

ZVYŠNÝCH 150 000

Eur, samozrejme. Predstavte si, že sa jedného krásneho rána zobudíte, vyjdete na dvor a chcete minúť na auto približne 150 000 eur. Je lepšou kúpu klasík alebo moderné superauto?





Úplne odlišné zážitky: Vľavo brutálne zrýchlenie a prvotriedny luxus moderného superauta, vpravo pokoj a pohodlie v klasickom štýle





Palubná doska
vo farbe karosérie?
Dnes už iba ako
príplatkový prvok
v miniaute

Máme ich tu oboch. Mercedes-Benz 280 SL z roku 1969 a jeho o 45 rokov mladšieho nasledovníka SL 63 AMG. Najprv sa pristavme pri klasikovi. Druhá generácia modelového radu SL, ktorý na svet priviedlo legendárne kupé 300 SL prezývané Gullwing, sa vyrábala už len ako roadster, ku ktorému ste si mohli dokúpiť pevnú strechu. Tá svojím špecifickým prehnutým tvarom dala autu jeho prezývku – Pagoda.

Verzia 280 bola vrcholom tejto generácie, ktorú poháňali len radové šesťvalce. Prvý mal objem 2,3 litra a výkon 110 kW, v polovici životného cyklu ho na jediný rok vystriedal 2,5-litrový motor s rovnakým výkonom. Benefitom väčšieho objemu bolo viac krútiaceho momentu (+11 Nm). Áno, 250 SL sú najraritnejšie, vyrobilo sa ich iba čosi viac ako 5 000. Naša „dvestoosemdesiatka“ dosahovala 130 kW a 244 Nm. Na výber boli až tri prevodovky: štvor- alebo zriedkavý päťstupňový manuál, či štvorstupňový „automat“. Úvodzovky sme nepoužili náhodou, menič krútiaceho momentu by ste totiž hľadali márne. Namiesto neho je tu kvapalinová spojka, teda krútiaci moment motora sa z kluko-

S KLASICKÝM 280 SL BY STE MOHLI KAŽDÝ DEŇ JAZDIŤ DO PRÁCE, NO JE TO ZBYTOČNÉ RIZIKO.

vého hriadeľa prenáša do prevodovky hydraulicky prostredníctvom kvapaliny.

Kulisa „radenia“ je nezvyčajne otočená, márne hľadáme písmeno D. Tlačiac pedál brzdy hlboko do podlahy tak volíme 4 a SL neprotestuje. Jeho radový šesťvalec so sýtym zvukovým prejavom okamžite reaguje na plyn a klasik sa plynulo hýbe vpred. Šoférovať takéto niečo je ako definovať priamočiarosť. Pridáte plyn, auto ide rýchlejšie. Pohnete volantom, auto presne zatočí. Na papieri to vyznie tak trochu hlúpo, ale inak to asi neopíšeme. Mäkučké sedadlo sprostredkováva až ne-

uveriteľný kontakt s podvozkom a cestou. Mercedes sa uvoľnene pohodáva, nestráca však sebakontrolu. Tenkému volantú začnete veľmi rýchlo dôverovať a nebojíte sa ťahať z agregátu všetky tie kilowatty a newtonmetre.

Vietor sa roztopašne hrabe vo vlasoch, deflektor v roku 1969 zrejme nepoznali. A nechýba nám, poriadny prievan so spustenými oknami pridáva zážitkom na autentickejšie. Slnko sa jemne opiera do zátylku a naše nadšenie dosahuje vrchol. Na dažď radšej nemyslíme, rozkladanie strechy na starom SL totiž nevyzerá najjednoduchšie. Žiaden elektromotor či hydraulika, tu sa žiada poctivá ručná práca od odistenia krytu až po zatahnutie poistiek na ráme okna. Nechajme preto plátno odpočívať a preverme radšej brzdy. Trochu sily na pedáli nezaškodí, Mercedes však spomaľuje spoľahlivo. Za križovatkou dobiehame kamión, protismer voľný, tak pritlačiť plyn a ide sa. Prevodovka zmení stupne s nádhernou razanciou, žiadne šuchtanie sa.

