

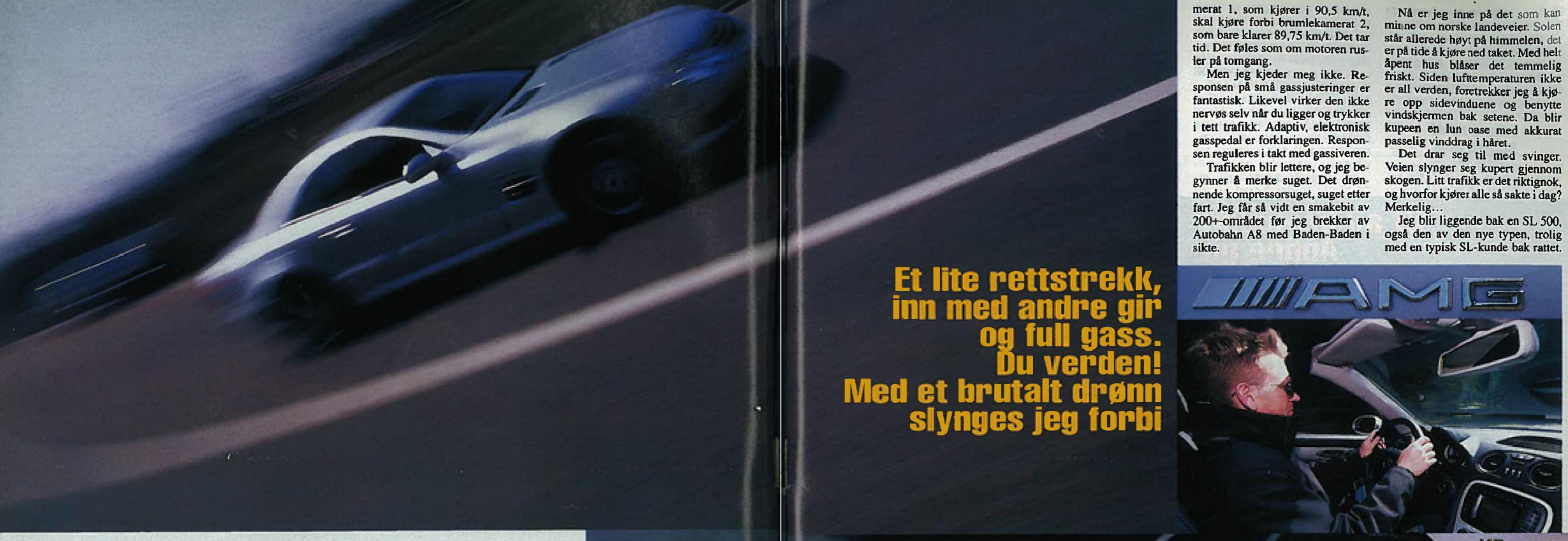
SUPERTEST:

Mercedes-Benz SL 55 AMG

Advarsel:

Teksten inneholder eksplisitt bilpornografiske beskrivelser.
Anbefales ikke for personer under mopedalder eller
ihuga busspassasjerer med Trygg Trafikk-
klistremerke på ryggsekken.

Foto: Morten Jorgensen Foto: Sølvi Kordesen



**Et lite rettstrekk,
inn med andre gir
og full gass.
Du verden!
Med et brutalt drønn
slynges jeg forbi**

Jeg lurer på hva hun tenkte, damen i resepsjonen hos DaimlerChrysler i Stuttgart Möhringen. Inn kommer en ung journalist og stotrer på ustøt torsk at han har en avtale med Heidi Datphäus, Presseabteilung. Etter noen få minutter kommer han tilbake for den obligatoriske utstemplingen, svevende, med et fett glis om munnen.

Med litt livlig fantasi kunne hun nok tenke sitt om unge menn og hva de kan utrette på kort tid. Det skjeve smilet hun ga meg vitnet i alle fall om at hun la merke til forandringen.

Hun er sikkert vant til det. Blant et utall besökende til de over 4000 ansatte i DaimlerChrysler hovedadministrasjon skiller nok journalister seg ut. Særlig de som har lagt vartene på noe av det grommeste med stjernepryd. Da er det nok ikke uvanlig at de leverer bilen tilbake med små stjerner i øynene. Men etter fem minutter? Det må vel nesten være ny rekord...

