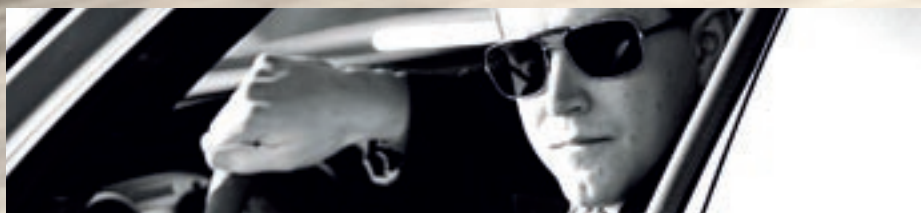


ARVINGEN



Mercedes SLS AMG.

Den är tillbaka. Bilen. Superbilen. Den fantastiska landsvägsracern från Sindelfingen har återuppstått. Häng med på en resa genom ett nyvaket vårlandskap där tystnaden bryts av ett avgrundsvrål värre än Eyjafjallajökull.

Text: Nils Svärd.

Foto: Peter Gunnars.





6.3



AMG har samlat lejonparten av bilens massa mellan hjulaxlarna och viktfordelningen är 47/53. I farter över 120 km/h – eller vid inbromsningar – fälls en ankstjärt ut och bryter av det förhållandevis tama bakpartiet.





Väckarklockan ringer nästan okristligt tidigt. Ute har huvudstaden knappt vaknat till liv, men jag har ändå ingen lust att ligga kvar och dra mig. Istället är jag ivrig att komma ut till parkeringen där en silverfärgad Mercedes står och väntar på mig.

Ett lätt tryck på startknappen vid växelväljaren vevar igång den 6,2 liter stora V8-motorn som ger ifrån sig ett yrvaket mullrande och jag misstänker att minst hälften av mina grannar vaknar till i startögonblicket.

Jag glider lugnt genom Stockholms tomma gator medan oljan i motor och växellåda värms upp. Siktet är inställt på Gnesta för att möta vår fotograf Peter Gunnars.

Strax före Södertälje låter jag gasfoten falla mot golvet för första gången. Växellådan kliver ned två steg och till ljudet av vad som kan liknas vid att en morgonhes Beppe Wolgers harklar sig i en megafon, kliver hastighetsmätaren upp till en nivå där körkortet sitter väldigt löst. Efter bara någon sekund flyttar jag över foten till bromspedalen med en bestämd rörelse och ett ögonblick senare är jag tillbaka på lugn cruisingfart igen.

Mina omruskade sinnen tvingas till en omstart och när jag väl fattat vad som hänt kan jag inte göra annat än att brista ut i skratt.

Fast jag kan inte riktigt bestämma mig för vad som imponerade mest – den mäktiga accelerationen eller den sugande kraften i bromsarna?

Jag beslutar mig för det senare.

Testbilen har de standardmonterade stålskivorna som mäter 390 millimeter i diameter fram och 360 bak. Dessa greppas av gigantiska sexkolvsok och tillsammans genererar de en bromskraft av 1 109 hästar. Keramiska bromskivor, som förblir opåverkade av värmeutvecklingen och är 40 procent lättare, kostar 110 000 kronor extra. De mäktar med 1 120 hästar i bromseffekt.

Motorn på 6,2 liter – låt inte emblemen

SLS är den första modellen i AMG:s 40-åriga historia som man har utvecklat helt själva – snacka om debut!

lura dig att tro att det är en riktig 6,3:a – ger 571 hästkrafter och är monterad bakom framaxeln för att samla vikten mellan hjulaxlarna. Därmed är SLS AMG en frontmonterad mittmotorbil.

Att motorn kan monteras så långt bak i motorrummet är möjligt genom att växellådan monteras på bakaxeln. Kraftöverföringen från motorn till växellådan sker genom en 1,71 meter lång transaxel som av viktbesparingsskäl är av kolfiber – precis som i AMG:s tävlingsbilar i DTM-serien.

