba burkolják szupererős gépcsodaikat. Megtehetik, és meg is fogják tenni.