Selvsagt var jeg forberedt på hva som skulle møte meg. Tørre tall som 476 hestekrefter og 700 Nm dreiemoment – nok til å trekke en liten ferge – sier sitt. De tyske bladene har som vanlig sneket i køen, og har allerede hyllt SL 55 AMG

som vinner sammenliknet med biler som Ferrari 360 og Lamborghini Murciélagos. Men tyskerne er vanligvis flinke til å skyte av sine egne, det kjenner vi til.

Kritisk journalist

Jeg derimot, fra bilnøytrale lille Norge, jeg skulle ikke la meg påvirke av de svulstige godordene. Selvsagt skulle jeg beholde min kritiske holdning: 1995 kg og sportsbil? Nepp. Automatgir? Nå nei, den er nok mest en blodtrimmet gubberacer, tenkte jeg.

Så tok det altså knapt minuttet (jeg brukte jo tross alt noe tid på høflige fraser med frøken Datphäus), så var jeg solgt. Det var lyden. Alt jeg hadde gjort før jeg stemplet ut, var å starte opp, la motoren gå litt på tomgang og trille ut porten.

Motoren går ikke på tomgang, den buldrer. Avgasslyden levner ingen tvil: Dette er en V8, av grovt kaliber. Den kan gi US-assosiasjoner, men definitivt av det positive slaget. Et lett trykk på gassen, og den kvitterer med et lite brøl. Et brøl som gir forhåpninger, store forhåpninger, om det som skal komme.

Jeg vinker farvel til resepsjons-

damen og tar plass. Ikke bare-bare, det heller. Selvsagt må jeg sitte perfekt, noe som innebærer fikling med setejusteringen. Ikke fordi den er vanskelig, eller fordi SL 55 AMG er en krøkkete bil å sitte godt i, men ganske enkelt fordi det er så mange knapper å prøve ut.

Jeg tilter seteputen litt opp foran, ned bak og senker til slutt stolen til laveste posisjon. Korsryggstøtten må sitte akkurat ... der. Rattet kjøres ned og ut, også det elektrisk, til den øvre delen tangerer instrumentene. Sidestøtten justeres inn til den kniper lett om ribbeina. Perfekt. Massasje trenger jeg foreløpig ikke. Så trykker jeg "lagre" for å bevare min favoritposisjon. Fotograf Nordlien skal jo også kjøre den. Litt, i alle fall...

Jeg starter med taket oppe, forsiktig og prøvende. Ruten er nøyde planlagt ved hjelp av lokalkjente tyske bekjentskaper. Utgangspunkt Stuttgart? Biltest? – Da er Schwarzwald tingen. Fin "gass-gaben" Autobahn til og fra, og et herlig utvalg av lite trafikkerte veier.

Trallertåke

Akkurat det med lite trafikk stemmer ikke foreløpig. Jeg ligger i tett trallertåke, det vil si at brumleka-

merat 1, som kjører i 90,5 km/t, skal kjøre forbi brumlekamerat 2, som bare klarer 89,75 km/t. Det tar tid. Det føles som om motoren rusler på tomgang.

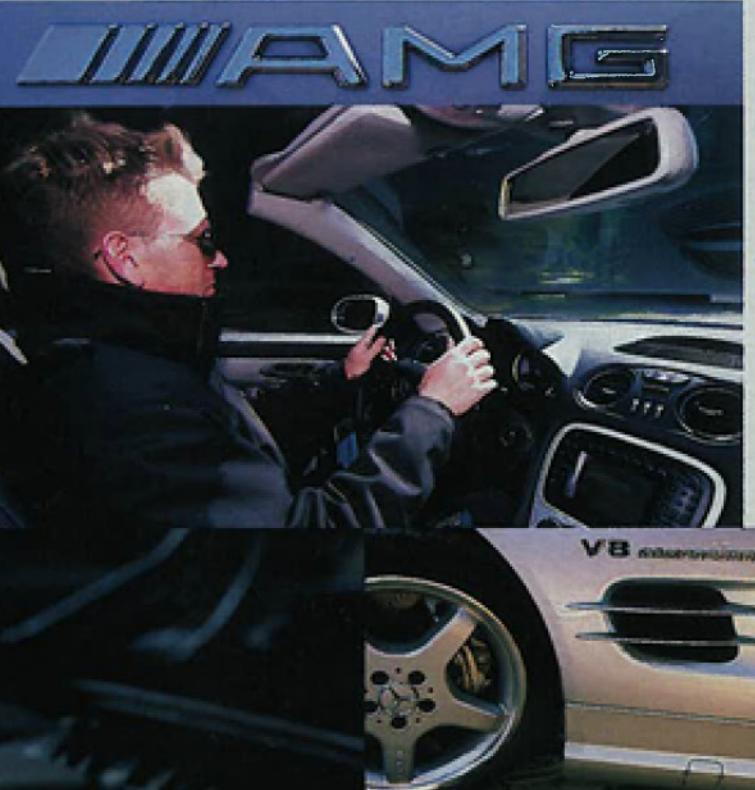
Men jeg kjeder meg ikke. Responsen på små gassjusteringer er fantastisk. Likevel virker den ikke nervøs selv når du ligger og trykker i tett trafikk. Adaptiv, elektronisk gasspedal er forklaringen. Responsen reguleres i takt med gassiveren.