För att hålla vikten nere är karossen av aluminium och så även chassit. Åtminstone till 96 procent. Av säkerhetsskäl är A-stolparna gjorda av stål. Aluminiumdelarna produceras av Magna Steyer i Österrike och space frame-konstruktionen väger endast 231 kilo.

Inte för att det är så mycket att skryta om egentligen. Rörramschassit på förfadern 300 SL (W198) vägde bara 82 kilo. Men låt oss istället fokusera på nuet och njuta av det magnifika skådespel som SLS AMG spelar upp längs landsvägarna i det böljande landskapet.

Den intima kupén och närheten till vindrutan ger lite racekänsla och det dröjer





Den läckert
röd-svarta skinn-
inredningen är extra-
utrustning (29 000:-)
som ger en mer
påkostad inramning.
För extra exklusivitet
hade testbilen ett
kolfiberpaket
för 81 000:-.
Den tiokrade
fälgarna är 14 procent
lättare än standard-
fälgarna, men kräver
23 500:- av dina
besparingar.

inte många kurvor förrän man mentalt har förflyttat sig till Italien och kör mellan Brescia och Rom i det klassiska Mille Miglia. En tävling där Karl Kling och Hans Klenk för övrigt tog en andraplats i debutloppet för 300 SL (W194) den 3 maj 1952.

Styrningen är tung med en köttig känsla men utan den riktiga krispigheten. Den långa hjulbasen bidrar till ett lugnt uppträdande. SLS har ett tydligt fokus på högfartsstabilitet och är kanske inte lika lättfotad som många av sportbilskonkurrenterna.

Dock är väggreppet extremt bra och så länge man håller sig inom gränsen för vad däckan klarar är bilen neutral och fin, med endast en lättare tendens till understyrning. Det fina greppet kan tillskrivas de dubbla triangellänkarna runt om, en lösning hämtad från Formel 1-världen. I gränslandet är SLS dock giftig med typisk mittmotorkaraktär och det krävs snabba reaktioner för att hinna parera med gas och ratt.

Kraftkällan är den nyutvecklade M198-motorn. Till skillnad från den M196-motor, som återfinns i exempelvis E63, har M198 bland annat fått nytt insugssystem, omarbetade ventiler och kamaxlar samt torrsumpsmörjning. V8-motorerna från AMG

brukar bjuda på en ljudupplevelse utöver det vanliga med rejäla bastoner och SLS är inget undantag. Tvärtom!

Motoringenjörerna har även lagt några extra timmar på att "accentuera de rätta ljuden" som AMG själva uttrycker det. SLS ger ett kraftigare ljud än någon annan AMG-Mercedes, men härligast av allt är avgasljudet och de osannolika avgassmällarna. Släpp gasen och låt motorn bromsa sig genom varvtalsregistret. Nu kommer du att bjuda din omgivning på en ljuvlig bullermatta med inslag av härresande knallar av oförbränd bensin, vilket egentligen inte hör hemma i en modern insprutningsmotor.

Det är omöjligt att inte låta sig hänföras av den körglädje som den nya måsvingen förmedlar. En körglädje som är av en helt annan typ än andra kompetenta förarbilar. SLS är inte bara en snabb sportbil – den kan utan problem konkurrera med åkattraktionerna på Gröna Lund i ren upplevelse och tjusning.

Dubbelkopplingslådan har sju växlar och fyra program. "C" betyder Controlled Efficiency, vilket innebär att lådan automatiskt växlar upp så tidigt som möjligt. Därtill sker växlingarna så smidigt som möjligt;

SLS citerar Frank Sinatra med sitt tydliga kroppsspråk: *"... come fly with me, let's fly let's fly away ..."*



Växlingsindikatorn kommer direkt från Formel 1.



med andra ord ett helt onödigt program i denna bil.

