



Mercedes-Benz SLS E-Cell

Als de bliksem

Rij-impresie | Een citaat uit de test van de Mercedes-Benz SLS AMG: "Als de motor wordt gestart, klinkt een diepe brul die zo intens is dat seismologen in de wijde omtrek de aanwezigheid van de auto kunnen meten op de schaal van Richter". Er is echter een versie waar dat niet voor op gaat. Toch is er een variant van de SLS die nóg opvallender, nóg sneller, nóg exclusiever en ... geheel geruisloos is. Wat maakt de "Mercedes-Benz SLS AMG E-Cell" zo bijzonder?

Het is een sombere namiddag in het anders zo zonnige Valencia (Spanje). De lucht is dreigend grijs en de regen valt met bakken uit de hemel. Het enige wat nog ontbreekt is bliksem. Die is echter te vinden midden in de stad. Daar, omringd door de restanten van wat ooit een legendarisch circuit was, rijdt een elektrische sportwagen die zo bijzonder is dat het bestaan ervan lange tijd geheim is gehouden.

Uit de regen doemt de fluoriserend gele "SLS AMG E-Cell" op. Er is slechts één exemplaar van deze experimentele sportwagen op de wereld en een select groepje journalisten trotseert het barre weer maar wat graag om die auto te mogen besturen.



E-Cell

Alsof een standaard "SLS AMG" nog niet bijzonder genoeg is, is de "E-Cell" voorzien van experimentele techniek om tot een uniek exemplaar te komen. De term "E-Cell" wijst bij Mercedes-Benz namelijk op een elektrisch aangedreven auto.

Natuurlijk, elektrische auto's zijn er genoeg. Maar in de regel zijn ze bedoeld om de wereld te verbeteren. Ze produceren geen uitstoot en kunnen worden opgeladen met behulp van zonne-energie,

windenergie en andere nobele bronnen. Een elektrische motor heeft echter nog een voordeel boven een verbrandingsmotor: het vermogen komt veel sneller vrij. Alle kracht is vanaf één toer per minuut voor handen, terwijl een benzinemotor de kracht opbouwt terwijl het toerental oploopt.



Bovendien voorziet Mercedes-Benz de SLS niet van één, maar van vier elektromotoren. In ieder wiel is een 98 kW (133 pk) sterke elektromotor ondergebracht. Dat verklaart meteen de vreemdsoortige, zwarte, gesloten wioldoppen. Onder de motorkap ligt alleen de nodige elektronica, inclusief een imposante set stroomkabels die ook dienst zouden kunnen doen als hoofdleiding in een kerncentrale.

Het nadeel van het bouwen van een motor in een wiel is dat het zogenaamde "onafgeveerde gewicht" zeer hoog is. Het "onafgeveerde gewicht" is het deel van de auto dat niet door veren of schokbrekers onder controle wordt gehouden. Ze bewegen daarom bij iedere oneffenheid in het wegdek en maken de auto minder goed controleerbaar. Dit is waarom sportwagens in de regel zijn voorzien van lichtmetalen velgen en andere gewichtbesparende zaken rondom de wielophanging.

Ter compensatie is de SLS voorzien van ceramische remschijven; die zijn 40% lichter dan traditionele schijven.



Rijden

Tot zo ver de theorie. Inmiddels compleet doorregend en koud tot op het bot heeft ondergetekende de eer plaats te nemen in de "SLS E-Cell". Het interieur is voor deze gelegenheid ook grondig onder handen genomen. Deze experimentele SLS is voorzien van zwart/wit leder en de klokken zijn aangepast om informatie te geven over de geavanceerde elektronica. Zo geeft een centraal geplaatst display aan hoeveel motorvermogen ieder wiel krijgt toegediend.

Ondanks de regen gaat het "gas" er meteen vol op. Dan volgt een krachtexplosie waar geen verbrandingsmotor tegenop kan. Met de subtiliteit van een onweersklap wordt het volle vermogen van 880 Nm in een fractie van een seconde losgelaten op de wielen.



Alle vier de wielen zoeken wanhopig naar grip op het doorweekte asfalt, waarna de auto er uiteindelijk met een sensationele brutaliteit vandoor gaat. Het maakt niet uit hoe hard het gaat, er is altijd meer kracht beschikbaar en de snelheid loopt harder op dan de zintuigen kunnen bevatten.

Spaans benauwd

In de eerste bocht lijkt het bijna mis te gaan. De elektrische SLS reageert heel anders op het stuurwiel dan de recent geteste "V8 6.3 liter" benzineversie. De wielen sturen niet alleen, het vermogen wordt per wiel aangepast om exacter te kunnen sturen. Dat voelt uiterst onnatuurlijk. De auto lijkt over alle vier de wielen te willen glijden, maar in feite wordt de balans nog voor de bocht aangepast voor nog meer grip. Het hoge gewicht van de accu's (48 kWh, vloeistofgekoeld) zorgt er echter voor dat de elektrische SLS met een zekere vertraging reageert en ook dat vraagt gewenning.



Net als een auto met vierwielbesturing lijkt de "SLS E-Cell" zich in de bocht te plooiën en na een "Spaans benauwd" moment geeft de auto alsnog vertrouwen. De snelheid wordt nogmaals opgevoerd. De vertwijfelde grijns op het gezicht, maakt uiteindelijk plaats voor een ongecontroleerde schaterlach.

Het ontbreken van een brullende motor is achteraf gezien absoluut geen gemis. Alleen wie een sportwagen koopt om indruk te maken op anderen, zal het geluid missen. Als het gaat om (hoog)spanning en sensatie, biedt de elektrische SLS de bestuurder minstens zo veel plezier als een conventionele sportwagen; want de "SLS E-Cell" gaat als de bliksem.



Conclusie

Mercedes-Benz heeft de "SLS AMG E-Cell" gebouwd als rijdend experiment. De fabrikant wil nieuwe technieken uitproberen en wil weten of een supersportwagen als de SLS z'n aantrekkingskracht behoudt als emissievrije auto.

Ondanks herhaald aandringen, geven de technici nauwelijks technische details over de "SLS E-Cell" vrij. Dat heeft niet alleen te maken met de concurrentie die continu op de loer ligt. Het is ook omdat de auto iedere paar maanden wordt aangepast. De enige conclusie over de bijzondere techniek is: motoren in de wielen geven een heel ander gevoel in het stuurwiel. Met de juiste afstemming van de elektronica, hoeft het hoge "onafgeveerde gewicht" geen onoverkomelijk bezwaar te zijn.

Ook de vraag of de "SLS E-Cell" ooit op de markt zal verschijnen, wordt afgedaan met een geheimzinnige glimlach. Mercedes-Benz bezint zich nog op de kansen voor een elektrische sportwagen. Zeker een auto als de SLS wordt deels gekocht om op te vallen. Maar juist wie nog exclusiever wil zijn dan de rest, zal zich heerlijk voelen bij een auto die er niet alleen bijzonder uitziet maar zich ook nog eens bedient van baanbrekende techniek. ■



Specificaties

Mercedes-Benz SLS E-Cell AMG E-Cell

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	464 x 194 x 126 cm
Wielbasis	268 cm
Gewicht	2.185 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	176 l
Bandenmaat	265/35R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	n.b.
Cilinders / kleppen	
Vermogen	533 pk @ 1 tpm
Koppel	880 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	4 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	INF l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 423.500,-
Prijs instapmodel	€ 260.200,-