Trafikken blir lettere, og jeg begynner å merke suget. Det drønnende kompressorsuget, suget etter fart. Jeg får så vidt en smakebit av 200+-området før jeg brekker av Autobahn A8 med Baden-Baden i sikte.

Nå er jeg inne på det som kan minne om norske landeveier. Solen står allerede høyt på himmelen, det er på tide å kjøre ned taket. Med helt åpent hus blåser det temmelig friskt. Siden lufttemperaturen ikke er all verden, foretrekker jeg å kjøre opp sidevinduene og benytte vindskjermen bak setene. Da blir kupeen en lun oase med akkurat passelig vinddrag i håret.

Det drar seg til med svinger. Veien slynger seg kupert gjennom skogen. Litt trafikk er det riktig nok, og hvorfor kjører alle så sakte i dag? Merkelig...

Jeg blir liggende bak en SL 500, også den av den nye typen, trolig med en typisk SL-kunde bak rattet.



Under rillene mellom cylinderbankene jobber kompressoren. Den gjør susen – de suger nesten uvirkelig på når sagt alle turtall.

Han har sølvmanke og sixpence, og noe betydelig yngre med dyrt silkeskjerm bekleter passasjersetet. Han har det tydeligvis ikke travelt...

Et lite rettstrekk, inn med andre gir og full gass. Du verden! Med et brutalt drønn slynges jeg forbi. Den normale, norske forbikjøringsfølelsen kan nok justeres litt her, ja. Det føles som om jeg dro forbi på sann circa syv og en halv meter. Får håpe han i 500'en ikke fikk varige mindreverdighetskompleks.

Gjennom den lille, hyggelige byen Baden-Baden cruiser jeg rolig. Jeg slår av ABC – Active Body Forts. neste side ►►

◀◀ Forte fra føregående side

Control – den avanserte reguleringen av fjæring og demping som motvirker krenging i svingene. Forandringen er umiddelbar. Fra å rulle ganske så stramt over små ujevnheter, har bilen nå fjæringskomfort som en kususbil.

Schwarzwald Hochstrasse

Etter Baden-Baden begynner Schwarzwald Hochstrasse, en turist-

sikere å bli "henrettet" av tysk trafikkpolit. Girkassen over i manuelt modus. Andre gir, full gass, tredje, fortsatt tung gass, breeems! Inn i svingen og fullt skyv igjen. Girkiftet med knapper på rattet gjør jobben klanderfritt, selv om det definitivt fortsatt føles som en automatlirkasse. Noe av forklaringen er at behovet for å gire ikke er all verden. Andre og tredje rekker herfra og langt inn i uløkka... Nå får jeg også full valuta for

Ut av hårnålen:
Andre gir
– wwwrrooaaaaammm,
swup, tredje
– wwwrrooaaa – PANG!
Hva i svarte?

Alu i stedet for treverk, diskre AMG-symboler og alcantara-skinn over instrumentene er det litt ekstra som skilte den fra en standard 500.

Først når du tyrer opp, får du virkelig føle på kroppen at dette er noe ganske annet...



attraksjon – spesielt for motorsyklister, men trolig også for SL-fantaster. Veien er bred og oversiktlig, og bukter seg opp fra Baden-Baden til det høyeste partiet i Schwarzwald.

Kombinasjonene av slake og litt mindre slake svinger er et tredje-girseldorado med SL 55 AMG. Draget virker uendelig, og den herlige følelsen av å kontrollere et veldig kommersielle snikende. Veigrepet i de raske svingkombinasjonene holder til langt mer enn de fleste noen gang vil være å prøve.

Litt over toppen brekker jeg av, inn på vei uten midstripe. Nå blir det alvorlig morsomt. Her er det mulig kjenne på grensene, uten å ri-

lelse av at elektronikken er god å ha. For å slå av ESP og samtidig utnytte SL 55 AMG fullt ut, skal du ha større boller enn sunt er.

