



## Mercedes-Benz SL

### Het licht gezien?

Autotest | "Alleen hij die weet dat hij niets weet, is waarlijk wijs", sprak de filosoof Socrates in een ver verleden. Ruim tweeduizend jaar later is die uitspraak nog steeds actueel. Zo realiseerde ook Mercedes-Benz zich dat de SL dan wel de ultieme flaneer-auto van het merk is, maar dat er altijd ruimte is voor verbetering. Zestig jaar na de introductie van de eerste SL is het daarom nu tijd voor een geheel nieuwe versie.

De afkorting "SL" staat voor "Sport Leicht". Dat is een logische combinatie, want hoe minder gewicht er in beweging hoeft te worden gebracht, hoe makkelijker een motor het heeft. Met andere woorden: een lichte auto is sneller en zuiniger. Bovendien laat een lichte auto zich makkelijker van richting veranderen en tot stilstand brengen.

### Lichtgewicht

In de afgelopen jaren werd de SL weliswaar steeds luxueuzer en geavanceerder, maar dat ging ten koste van het lichtgewicht-concept. Voor de generatie van 2012 staat gewichtsbesparing juist voorop. Aluminium is als oude bekende ingezet om het plaatwerk lichter te maken.

Het lichter maken van het dragende deel van een auto is minder eenvoudig. De stevigheid van een auto bepaalt namelijk niet alleen de veiligheid, maar is ook van grote invloed op het weggedrag.



Om bij een cabriolet gewicht te besparen is een stoffen cabriodak de meest logische oplossing. Mercedes-Benz kiest echter voor maximaal comfort en geeft daarom toch de voorkeur aan een metalen (en uiteraard 100% elektrisch bedienbare) dakconstructie.

Om de nieuwe SL alsnog lichter te kunnen maken dan de voorganger, heeft Mercedes-Benz zijn toevlucht gezocht tot samengestelde staalsoorten. Het resultaat is dat de nieuwe SL gemiddeld 140 kg lichter is dan

een soortgelijke uitvoering van de vorige generatie. De veiligheid staat zelfs op een hoger niveau. Met geopend dak is op (zeer) slecht wegdek merkbaar dat het koetswerk iets tordeert, maar dit is verwaarloosbaar.

## Comfort

Verwacht niet dat de SL zich spontaan ontpopt als lichtvoetige sportcoupé. De hier gereden "SL 500" weegt nog altijd een kleine 1.700 kg. Gezien de omvang, de uitrusting en niet te vergeten de krachtbron is dat echter heel beschaafd.



De SL is bedoeld als ultieme reisauto. Daarbij schiet het landschap niet aan de inzittenden voorbij, maar kunnen ze er dankzij het open dak juist optimaal van genieten. Mercedes-Benz heeft ervoor gekozen de SL tot een pure tweezitter te maken: er is geen halfslachtig achterbankje waar in de praktijk toch niemand op past. In plaats daarvan is het interieur rijkelijk voorzien van bakjes en vakjes. Bovendien is de bagageruimte met 504 liter royaal bemeten (en veel groter dan in de vorige SL).

Met geopend dak biedt de SL gemiddeld comfort. De inzittenden zitten redelijk uit de wind, maar alle rijgeluiden blijven overduidelijk hoorbaar. Een noemenswaardig detail is de "AirScarf": indien gewenst wordt warme lucht uit de hoofdsteun geblazen die als een sjaal om de nek van de inzittenden waait. In de praktijk werkt dit slechts matig, omdat menigeen bij koud weer een jas met een dikke kraag draagt en dan is niets merkbaar van de

AirScarf.



Met gesloten dak is de SL uitzonderlijk stil. Alleen de banden zijn hoorbaar; geluiden van de rijwind of motor zijn geheel afwezig. Als in een kerk dempen de inzittenden als vanzelf de stem!

## Uitrusting

Om ook met gesloten dak een gevoel van vrijheid te geven, is de dakplaat van glas. Met een druk op de knop is dit glas donker of juist geheel transparant ("Magic Sky Control"). Dit werkt in de praktijk prima en geeft de SL echt een meerwaarde.

Andere noviteiten van de nieuwe SL zijn ruitenwissers met ingebouwde ruitensproeiërs (bespaart water en voorkomt spatten wanneer wordt gereden met open dak), een subwoofer voorin en de laatste generatie van Mercedes-Benz' geïntegreerde audio-, video-, navigatie- en communicatiesysteem. De stoelen hebben zo veel verstelmogelijkheden dat ze worden bediend via het centrale beeldscherm; anders zouden er te veel knoppen nodig zijn.



