

Ticho po pěšině

MERCEDES S 500 LANG 4MATIC: LEHKOST DVOUTUNOVÉHO MONSTRA

Nejstarší automobilová značka dokazuje, že letité zkušenosti s výrobou luxusních limuzín nelze ničím nahradit. Osmiválcový benzinový mercedes je moderní, nostalgický, ale hlavně nesmírně komfortní.



FOTO: AUTOR

Stoupající ceny pohonných hmot nutí také majitele velkých silničních korábů přemýšlet o provozních nákladech. A tak, možná trochu překvapivě, největší stuttgartskou limuzínu označovanou písmenem S pohání nejčastěji osmiválec jezdící na naftu. Není pochyb o tom, že je úsporný. Ale po pěti dnech strávených s jeho zážehovým protějškem nelze než konstatovat, že se benzin ke třídě S hodí o něco víc.

Tedy především: po nastartování necítí posádka sebemenší vibrace a s výjimkou prudké akcelerace není motor v autě vůbec slyšet. Pokud už si chtějí cestující dopřát jeho tlumené zavytí, musí řidič sešlápnout plyn až k podlaze.

Izolovat motor natolik, aby o něm posádka nevěděla, už dneska dokáže víc automobilů. Jen málokterá ale umí postavit tak pohodlný podvozek. Výmoly, koleje, ale i zpomalovací prahy nedělají mercede-

**Volič rychlosti sedmi-
stupňového automatu nemá
mercedes na středovém tunelu,
ale vpravo pod volantem.**



su žádné potíže, vzduchové pérování Airmatic se přes ně přenáší s lehkostí, jakou by od dvoutunového monstra nikdo nečekal. Pokud jde o komfort podvozku, předčí S třída všechny své konkurenty.

Důležité centimetry

S-třidu nabízí Mercedes už tradičně ve dvou délkách karoserie. Kratší verze měří lehce nad pět metrů, provedení Lang má díky prodlouženému rozvoru o třináct centimetrů víc. Fakt, že cenový rozdíl mezi oběma typy je podle motorizace od sto padesáti do dvou set tisíc korun, není až tak podstatný. Avšak

Výbava

Nic není nemožné

Pokud jde o bezpečí posádky, je mercedes neobyčejně velkorysý. Když se mu zdá, že odstup od auta před ním je příliš krátký, rozsvítí se na palubní desce varovný trojúhelníček. Systém PreSafe, který dokáže včas rozpoznat nebezpečí nehody a vůz na ni také případně připravit (zatáhnout pásy, zavřít okna, srovnat sedadla), montuje do S-třídy automobilka sériově. Nadstandardní komfortní výbavu si ale výrobce nechává dobře zaplatit.

Peněženku si musí připravit zájemce už při nastupování do auta. Dovírání dveří s pomocí servomotorků stojí 17 000 korun, bez příplatku není ani vyhřívání nebo větrání sedadel, peníze navíc stojí navigace nebo aktivní bi-xenonová světla. Kdo se chce v autě pobavit při sledování filmů, dvojice LCD obrazovek včetně sluchátek a DVD přehrávače stojí 123 700 korun. Příjem televize, který má s příchodem digitálního vysílání konečně kvalitní obraz i za jízdy, vyjde na dalších 31 500 korun. Výklopné stolký pro zadní sedadla odčerpají nejméně 48 000 korun. Systém příplatků je u mercedesu neobyčejně propracovaný a jsou případy, kdy mu skoro nelze odolat: například ambientní osvětlení interiéru za necelých 9000 korun navodí působivou atmosféru kinosálu těsně předtím, než začnou promítat film.

Spolehlivým vysavačem peněz je ale vše, co má v názvu slovo Designo. Ozdobné výplně dveří ve stylu Designo vyjdou na 57 000 korun, kožené čalounění pak od 119 000 do 240 000 korun. Metalíza, která je za normálních okolností v ceně vozu, stojí v případě Designa 113 000 korun. Zájemce o ni se ale nemusí držet klasického vzorníku, nýbrž si může zvolit odstín podle vlastního vkusu. Skutečnou exkluzivitu pak dodá svému mercedesu ten, kdo si místo dřeva objedná kamenné obložení interiéru. „V Česku jsem takový vůz ještě neviděl, v cizině možná jeden či dva,“ říká mluvčí českého zastoupení automobilky Jan Kuhn. Obložení kamenem, samozřejmě ve stylu Designo, vyjde na 120 000 korun.

zatímco „krátkou“ S-třidu lze ještě považovat za auto, které si jeho majitel řídí sám, verze Lang je čistokrevnou šoféřskou limuzínou, jež strhává veškerou svou pozornost k zadním sedadlům. Už z boční siluety vozu je patrné, kam přibýly ony centimetry navíc – protáhlé zadní dveře skrývají dvě křesla, na kte-