Tých 45 rokov vývoja nezmažete, 280 SL je však aj v roku 2014 každodenne použiteľné auto. Jediný dôvod, prečo ho z garáže budete vyťahovať len na zvláštne >



Nasávací kanál tesne pod čelným sklom slúži klimatizácii, inak čisté línie a plochy nič neruší



Mäkučké sedadlá by ste mohli mať namiesto kresiel, len na spanie sú malé



Keď začína pršať, musíte zastaviť a rozložiť strechu. Tréning na suchu sa zide



Radový šesťvalec je dnes poznávacím znamením konkurencie, jeho zvukový prejav je nezameniteľný



Netradičný automat prekvapí rýchlosťou radenia, nás najprv zaskočil absenciou písmena D



Nečakaného pasažiera môžete posadiť dozadu, pre svokru neodporúčame



Pôžitok zo šoférovania je v aute spred 45 rokov neporovnateľný s čímkolvek súčasným

PREČO KLASICKÝ MERCEDES?

Nákup veterána je mnohokrát lotéria. A to aj keď sa na to pozeráte z investičného hľadiska. Nie každé auto z čias vašich starých rodičov totiž dokáže za niekoľko rokov výrazne zdvihnúť svoju cenu. Zvlášť ak nejde o vozidlo v top stave, ktoré si bude vyžadovať náročnú rekonštrukciu s použitím originálnych dielcov. Z pohľadu hodnoty nič nepokazíte s Ferrari, Porsche či práve Mercedesom. Práve tieto tri značky totiž ako jediné majú svoj vlastný investičný HAGI index, ktorým sa sleduje vývoj ich cien na trhu historických vozidiel. Mercedes navyše podporuje majiteľov historických vozidiel aj originálnymi náhradnými dielcami.

TECHNICKÉ ÚDAJE

MERCEDES-BENZ 280SL (W113, 1969)

Motor atmos. benzínový R6, 2 778 cm³

Výkon 125 kW (170 k) pri 5 750 ot./min.

Krútiaci moment 240 Nm pri 4 500 ot./min.

Pohon a podvozok: 4-st. robotizovaná prevodovka s hydraulickou spojkou, pohon zadných kolies. Vpredu dvojité lichobežníky a stabilizátor, vzadu výkyvné polnápravy s kompenzačnou pružinou. Kotúčové brzdy vpredu aj vzadu. Pneumatiky 185 HR 14.

Rozmery: 4 285 × 1 760 × 1 320 mm, rázvor 2 400 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1 360/1 715 kg. Objem batožinového priestoru - dm³, objem palivovej nádrže 82 l.

Najvyššia rýchlosť 195 km/h

Zrýchlenie 0 - 100 km/h 9,0 s

Spotreba 11,4 l/100 km

Emisie CO₂ - g/km

Cena (dobrý stav) cca 95 000 €



Ešte stále ručičky ukazujú otáčky, rýchlosť a ďalšie hodnoty, hádam si SL tento klasický prvok udrží



Zvoliť D nestačí, mali by ste si správne nastaviť aj tlmiče, motor, prevodovku či stabilizačný systém



Ručne poskladaný osemvalec by s 900 Nm utiahol aj loď či kone, ťažné zariadenie sa však do SL nemontuje

TECHNICKÉ ÚDAJE

MERCEDES-BENZ SL 63 AMG (R231, 2014)