## Achtcilinder

Voor deze test is gekozen voor de "SL500". Dat wijst op een 5.0 liter achtcilinder benzinemotor die de achterwielen aandrijft. Het vermogen van 435 pk / 700 Nm lijkt schromelijk overdreven voor een auto die is bedoeld om te flaneren. Maar juist omdat de krachtbron overbemeten is, gaat alles met groot gemak. Wie kalm met de verkeersstroom meerijdt, komt nooit boven de 2.000 tpm. De standaard aanwezige zeventraps automaat schakelt bovendien zo onmerkbaar dat het lijkt alsof de SL één lange versnelling heeft.

Wanneer het gaspedaal resoluut wordt ingetrapt, verandert de goede lobbies in een helse machine. In een oogwenk maakt comfort plaats voor pure agressie waar zelfs de meeste sportwagens geen antwoord op hebben. Een gewenste snelheid wordt niet opgebouwd, maar is er al voordat de bestuurder tijd heeft om op de snelheidsmeter te kijken. Om het in cijfers uit te drukken: de SL500 sprint in een luttele 4.6 seconden vanuit stilstand naar 100 km. De topsnelheid is elektronisch begrensd op 250 km/u.



Geheel volgens de laatste trend is ook de SL voorzien van alle brandstofbesparende technieken die Mercedes-Benz in huis heeft. Ter illustratie: de vorige SL500 leverde 47 pk minder, maar stootte 58 gram CO2 meer uit per kilometer. Omdat de SL van nature een comfortabele auto is om met geopend dak te toeren, is tijdens de testperiode veelal rustig gereden. Het gemiddelde testverbruik kwam daarom uit op 8.5 liter per 100 km; exact gelijk aan de fabrieksopgave.

## Weggedrag

Naast comfortabel, wil de SL ook sportief zijn. Dit zorgt er helaas voor dat de SL geen harmonieuze auto is. Zo is het onderstel verrassend stug. Het verschil tussen de comfortabele en sportieve stand is nauwelijks waarneembaar; de vering blijft hard.





Overhellen is de SL vreemd. Bovendien laat deze grote coupé-cabriolet zich desgewenst messcherp sturen. In de bocht kan de SL zich vervolgens vastberaden in het asfalt bijten. Desondanks heeft de SL niet de dynamiek of beweeglijkheid van een pure roadster. Hoe hard het ook gaat, de SL komt nooit tot leven.

Het tegenstrijdige karakter blijkt ook uit het uiterlijk. De SL is lang en slank, met een enorme overhang achter de achterwielen. Wanneer was gekozen voor een elegante stijl, versterkt de basisvormen het lijnenspel. In plaats daarvan heeft de SL de agressieve, gedrongen lijnen van Mercedes' eigen supersportwagen: de SLS. Dit past niet bij de SL, met als gevolg een weinig harmonieuze uitstraling.



## Conclusie

Zestig jaar na de introductie van de eerste SL, wilde

Mercedes-Benz opnieuw invulling geven aan de term "Sport Leicht". Helaas is dat maar deels gelukt. De nieuwe SL is inderdaad lichter dan de vorige generatie en lichter dan de directe tegenstrevers. En alhoewel de SL500 indrukwekkend snel is, is het absoluut geen sportwagen. Wanneer volgas wordt gegeven is de SL wel agressief, maar de ziel ontbreekt. Het blijft allemaal te klinisch en kunstmatig, waardoor de bestuurder zich nooit één voelt met de auto.

Als ultieme geniet-auto is de SL juist zeer geslaagd en nóg beter dan de vorige generatie. Met name de nieuwe dakconstructie met "Magic Sky Control" is een vondst. De moderne uitrusting, de heerlijke stoelen en de serene rust onder het coupédak zorgen er voor dat reizen met de SL meer dan ooit puur genieten wordt. ■



# Specificaties

## Mercedes-Benz SL SL500

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	462 x 188 x 132 cm
Wielbasis	259 cm
Gewicht	1.695 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	364/504 l
Bandenmaat	255/40R18

### Motor en prestaties

Motorinhoud	4663 cc
Cilinders / kleppen	8 /
Vermogen	435 pk @ 5250 tpm
Koppel	700 Nm @ 1800 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,3 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	9,1 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	205 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 160.229,-
Prijs instapmodel	€ 123.594,-