Uten sikkerhetsnett

Jeg slår av ESP'en likevel. Forsiktig nå, jeg prøver meg fram, gasser litt mer sving for sving. Ut av krappe svinger i andre gir skal det fint lite til før hekken kommer. Og når den kommer, kommer den ordentlig. 285 millimeter brede bakdekk blir litt av/på i veigrepets grenseland. Sladden blir fort bred, og når dekkene igjen griper, kastes hekken over i en kontraladd før du vet or-

det av det. Da skal du helst ha litt plass å boltre deg på.

På med ESP, jeg innser min begrensning. Jeg heter verken Mika Häkkinen eller Michael Schumacher, er ikke engang i fjern slekt med noen av dem. Med elektronisk hjelp kjører jeg både raskere og sikrere, og har det dermed også morsommere. I SL 55 AMG er elektronisk stabilitetskонтroll intet hinder for kjøreglede, snarere en forutsetning for den. Uten dette sikkerhetsnettet ville bilen vært så godt som livsfarlig for 99 prosent av kundene.

Det skal litt til før elektronikken stryper moroa, for den tillater litt ekstra. Kommer inn i en heftig rytm. Dunder gjennom skogen. Ut av hårnålen: Andre gir – wwwrro-

aaaaammm, swup, tredje – wwwrrooaaa – PANG!

Hva i svarte? Jeg skvettet ordentlig. Det begynner å trekke litt mer bakfra. Hva skjedde? Jeg bremser opp og ser at veltebøylen står opp. Den har også tatt med seg vindskjermen.

Lettet på kulen

Jeg merket nok at bilen lettet litt på kulen, tydeligvis nok til at sensorkiken skrek "fare på ferde" og slo opp veltebøylen. En mer enn guffen følelse sniker seg på. Er den i krasj-modus, eller er det mulig å kjøre den ned igjen?

Jeg vet at bøylen kan kjøres ma-



AMGs hestekraftkur

Med blokken i SL 500 som utgangspunkt har AMGs trollinnen gjort følgende "sin" justeringer:

- Kompressor, 0.8 bar ladetrykk
- Nytt forsterket veivhus
- Ny veivaksel, sliglengde økt fra 84 til 92 mm, derav volumökningen
- Ekstra trykk- og varmesistente stempeler
- Nytt smosystem
- Nytt lopplokk med modifisert innsug- og utblåsningskanaler
- Nye kranaksler gir lengre ventilåpningstid
- Ny ventilmekanisme tillater turtallsøksning fra 5600 til 6100 o/min
- Ny elektronisk motorstyringsenhets
- Og ikke minst: Grovere eksosanlegg

TEKNISKE DATA MERCEDES-BENZ SL 55 AMG

| | |
|---------------------------|------------------------------------|
| PRIS: | 1 975 000 |
| KAROSSEI: | Kabriolet |
| ANTALL DØRER: | 2 |
| ANT. SITTEPL.: | 2 |
| DRIVST/TANKVOL.: | Bensin/80 |
| ANTALL SYLINDRE: | 8 |
| SYLINDERVOLUM: | 5439 |
| KW/hk: | 350/476 |
| Nm/RPM: | 700/2650-4500 |
| ANTALL GIR: | 5 |
| GIRTYPE: | Aut. |
| FORBRUK 90/by: | 1.06/2,09 |
| FORBRUK EU (blandet kj.): | 1,42 |
| EGENVEKT: | 1955 |
| TOT.VEKT: | 2200 |
| BAGASJEROM: | 317 |
| L/B/H: | 453/181/130 |
| AKSELAVSTAND: | 256 |
| SPORVIDDE F/B: | 157/155 |
| SVINGDIAMETER: | 10,80 |
| DRIVENDE HJUL: | Bak |
| BREMSE F/B: | Skive/Skive |
| DEKKDIMENSJONER: | Foran: 255/40R18 Bak: 285/35R18 |
| AKSELER. 0-100: | 4,7 |
| MAKS. HASTIGHET: | 250 |

| TEST DATA | |
|------------------------|------|
| 0-100 km/t | 4,7 |
| 0-180 km/t | 12,1 |
| 70-100 km/t 3. gir | 2,6 |
| 70-120 km/t 3. gir | 4,5 |
| 70-180 km/t 3. gir | 10,5 |
| 70-100 km/t 5. gir | 5,9 |
| 70-120 km/t 5. gir | 9,4 |
| 50-100 km/t 4. gir | 7,4 |
| Støy 50 km/t 4. gir | 57 |
| Støy 100 km/t 5. gir | 86 |
| Støy 150 km/t 5. gir | 71 |
| Støy 6000 o/min 2. gir | 71,5 |
| Misvisning 50 km/t | 50 |
| Misvisning 100 km/t | 100 |
| Misvisning 150 km/t | 149 |

