



Ha megszállott perecforgatóként csúcs Mercedest akarunk, de nem hódolunk be az SLS és SLR hiperautóknak, akkor az SL és CL páros a nyerő számunkra. Vagyis ha a kemény tetőt néha a fenébe, pontosabban a csomagtartóba kívánjuk, akkor már csak egy igazi jelölt ácsingózik a zöld hasútól duzzadó bankszámlánk után, mégpedig az SL modellsorozat.



Kifejezetten a jó ízlés és a sportosság

jegyében született a szóban forgó modell. Egyszerre kínálja a luxuséttermi parkolóban bókként helyeslő tekinteteket és a mellékutak vad csapatásait. Ráadásul partitrükkal is gazdagabb az SL, mint vetélytársai: igény esetén kalapját ügyesen behajtogatja a poggyásztérbe.

A megoldás hibrid, a kivitelezés példás, még a kistestvér, az SLK tetőmechanizmusa is technikai remekmű. Akinek eddig szürke egér volt a nagy Merci, az fellélegezhet.

Továbbképzőre küldhették a Merci-tervezőket,

mielőtt rászabadították volna ennek a sportkocsinak az átszabására. Az arculat nagyban eltér az előző generációétól, **a józan ész helyett végre az érzékekre, a szenvedélyre hajtanak.** Képzletbeli párhuzamot próbáltak vonni a nagyapó, az ős SL és az aktuális modell között.



Bár a méret és formavilág nem egy az egyben azonos a több mint 60 éves első generációéval, mégis határozottan ugyanúgy hat a báméskodóra az újonc modell. Letisztult formák és éles vonalak jellemzik a ráncfelvarrott modellt.

A legszembetűnőbb változás a szeme,

azaz az első világítóelemek. Első ránézésre kicsit sok: meglepően nagyra sikeredtek a lámpások. Enyhén tompít a hatáson a LED szemöldök, mégis csak második-harmadik ránézésre értjük meg a fő tervezőt: az autót egységként kell nézni. Ha csak a lámpáit nézzük, az olyan lenne, mintha a Dávid szobornak csak a kezére lennénk kíváncsiak. Egymagában nem rossz, mégsem tennénk ki a lakásban.

A nagyméretű légbeömlők méretes szívre utalnak. Erőt sugároznak, tiszteletet parancsolnak. Természetesen nem hiányzik a nagy méretű, a hűtőrács közepére csavarozott, célkeresztet mintázó embléma sem. A hideg levegőt az első fékekhez szintén légbeömlő nyílások biztosítják.



Lágyra és kiegyensúlyozottra sikeredett az oldalnézete. A hatalmas kerékjáratokba nem is kérdéses, hogy mekkora papucsok járnak. A hátsó fertály is igen mutatós. Ledek a világítóelemek, és a dupla kályhacső megoldás is visszaköszön a sportos Merci fenekén.

A kialakítás emlékeztet az előző generációs SL-re, de a gömbölyű far a CLS génjeit is magában hordozza. Retro a design, mégis nagyon illik a géphez.

Az SL két arca: sapkával és sapka nélkül

A legjobb egy kupé-kabrióban, hogy télen-nyáron használható. Ha akarjuk, gombnyomásra száműzzük a kemény tetőt a csomagtartóba, és bármikor beengedhetjük a sunshine-t.

Ne feledkezzünk meg arról sem, hogy két arca, azaz két identitása van az SL-nek: az elegáns utazó kabrió és a vagány sportgép. Az ég kémleléséről még csukott tetővel sem kell lemondanunk. Opcióként kérhető olyan tetőablak, amelynek fényáteresztő képességét a vezetőülésből gombnyomással szabályozhatjuk.



Elődjéhez képest megnőtt, ha csak pár centi is a különbség. Öt centivel gyarapodott hosszban és szélteben is az újonc: most már 4,61 méteresre nyújtóztatták, szélessége eléri a 188 centimétert.

A méretnövekedés ellenére a mérnököknek sikerült 140 kilót lefaragni az eredeti önsúlyból könnyebb, mégis strukturálisan erősebb anyagokkal. Elfeledett tényként kezelik, és sok gyártó el sem árulja, de a Mercedes büszkén hirdeti autói légellenállási tényezőjét, ami az új SL esetén 0,27.

A belét a kisöcs adta

Határozottan az **SLK** ihlette a nagytestvér belvilágát. A vonalvezetés itt is Mercedes-esen konzervatív, de sikerült némi elmebajt, sportosságot fecskendezni az utastérbe a gazdag színválasztékkal.



Reaktor az impozáns motorháztető alatt

Az aggregátkínálat egyelőre szegényes. A bábikivitel, az „alap” SL a három és fél literes, hat hengeres turbós, benzines SL350. A mini erőmű 306 lóerőt és 370 Nm forgatónyomatékot küld a hátsó tengelyre.

A gyártó által megadott átlagfogyasztás 6,8 liter/100 km, ami nemcsak röhejes, de elérni is lehetetlen lesz. Hiába a jobb láb bizsergése diktálja majd a fogyasztásmérőnek a tempót. A százask sprintet leheletnyivel hat másodperc alatt abszolválja, ami nem rossz, de nem is mehökkentő eredmény.



A nagyobb szívű luxus sportautó nem kevesebb mint 435 lovat mozgósít. A V nyolcas szív párosan turbósított, és eget rengető 700 Nm nyomatékkal porlasztja az aszfaltot. Az SL500 nem egészen 4,9 másodperc alatt int búcsút a százasként, és jó német szokás szerint 250-nél leszabályoz. Itt már nem publikusak a fogyasztási adatok, ami nem véletlen, hiszen egy ekkora szívnek kell is a megfelelő vér-, azaz üzemanyag áramlás.

A spórlósabb milliomosok

opcióként rendelhetnek BlueDirect technológiát, ami a gyártó szerint akár 29 százalékos üzemanyag-megtakarítást is jelenthet. Természetesen terítéken van a remeg 7G-tronic duplakuplungos váltó és az élvezetsökkentő Start és Stop automatika is.

Egy nagy luxusautónak burokként kell védelmezni utasait. Az SL nem fukarkodik a biztonsági extrákkal: az alapkivitel is tartalmazza a PreSafe rendszer két, automatikusan felpattanó bukókeretét és persze a Merci-védjegyes Attention Assist, illetve Adaptive Brake segédasszisztenseket.



A 2012-ben debütáló SL-ről először a detroiti autószalonon hull le a lepel. A német piacnak közzétett árak szerint az **SL350 93 534 euróért vihető haza**. Míg a jelenleg legcombosabb, az AMG még várta magára, az **SL500 117 096 eurót kóstál**

majd. Az árak természetesen tartalmazzák az illetékeket, de a gépek egyelőre csak a germán piacon lesznek elérhetőek.