



Mercedes-Benz SL

Een oude traditie in de nieuwe tijd

Autotest | De SL is welhaast een legendarisch model van Mercedes-Benz. Deze cabriolet biedt al sinds de introductie van de eerste generatie in 1954 een unieke combinatie van sportiviteit en luxe. Nu is het tijd voor de zevende generatie van de SL. Is er in de nieuwe tijd nog wel ruimte voor deze oude traditie?

Slechts zeven generaties in bijna zeventig jaar betekent dat iedere SL grote stappen zet. Een nieuwe SL is nooit een verbeterde versie van de vorige, maar in technisch en visueel opzicht echt een andere auto. Zo heeft de nieuwe SL veel scherpere vormen dan de andere modellen van Mercedes-Benz, waardoor de SL sportief en tijdloos oogt.



Twee- of vierzitter?

De belangrijkste verschillen zitten echter in de invulling van het concept van de SL. Zo is deze "R232", zoals de auto intern wordt aangeduid, voorzien van

achterstoelen. Echter, die zijn meer bedoeld als smoes voor een "meebeslissende en meer praktisch denkende partner" dan voor achterpassagiers. Alleen wanneer de voorstoelen heel ver naar voren worden gezet is achterin enige vorm van beenruimte beschikbaar, en dan nog is het alleen voldoende voor zeer inschikkelijke personen. De ruimte voorin laat niets te wensen over. De stoelen vallen bovendien positief op door de vele verstelmogelijkheden, de royale afmetingen en de fijne hoofdsteunen (incl. warming!).

Door de jaren heen heeft de SL afwisselend een stoffen en stalen dak gehad. Deze keer is gekozen voor een stoffen dak omdat het lichter is in gewicht, sneller opent / sluit en minder bagageruimte in beslag neemt wanneer het is geopend. In de praktijk is de kap van uitstekende kwaliteit. Tijdens de test is door zware regen en harde wind gereden en dan is het comfort minstens zo goed als van een vergelijkbare auto met vast dak.



Daarnaast doet het stoffen dak wat het belooft, want het opent en sluit opvallend snel (in 15 seconden, geheel elektrisch en bediend via het centrale beeldscherm). Heel slim: om te voorkomen dat de invallende zon het centrale beeldscherm onleesbaar zou maken, kan het automatisch kantelen (12 tot 32 graden) zodra het dak opent.

Uitrusting

De uitrusting is gelijk aan die van de andere topmodellen van Mercedes-Benz. Dat wil zeggen dat

de SL voorop loopt op het gebied van bestuurders-assistentie en actieve veiligheid. Tevens is het audio-, communicatie- en navigatiesysteem van topkwaliteit. Heel handig en fraai is het gebruik van "augmented reality". Zo toont het navigatiesysteem een camerabeeld en projecteert daar overheen pijlen in de rijrichting, zodat instructies niets aan duidelijkheid te wensen over laten. Om te voorkomen dat de bestuurder zich in vreemde bochten moet wringen om hoge verkeerslichten te zien, worden deze op het centrale beeldscherm getoond zodra de auto tot stilstand komt.

Het audiosysteem van Burmester is bij de duurdere modellen van Mercedes-Benz altijd van topklasse. Bij de SL valt op dat het snaarstrakke en glasheldere geluid ook behouden blijft met geopend dak. Knap werk!

Om te voorkomen dat de vele functies zouden resulteren in een dashboard vol knoppen, kan bijna alles worden bediend via het centrale beeldscherm. Als dat te veel werk is (of te ingewikkeld is), kan gebruik worden gemaakt van vrij geformuleerde gesproken commando's. Houd er rekening mee dat het brein achter deze intelligentie niet in de auto, maar in de "cloud" zit. Een stabiele internetverbinding is daarom vereist.

Motor

Mercedes-Benz belooft dat het alle modellen wil "elektrificeren". Vanaf 2025 zou er zelfs van ieder model een elektrische versie leverbaar moeten zijn. Het is daarom verrassend dat de SL (vooralsnog) alleen leverbaar is met traditionele benzinemotoren. Zelfs hybride, van welke soort dan ook, is niet beschikbaar. Volgens Mercedes-Benz wordt de SL gekocht vanwege de nostalgie en daar hoort elektrische aandrijving (vooralsnog) niet bij.



Bij introductie is de SL leverbaar met een 2.0 liter viercilinder (381 pk / 480 Nm) en een 4.0 liter V8 (476 pk / 700 Nm (AMG 55) of 585 pk / 800 Nm (AMG 63)). De testauto is een 63 AMG en laat na de start een diep en imposant geluid horen. Dat is echter alleen in de comfort-modus, want in de sportstand komen daar niet alleen de nodige decibellen bij. Er komt ook zo'n diepe ondertoon bij, dat de SL 63 AMG welhaast registreert op de schaal van Richter. Wie de SL niet hoort aankomen, voelt 'm naderen!

En het geluid is zeker niet alleen grootspraak. De SL 63 AMG is meer dan serieus snel. Zelfs in de comfort-stand is dit een uitdagende auto die zonder enige moeite het gros van alle auto's zoek rijdt. Sterker nog: het mechaniek lijkt enige moeite te hebben met kalm rijden. De SL 63 AMG komt stevast bruusk van de plek en wil presteren, niet flaneren. Wanneer de bestuurder toegeeft aan die verleiding, komt de techniek optimaal tot zijn recht. De sprint vanuit stilstand naar 100 km/u wordt niet alleen verbluffend snel geklaard (3.6 seconden), maar vooral in een extreem korte afstand.