SLS AMG avnjuts desto bättre i "Sport" och "Sport+". Växlingarna sker 20 procent snabbare per inställningsläge och motorvarvet lägger sig på nivåer där ljudet börjar bli riktigt aptitligt, något som sker redan strax över 2 000 varv. Det är även S och S+ som krävs för att få njuta av mellangas vid nedväxlingarna.

Det finns fler anledningar till att skippa C-läget helt och hållet. Med det mjukare ingreppet får gaspedalen en artificiell utväxling och upplevs som svåröserad. Istället blir S-läget det normala där man får en direkt feedback på högerfotens rörelser, vilket även passar bäst i hektisk stadstrafik och körörning.

Allra helst använder jag det manuella läget. Nu byter man växel via två paddlar bakom ratten och jämfört med C-läget sker växlingarna 50 procent snabbare.

På de lägre växlar krävs det blixtnabba reaktioner för att hinna växla innan rödmarkeringen och som tur är har AMG

SLS lampor högst upp i instrumentklustret där allt fler tänds ju högre varvtal.

Oavsett körprogram är aldrig Mercedes DCT-låda lika smidig och snabb som exempelvis Porsches PDK. Framför allt är kopplingsgreppet diffust vilket försvårar startögonblicket vid vardagskörning.

Testbilen var utrustad med AMG Performance-chassi som är cirka 30 procent styvare. Stötdämpningen kan enklast beskrivas med ordet "stenhård". Passande för biltypen och lämpligt på bana då den styvare fjädringen ger mindre karosrörelser, men för två miljoner saknar man ett adaptivt chassi – något som även Opel Astra kan erbjuda ...

Men de drygt 50 personer har slagit till på SLS AMG i Sverige har ingen anledning att ångra sig.

Två miljoner har aldrig känts mer prisvärt. Ingen Mercedes har varit i närheten av att erbjuda denna kombination av prestanda, utrustning och utstrålning till det här priset. Den unika historien får du dessutom på köpet.

Bläddra så berättar vi allt du vill veta. ■

MERCEDES SLS AMG

KÖREGENSKAPER: Björnstark motor med härlig gasrespons. Hög greppnivå, men lynnig på gränsen. Grymma bromsar.

KOMFORT: Sköna stolar men väldigt stum sportfjädring (tillval). SLS saknar ett adaptivt chassi för bättre kompromiss mellan sport och komfort.

UTRYMME: Intim, snarare än trång. Dock begränsat huvudutrymme och det kan bli svårt med hjälm för långa personer.

KARISMA: Måsvingedörrar, motor, ljudupplevelse och den unika historien skapar en helhet som är oslagbar.