Kommentar: Eksepsjonelle testdata, helt uten sidestøtte i vår database. Akcelerasjonen på høyre gir er imponerende tross svært høy utvikling. Misvisning på spadodommetr eksisterer knapt. Støy nivået i 150 km/t er som i en "vanlig" bil i 100 km/t. 6000 o/min i andre gir tilsvarer 120 km/t...

nult, men finner ikke knappene. Fram med manuelen, tid til å tenke. Tenker på fotooptakt som gjenstår, tenker på å troppe opp i Möhringen med "krasjet" bil. Tygger på en plausibel forklaring.

Knappene sitter i gropen under bryteren som betjener taket. Jeg trykker "ned". Det summer litt, men ingenting skjer. Å f... Prøver "opp", det summer litt mer, jeg holder knappen inne til summingen stopper, og prøver ned igjen. Ja, yes, den kommer! Mekanismen tar tak og bøylen synker tilbake på plass. Gjett om gutten er lettet...

Jeg tenker med meg selv at nok er nok. På tide å sette kursen tilbake mot Stuttgart før det bruser over i hodet. Transporttappen ut mot Autobahn bruker jeg til å roe meg ned. Og det er i grunnen greit å gjenvinne besinnelsen, for nå ligger 80 kilometer med fri fart og lite trafikk foran meg. Jeg kjenner streket, for jeg var her også i fjor. Den gang i Porsche 911 Turbo og GT3, trygt geleidet av redaktør Bjørnsen.

Referansene er med andre ord i

orden, men det hjelper ikke mye. Selv 911 Turbo ville blitt smågutt her mot SL 55 AMG. Jeg starter med taket nede. Vindusset er behagelig lavt opp til 150 km/t. Imponderende. En Golf ligger og trykker det han makter i venstrefila. Han klarer 180 km/t, men skjønner raskt at noe langt sterke ligger bak, og flytter seg.

Er det mulig?

Jeg trå flatt. Swu, swup – wrrroooam. Hva, er det mulig? Girkassen kicker ned, ikke ett, men to hakk! Suget er psykedelisk. Vindusset er ikke lenger i nærheten av behagelig, det gjør nesten vont i ørene, men jeg lar det stå til. Tikk, tikk – en lett rykking signaliserer at elektronikken griper inn og stopper moroa ved 250 km/t. Og ja, 250 toppløse kilometer i timer er heftig.

Tak, tak! Over 200 i åpen bil er for sado-sjåfører. Jeg brekker av på nærmeste rasteplass, og på 16 sekunder er superroadsteren blitt coupé. På igjen, nå med manuell giring. Andre holder til over 120 km/t, tredje til 200, og når jeg igjen stanger i fartssperren, ligger fjerde fortsatt inne. Først etter noen sekunders tikking putter jeg på femte gir.

Følelsen er uvirkelig. I 200 km/t er støy nivået behagelig lavt. 200 er en behagelig marsjfart. Draget derfra til 250 er som en vanlig, sprek bil fra 30 til 80 km/t i 2. gir. Men det føles utvilsomt mer spektakulert i denne enden av hastighetsskalaen.

Selvagt er 250 km/t fort, selv på Autobahn, men det føles helt udramatisk. SL 55 AMG er fortsatt stø som et fjell, og bilen sier klart og tydelig at her er det mye, mye mer å gå på. Så er også den reelle topparten, dersom fartssperren ikke hadde vært der, på 325 km/t...

Verdens beste

Ikke så sjeldent fabuleres det om hva som er verdens beste bil. Jeg tillater meg å neglisjere de kjedelige, praktiske kvalitetene som forbruk, pris og plass. Jeg legger vekt på det som titter meg som bilentusiast, slik som design og utstråling, kjøreegenskaper og komfort, teknikk og ytelse og ikke minst selve kjørellevensen.

Da er jeg ikke i tvil: SL 55 AMG er verden beste bil. Og jeg tør påstå: En solfylt dag uten tak gjennom Schwarzwald vil overbevise de fleste.

Såhva mer kan jeg si? Jeg stirrer målløs og ikke så lite mutt etter bilen idet jeg må forlate den. Jeg lover, om enn ikke fem ganger daglig, så i alle fall en gang iblant, å vende meg i retning Stuttgart og avsi min takk: Åre være Mercedes, Benz og allikegtige AMG. Amen.

lidvar.berger@hm-media.no