Toch laat de 63 AMG zijn spierballen pas echt zien als de motor toeren mag maken en de snelheid ruim boven de 100 km/u ligt. Dankzij een razendsnel schakelende automaat is de 63 AMG in de sport-modus bovendien minstens zo scherp als een elektrische auto.



Hoe spectaculair het ook allemaal is: met deze explosieve krachtbron (let op de dubbele betekenis) heeft Mercedes-Benz zijn doel wellicht voorbij gestreefd. Traditioneel heeft een SL namelijk een overbemeten motor om extreme souplesse te bieden en daarmee een superieur gevoel te geven. Echter, zelfs in de comfort-stand is de AMG 63 te opdringerig en te prominent aanwezig om ontspannen te rijden.

Misschien is het vloeken in de AMG-kerk, maar het verbruik is zeer hoog. "Lekker doorrijden" levert een verbruik van 1 op 4 op. Op de lange afstand met een gangetje van 90 a 100 km/u noteert de boordcomputer 1 op 10. Rekening houdende met het gemiddelde verbruik van alle voorgaande testrijders geeft dat de testauto een bereik van 380 km op een tank. En hoe nostalgisch of imposant het motorgeluid ook is: op de lange afstand gaat het vervelen en is het vermoeiend.

Het overweldigende vermogen is geen reden tot zorgen om de veiligheid. De 63 AMG is standaard voorzien van vierwielaandrijving. Daarom kan het motorvermogen, tot op zekere hoogte, straffeloos worden aangeroepen zonder risico op wielspin. Daarbij zijn de remmen ruimschoots op hun taak berekend. Ze zijn sterk en goed aan te voelen, zodat deze 2 ton (!) wegende cabriolet exact en binnen een korte afstand tot stilstand is te brengen.



Weggedrag

De keuze voor een AMG-uitvoering is ook van invloed op het weggedrag. Uiteraard is er een keuze tussen een comfortabele en een sportieve modus en het verschil tussen beide is duidelijk merkbaar. Echter, zelfs in de comfortabele stand voelt de SL 63 AMG stevig en een tikkeltje onrustig (let op: de testauto staat op 21 inch velgen). Ook daarmee is deze 63 AMG minder de toerauto waarmee de SL traditioneel wordt geassocieerd en meer een sportwagen (waar Mercedes-Benz de nog opwindendere AMG GT voor heeft).

Het weggedrag is in absolute zin uitstekend. Dankzij de lange neus voelt de bestuurder duidelijk wat de achterwielen doen (alhoewel dat minder relevant is bij de versies met vierwielaandrijving). Het onderstel geeft goed door wat er gaande is en daarom kan de bestuurder indien gewenst het maximale uit de auto halen. Zodra het navigatiesysteem detecteert dat op een circuit wordt gereden, kunnen bovendien extra functies worden benut om iedere ronde de tijd te verbeteren.

Het rijden met open of gesloten dak heeft een ongewoon grote invloed op de ervaring bij de SL. Met gesloten dak kan de bestuurder niet ontsnappen aan het gevoel en de geluiden van deze machtige machine, waardoor nauwelijks aan de prestatiedrang valt te ontsnappen. Met geopend dak vallen de druk en opwindning vrijwel weg! Het uitlaatgeluid vervliegt niet alleen, ook het gevoel van vrijheid geeft een enorme

rust. Tot zo'n 100 km/u zijn de geluiden van de rijwind beperkt en kan rustig worden genoten van de radio, een goed gesprek met de bijrijder of simpelweg de omgeving. Dan heeft ook deze zevende generatie van de SL de aantrekkingskracht die het model al decennialang zo begeerlijk maakt.



Conclusie

De zevende generatie van de Mercedes-Benz SL geeft succesvol vorm aan een oude traditie in de nieuwe tijd. De SL is voorzien van de nieuwste luxe en veiligheidsvoorzieningen van Mercedes-Benz. En geheel volgens traditie zorgt een overbemeten motor voor een superieur gevoel. Bovendien geeft de opzet met veel mechaniek en weinig bemoeizucht van elektronica een puur gevoel. Kortom: missie geslaagd!

En toch resteren na de proefrit een aantal vragen. De eerste is of de traditionele balans tussen comfort en sportiviteit bij de 63 AMG wel is behouden. De verleiding is groot om bij de aanschaf van een droomauto ook meteen voor de topversie te kiezen. Echter, de SL 63 AMG is zo overweldigend aanwezig, dat het vermogen tot flaneren of rustig toeren juist wordt verminderd. Bovendien: voor wie op zoek is naar een opwindende sportwagen heeft Mercedes-Benz de AMG GT en die is tot in de diepste vezels ontworpen om maximaal te presteren.

Tenslotte is het de vraag of een SL met V8 benzinemotor thuishoort in 2022, ook al is dat waar

de klant om vraagt. Met elektrische aandrijving kan met eenvoudigere middelen hetzelfde doel worden bereikt, maar dan voordeliger en milieuvriendelijker. Bovendien zou de auto zich dan beter lenen voor ontspannen toeren. Omdat Mercedes-Benz zo strikt vasthoudt aan de traditie van een verbrandingsmotor is de SL nu als paardrijden, LP's draaien of een analoog horloge. Voor al die zaken zijn er modernere en effectievere alternatieven, maar die bieden natuurlijk niet de charme en nostalgie van het origineel. ■



Specificaties

Mercedes-Benz SL

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

471 x 192 x 135 cm
270 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.950 kg
n.b.
n.b.

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

70 l
213 l
255/45R19

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

3982 cc
8/4
585 pk @ 5500 rpm
800 Nm @ 2000 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

3.6 sec.
315 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

13 l / 100 km
n.b.
n.b.
285 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 252.526,-
€ 161.696,-