TESTFAKTA

	Mercedes SLS AMG
Motor	
Typ/cylindervolym, cm ³	V8/6 208
Effekt, hk r/min	571 vid 6 800
Vridmoment, Nm r/min	650 vid 4 750
Antal växlar, man/aut	-/7
R/min högsta vxl, 110 km/h	2 300
Mått	
Uppg. tomvikt, kg	1 620
Totalvikt/maxlast, kg	1 935/240
Längd/axelavstånd, mm	4 638/2 680
Bredd/höjd, mm	1 939/1 292
Tankstorlek, liter	85
Bagagevolym, l (VDA)	176
Innerbredd, mm	1 620
Innerhöjd, mm	980
Däckdimension, testbil	265/35 R 19 (f) 295/30 R 20 (b)
Prestanda	
0–80 km/h, sek	3,1
0–100 km/h, sek	3,9
0–120 km/h, sek	5,0
0–140 km/h, sek	6,2
0–200 km/h, sek	11,3
80–120 km/h 4/5/6:an, sek	3,2/4,6/6,2
Toppfart, km/h	317
Bromssträcka från 100 km/h	
Kalla, olastad m	33
Kalla, lastad m	33
Varma, lastad m	33
<small>Med bromssystemets reaktionstid.</small>	
Bränsleförbrukning l/100 km 98	
ECE-norm/test ±	13,2/15,1 +14 %
CO ₂ g/km ECE/testber.	308/352
Buller i kupén dB(A)	
80 km/h	70
100 km/h	72
120 km/h	75
Körprov km/h	
Älgtest, ingångsfart	77
Älgtest, utgångsfart	52
Slalom, 18 m	68,3
Filbyte	151,1
Ekonomi	
Grundpris	1 950 000:–
Pris med ams-utrustn.¹⁾	1 964 500:–
Krockkuddar vä/hö/urkoppl.	Std/std/ja
Sidokrockkuddar	Standard
Krockgardin	Standard
Knäckkrockkuddar,	Standard
Däcktryckskontroll	Standard
Fabriksgaranti	2 år
Rostskyddsgaranti	–
Vagnskadegaranti	3 år
Försäkringskostnad/år	8 235:–
Service t.o.m. 4 000 mil	3 656:–
Reservdelar + jobb ²⁾	126 118:–
Värdeinsparning per år ³⁾	216 875:– (11,04 %)
Förmånsvärde (ams-utr.)	34 475:–
Milkostnad⁴⁾	206:87
Månadskostnad⁴⁾	34 479:–
Fotnot:	
1) ams-utrustning utöver standard: elinställbara stolar med minne.	
2) Urval av reservdelar och jobb.	
3) Enligt bilpriser.se utslaget på 4 år/8 000 mil.	
4) Skatt, försäkring (Folksam 7–10 skadefria år, 40 år), bränsle 12,00 kr/l, olja, däck, service och reservdelar + värdeinsparning utslaget på 2 000 mil/år. Kapitalkostnad beräknad på 25 % egen kontantinsats med inkluderad utelånen avkastning (5 %). Resterande belopp lånat till ränta av 6,95 %.	

ALX DANIELSSON

Racingförare med många segrar på meritlistan. Idag driver han stallet DMS.



”CHASSIEBALANSEN ÄR HELT PERFEKT OCH DET KÄNNES SOM OM AMG GJORDE HELA CHASSIEUTVECKLINGEN FÖR BANKÖRNING.”

På Mantorp stämde vi träff med den svenska racerchaufför som haft störst internationella framgångar de senaste åren – Alex Danielsson. Utöver segrar i brittiska Formel Ford och F3000 tog Alex totalsegern i Formula Renault 3,5 Series 2006. Idag är han delägare och driver sitt eget racingstall, Danielsson Motorsport.

Alex tog ut SLS AMG på Mantorp för att se vad den kan prestera på bana. Här följer hans kommentar om den nya Måsvingen:

”Från och med att man vrider om nyckeln, eller snarare trycker på knappen, kan man inte låta bli att imponeras av SLS. Jag har aldrig fått 'vill ha-känslor' av treuddingar sedan originalet. På så vis har man verkligen lyckats med efterträdaren till den gamla måsvingen, därför vill jag nu döpa den till 'arvingen'.

Precis som Nissan GT-R lyckas arvingen trola bort sin vikt på ett fascinerande sätt på bana. Chassisätningen är helt klart åt det mjuka hållet, men på ett sätt som ger extra fäste genom att flytta vikten på ett kontrollerat men ändå omedelbart sätt.

Detta visar sig även på g-mätaren som bottnar ur på 1,37 g vilket sannerligen är en imponerande siffra.

Det som överraskar mest är att bilen är så naturlig när det hårdkors på bana. Hela drivlinan känns som vilken tävlingsbil som helst som bara ber om mer smisk. Den mittmonterade motorn gör att bilen roterar runt sitt eget centrum vilket i sin tur gör att man kan kliva på gas betydligt tidigare än med fram- eller bakmonterad motor. Chassibalansen är tack vare detta i princip helt perfekt och när man är ute och åker känns det som om AMG gjorde hela chassiutvecklingen för bankörning.