Motor	prepĺ. benzínový V8, 5 461 cm ³
Výkon	430 kW (585 k) pri 5 500 ot./min.
Krútiaci moment	900 Nm pri 2 250 - 3 750 ot./min.
Pohon a podvozok:	7-st. dvojspojková prevodovka, pohon zadných kolies. Vpredu dvojité lichobežníky, vzadu multilink. Víťané kotúčové brzdy s vnútorným chladením vpredu aj vzadu. Pneumatiky vpredu 255/35 R 19, vzadu 285/30 R 19.
Rozmery:	5 269 × 1 947 × 1 507 mm, rázvor 3 112 mm, prevádzková/celková hmotnosť 1 785/2 165 kg. Objem batožinového priestoru 241/381 dm ³ , objem palivovej nádrže 75 l.
Najvyššia rýchlosť	250 km/h
Zrýchlenie 0 - 100 km/h	4,3 s
Spotreba	13,9/7,6/9,9 l/100 km
Emisie CO₂	231 g/km
Cena	od 161 100 €



HISTÓRIA SL: 60 ROKOV V SKRATKE

W198/W121 BII (1954 - 1963)

Klasický 300 SL s radovým šesťvalcom prišiel ako roadster až v roku 1957, pretože priestorový rám kupé si vyžadoval veľké úpravy pre klasické dvere. Okrem toho sa vyrábala aj príbuzná štvorvalcová verzia 190 SL, ktorá namiesto rámu využívala monokokovú konštrukciu klasického sedanu W121 alias „Ponton“.

W113 (1963 - 1971)

Relatívne nenápadná druhá generácia sa vyrábala už len ako roadster s možnosťou hard-topu (plechovej odnímateľnej strechy). Veľkými raritami sú štvormiestne otvorené California Coupé bez plátennej strechy (k autu sa dodával iba hard-top) a kupé s pevnou strechou od Pininfarinu.

R107 (1971 - 1989)

Najdlhšie vyrábané SL postupne prešlo zo šiestich na osem valcov. V našich končinách sa mu zvykne hovoriť Dempsey podľa kultového britského seriálu „Dempsey a Makepeaceová“, kde slúžilo ako auto jednej z hlavných postáv. Okrem roadsteru existovalo aj kupé SLC s predĺženým rázvorom.

R129 (1989 - 2002)

Štvrtá generácia dostala vystreľovacie ochranné oblúky a tiež dvanásťvalcový motor (SL600). Tu tiež „eselko“ začalo koketovať so skratkou AMG, verzie 73, 70 (oba dvanásťvalce), 60 a 55 (osemvalce) sú však extrémne raritné, pretože do roku 2002 vzniklo spolu len 300 kusov AMG verzií.

R230 (2003 - 2012)

Zbohom plátenná strecha, po vzore menšieho SLK dostal aj luxusný roadster pevnú skladaciu. Ťažiskom sa stali motory V8 vrátane AMG verzií (55, neskôr 63). Chutovkou je prepĺňaný dvanásťvalcový 65 AMG Black Series so 493 kW a 1 000 Nm, ktorý vznikol až po facelifte v roku 2008.

R231 (od 2012)

Súčasná piata generácia je takmer celá z hliníka a s príchodom SL400 (nahradila SL350) z ponuky definitívne vypadli atmosférické motory. Dopriať si môžete aj ofukovanie krku horúcim vzduchom či presklenú strechu s automatickým stmavovaním. Najcennejšia je limitovaná výročná verzia 65 AMG „45th Anniversary“.



S dofukovacími bočnicami vás sedadlá podpora v každej zákrute



Sú funkčné? Alebo je to len efektná dekorácia?



Na povel tlačidlom (aj z diaľkového ovládania) sa strecha z kufru rozloží a dažďové kvapky pristanú na skle, zastaviť však musíte rovnako



Hviezdne maniere si ako majiteľ takéhoto auta môžete dovoliť, SL ich však rozhodne nemá

príležitosti, je intenzita dnešnej dopravy. Naozaj by sme totiž nechceli zisťovať, čo všetko znamená oprava hliníkovej karosérie. Pri jeho nasledovníkovi však situácia nebude omnoho lepšia, trinásty prvok periodickej tabuľky je totiž hojne zastúpený aj tu.