Bromsarna känns som om de till och med biter bättre än exempelvis Porsche 997 Turbos, och det är väl bland de högsta betyg man kan få. Jag tillskriver detta att den dyker mer under inbromsning och lägger mer vikt på framhjulen. Trots allt detta är vingen samtidigt bekväm att åka i på ett sätt som ingen annan prestandabil jag kört på bana (och det är de flesta...).

Något som verkligen sticker ut är den snabba och smidiga växellådan som växlar hårt på uppvägen och med perfekt avstämning mellangas på nervägen. Den har ingått ett mycket trevligt giftemål med motorn som, om man inte redan var kär, skulle få vem som helst att bli förälskad.

Motorn har ett trevligt, om än något toppigt, effektband för att vara på över sex liter och vilken avgassång. Sängen som produceras påminner om en gammal förgasarmotor med avgasknallar och baktändningar så man blir knäsvag. Den drar hårt hela tiden och verkar aldrig sluta.

Mitt i all lovsång om detta tillsynes perfekta lyxåk har jag lite kritik. Styrningen känns lite bedövad och man får köra mer på uppskattning än på feedback.

Mycket kan antagligen hjälpas med en hårdare krängare fram, men det är verkligen överkurs!”

KRÖNET

181 km/h 0 g

HÄRNÄLEN

57 km/h 1,06 g

LÅNGA RAKAN

237 km/h 0 g

MÅLRAKAN

189 km/h 0 g

PARIS

85 km/h 1,37 g

CHIKANEN

84 km/h 1,11 g

MERCEDES SLS AMG 1.27,5

MANTORP PARK

Siffrorna visar hastighet och g-krafter på utvalda delar av Mantorp Park med Alex Danielsson bakom ratten. Vädret var kyligt med endast ensiffriga plusgrader. Banan var nyligen upptorkad efter en lång dag med morgonregn följt av fuktig dimma. Däcken var de originalmonterade Continental Sport-Contact i standarddimension.

Mercedes åkte till Le Mans för inspiration och fann en Jaguar XK120C som kom att stå modell för 300 SL.

I början av 50-talet spirade framtidstron och andra världskriget tillhörde redan historien. Även hos Mercedes andades man morgonluft. I Stuttgart satt cheferna och filade på ett återtag till tävlingsbanorna – en plan som resulterade i en av de mest legendariska gatuvagnarna efter kriget.

Redan på 50-talet ruvade Mercedes på en anrik racinghistoria och inför den första tävlingsbilen sedan andra världskrigets utbrott planerades återkomsten med omsorg.

Grand Prix-tävlingar med förare som Fangio och Farina lockade så klart, men reglementet skulle bytas 1955 till den nya Formel-serien och att utveckla en bil för bara en eller kanske två säsonger var för kostsamt.

Samtidigt tog en Jaguar XK120C hem 1951 års upplaga av 24-timmarsloppet på Le Mans framför ögonen på Mercedesgubbarna Alfred Neubauer, Rudolf Uhlenhaut och prins Wilhelm von Urach, som bevakade arrangemanget.

Vinnarbilens koncept var en lättviktsram och en lättviktskaross med många standardkomponenter under skalet som höll kostnaden nere. De gillade vad de såg och började skissa på en liknande lösning.

Herr Uhlenhaut konstruerade ett rekordlätt chassi som sedan kläddes med en slank

kaross av aluminium. Den rena och aerodynamiska formen gav ett c_w -värde på endast 0,25.

Den 12 mars 1952, endast nio månader senare, presenterades den nya tävlingsbilen på en presskonferens i Stuttgart. Lyxmodellen Mercedes 300 (internkod W186) hade valts som grundmaterial och fick donera många komponenter till den nya tävlingsbilen. Den döptes därför till 300 SL (W194) där bokstavs-suffixet stod för "sport" och "lätt". Därmed var den klassiska modellbeteckningen SL född.