Paradoxne máme pocit, že SL 63 AMG spôsobuje väčší rozruch, no pri tom zvukovom prejave motora V8 sa azda ani niet prečo diviť. Rafinovaná okázalosť, to je presne ten štýl, ktorý toto auto stelesňuje. Hlboko zapadnete do interiéru, pomocou elektromotorčekov si nájdete polohu hodnú Nica Rosberga a začnete zisťovať, čo to tu všetko vlastne máte. Rôznych prepínačov je tu akosi priveľa. Nastavte si tlmiče, celú elektroniku a môžete vyraziť. Už na prvých metroch nás nekompromisne pôsobiaci roadster prekvapí svojim poddajným komfortom. Nie je to Rolls-Royce ani trieda S, no väčšina konkurentov by dala našim križom zabráť podstatne viac. Masáž sa koná len v podobe aktívneho sedadla, ktoré v zákrutách prifukuje bočnice a drží telo na jednom mieste.

Odlahlejší kus asfaltu nám konečne otvára možnosť roztočiť turbíny a preveriť prácu pána Andreasa neviemakého (jeho priezvisko sme z plakety na motore nerozlúšťili) kdesi v Affalterbachu. Zadné kolesá dostanú 430 kW a 900 Nm, telesné schrán-

BRUTÁLNE SILNÉ SL 63 AMG PREKVAPÍ KOMFORTOM A LAHKOSŤOU OVLÁDANIA.

ky ešte detailnejšie spoznávajú štruktúru sedadiel. Sme až zdesení z toho, ako ľahko sa toto SL ovláda, ako s minimálnou námahou ovládáte výkon z ríše superšportov. Žiadne obavy z pohybov pravej nohy, toto je absolútny suverén, ktorého potenciál by sme úplne nerozbalili ani za druhým horizontom Slovakia Ringu.

S pevnou skladacou strechou a ofukovaním krku je to auto do každého počasia, zimné pneumatiky sa vyrábajú aj v rozmere 285/30 R 19 (vzadu). Ovládateľnosť na snehu však len ťažko preveríme na sklunku leta na Žitnom ostrove. Zato na suchej ceste sa na SL môžete absolútne spoľahnúť. Zatáča precízne, spomaluje na povel a o zrýchlení sme už písali. Pri všetkej komplikovanosti elektronických

systemov a celkovej konštrukcie je jazda s ním až detsky jednoduchá. Luxusný roadster azda ani nemôže byť lepší, navyše vám neskriví ani jediný vlasok na hlave. S vytiahnutými oknami a deflektorom je miera prievanu minimálna. Slnko svieti rovnako, len šance, že šiltovku či slameniak budete hľadať kdesi v kukuričnom poli, sú výrazne menšie.

Záverečná klapka: prebudenie zo sna. Mercedesy sú vrátené, tých 150 000 € bolo, samozrejme, tiež len vymyslených. Ostala len spomienka. Čas na finálny verdikt. A ten je dosť nerozhodný. Klasik 280 SL má svoje historické čaro. Neponúkne toľko drámy, ale je svojím spôsobom úžasný. Moderné SL 63 AMG je taký pokojný divoch. Jeho temperament prichádza vtedy, keď si to želáte. Inak ho zdobí chladná nemecká distingvovanosť. Súdiac podľa reakcií davu je súčasnosť príťažlivejšia, ak si potrpíte na imidž a auto beriete tak trochu aj ako „kočkolapku“, tak je to jasné. Vedľa zaparkovaný 280 SL pôsobí v tom momente tak trochu opustene, jeho džentlmenskú hrdosť však preverilo 45 rokov a nasledovať budú ďalšie. Na otázku, či chcete „rýchlovku“, alebo romantickú lásku až za hrob, musíte odpovedať každý sám.

Text: Martin Ruisl
Foto: PANER