Det var den speciella konstruktionen av aluminiumchassit med stag högt upp på sidorna som gav upphov till den unika dörrlösningen. Vanliga dörrar kunde inte användas då tröskeln blev väldigt hög. Istället kom snilleblixten med att fästa gångjärnen mitt på taket för att öppna delar av taksektionen och på så vis ge inträde till superbilens förarplats.

Denna lösning resulterade snabbt i många smeknamn. "Vingdörrar" sade man i hemlandet Tyskland, medan vi svenskar anammade briterernas "måsvinge". De poetiska fransmännen drar istället associationerna till en vacker fjärl och använder ordet "papillon".

Mercedes 300 SL nådde tidigt stora framgångar på tävlingsbanorna med bland annat en dubbelseger i 24-timmars på Le Mans 1952, med Hermann Lang och Fritz Riess bakom ratten.





SLS AMG har
onekligen klas-
siska linjer, men
designteamet har
ändå varit modigt
nog att lägga
till ett modernt
formspråk.
Resultatet är inte
en anakronistisk
kopia utan en
vacker hyllning
av anfadern.

Då som nu tillverkas Måsvingen av speciellt utbildade montörer i Mercedesfabriken i Sindelfingen.



De fina resultaten fick genomslag över hela världen och den amerikanske Mercedes-importören, Maximilian E. Hoffman, insåg potentialen av att erbjuda en gatversion av 300 SL till sina välbeställda kunder. Till slut lyckades han övertala cheferna i Stuttgart om serieproduktion.

Den civila versionen av Mercedes 300 SL (W198) lanserades i februari 1954. Eftersom USA var modellens huvudmarknad debuterade den på New Yorks bilsalong och inte i Frankfurt eller i Genève, som annars var brukligt. Samtidigt lanserades också den enklare roadstern 190 SL (R121), som dock baserades på den billigare "Pontonmercan" 190 (W121).

Den allra första bilen rullade av produktionsbandet i Sindelfingen i augusti 1954 och introduktionspriset sattes till 29 000 D-mark. Med hänsyn till dåtidens kronkurs motsvarade det 35 960 kronor. En ohygglig summa pengar för en bil på den tiden, men faktum är att korrigerat med konsumentprisindex motsvarar det omkring en halv miljon i dagens prisläge. Det

var emellertid sju gånger mer än för en Volkswagen Bubbla från samma år.

Gatversionen fanns med aluminiumkaross, men det var ett förbisett tillval och endast 29 köpare beställde en 300 SL i lättviktskläder.

Den sexycylindriga motorn hämtades från lyxbilen 300 (W186), men modifierades med bland annat direktinsprutning, något som var årtionden före sin tid. Effekten uppgavs till 215 hästar, vilket räckte för att den skulle nå 100 km/h på tio sekunder och en toppfart av 235 km/h med standardutväxling. 300 SL erbjöds nämligen med sex olika utväxlingar på bakaxeln.

Efter 1 400 tillverkade 300 SL Coupé, varav 1 100 hamnade i USA, upphörde produktionen 1957 och istället lanserades en roadster-version på Genève-salongen samma år.

Även cabrioleten var ett resultat av Max Hoffmans goda omdöme och envisa samtal med Mercedesledningen. Den öppna versionen tillverkades i 1 858 exemplar innan produktionen upphörde 1963.

Ersättare – och modellen som förde SL-namnet vidare – blev 230 SL (W113) som också går under namnet Pagoda.

En snygg och sedermera klassisk bilmodell även den, men ingen av de efterföljande SL-bilarna har på allvar kunnat ersätta de klassiska 300 SL-versionerna.

Något som SLS AMG nu har ändrat på . ■

Gatversionen av 300 SL debuterade på bilsalongen i New York 1954. Bredvid stod den mindre och billigare roadstern 190 SL. En av männen bakom tävlingsbilen 300 SL var den legendariska Rudolf Uhlenhaut. Många av Mercedes mest framgångsrika tävlingsbilar har börjat som ett embryo på hans ritbord.

