

Präsentation Mercedes-Benz SL: Überlegenheit auf dem Boulevard

Von Jens Meiners

Er gehört zu den unterschätztesten Sportwagen auf dem Markt: Der Mercedes-Benz SL, jene Roadster-Ikone, einst omnipräsent an den Treffpunkten des globalen Jet-Set, hat an Glanz verloren. Verantwortlich dafür ist nicht nur die erstarkte Konkurrenz, sondern auch das (es lässt nicht anders formulieren) misslungene Design der 2012 vorgestellten aktuellen Modellgeneration. Jetzt haben die Stuttgarter den Zweisitzer gründlich renoviert - denn es geht in diesem Segment vor allem um die Ästhetik. Und mit der neuen, von den historischen Silberpfeilen inspirierten Nase präsentiert sich der SL harmonischer, sportlicher und rundherum schöner als das bisherige Modell.

Leider beschränken sich die stilistischen Änderungen auf die Frontpartie. Doch wenn sich Daimler auch das Heck vorgenommen hätte, wären die Schwaben kaum um Eingriffe an Dach und Seitenwand herumgekommen. Das hätte ein komplett neues Auto bedeutet. Und auch die Eingriffe am Interieur bleiben auf ein Minimum beschränkt, es gab hier jedoch auch wenig Grund zur Beschwerde. Neue Skalen für die Instrumente und eine neue Einfassung für den Infotainment-Bildschirm akzentuieren das nach wie vor frisch und modern wirkende Ambiente. Und das Platzangebot kann sich sehen lassen: Die Fahrgastzelle wirkt luftig und geräumig; hinter den Vordersitzen ist Platz, um reichlich Utensilien unterzubringen, und es gibt in diesem für Amerika so wichtigen Auto auch mehr als genügend Cupholder.

Die wichtigste technische Neuerung betrifft das Einstiegsmodell: Der SL 400 mit seinem Dreiliter-V6-Biturbo steigt in der Leistung auf stolze 367 PS, und er ist jetzt an eine blitzschnell schaltende Neun-Gang-Automatik gekoppelt. Darüber rangiert der SL 500 mit 4,7-Liter-V8-Biturbo und 455 PS. Sportlichstes Modell ist der AMG SL 63 mit dem 585 PS starkem 5,5-Liter-V8-Biturbo. Den oberen Abschluss der Palette bildet der SL 65 AMG, dessen Motorraum vom einem 6,0-Liter-V12-Biturbo mit 630 PS nahezu vollständig ausgefüllt wird.

Am Steuer glänzt jede der Varianten mit eigenständigem Charakter. Der SL 400 klingt heller als die großvolumigen V8-Motoren, und die Beschleunigungswerte – der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert bloß 4,9 Sekunden – sind für sich betrachtet sehr gut: Es fehlt ihm jedoch die brutale Kraft der Schwestermodelle. Dafür entschädigt er mit besonders leichtfüßigem Einlenkverhalten. Hier lastet eben spürbar weniger Gewicht auf der Vorderachse. Wir sind den "kleinen" SL mit der optionalen Kurvenneigesystem gefahren, das ihn – wie ein Motorrad – um bis zu 2,65 Grad in die Kurve legt.

Der willkommene Effekt könnte für unseren Geschmack durchaus noch ausgeprägter sein, und er ist unverständlicherweise ausschließlich als Komfortfunktion definiert. Doch Schaltstrategie und Klangbild im Comfort- oder Curve-Modus passen eigentlich nur zu gemütlichem Bummeln. Wer den SL mittels Sport- oder Sport-Plus-Modus anschärft, muss auf die Kurvenneigefunktion verzichten.

Der SL 500 begeistert mit dunklem Bass und fülligem Drehmoment über alle Drehzahlbereiche hinweg, und er tritt dezenter auf als der AMG SL 63, der alles nochmals besser kann – und dies auch optisch und akustisch lautstark zur Kenntnis gibt. Dieses AMG-Modell mit V8-Motor ist nicht nur ein auffälliger Boulevard-Cruiser, er ist auch ein wettbewerbsfähiger Sportwagen, bei dem durchgängiger Leichtbau und eine agile Fahrwerksabstimmung mit einem sehr starken Triebwerk harmonisieren. Die Kurvengeschwindigkeiten sind hoch, und die Abstimmung dürfte manchem Sportwagenfahrer besser gefallen als die extrem spitze Charakteristik des Markenkollegen AMG GT. Als einziger SL tritt der AMG SL 63 mit einer extrem schnell schaltenden Sieben-Gang-Automatik an, bei der eine Nasskupplung den Drehmomentwandler ersetzt.

Der Schritt zum AMG SL 65 bringt nochmals mehr Längsdynamik bei leichten Einbußen in der Querdynamik; insgesamt gelingt es dem stärksten SL jedoch erstaunlich gut, den auf der Vorderachse lastenden V12-Biturbo zu kaschieren. Und das akustische Erlebnis ist unübertroffen: Wie mit einem Peitschenschlag erwacht die Sechs-Liter-Maschine, um sodann in ein höchst aggressives Grollen zu verfallen. Beim Gasgeben glaubt man, das Feuer in den zwölf Brennräumen toben zu hören. Zwölfzylinder-Piloten müssen auf das Sportgetriebe des AMG SL 63 verzichten; mit dem schier unglaublichen Drehmoment von 1000 Newtonmetern, auf einem Plateau von 2300 bis 4300 Touren anliegen, kommt nur der Sieben-Gang-Wandlerautomat klar. Beide AMG-Modelle sind mit einem mechanischen Sperrdifferential ausgerüstet, das sich für gelegentliche Drifteinlagen besonders eignet. Die "Komfortfunktion" Curve gibt es bei AMG nicht.

Mit einer auf den neuesten Stand gehobenen Telematik-Architektur und zusätzlichen

Komfort-Funktionen ist der SL ein hervorragendes Alltagsauto. Das Verdeck lässt sich jetzt auch in Fahrt schließen, und der Kofferraum ist leichter zu beladen als bisher. Der Fahrspaß muss beim SL traditionell nicht mit Askese erkaufte werden.

Billig ist das Vergnügen allerdings nicht: Schon der SL 400 kostet 99 097 Euro, der SL 500 steht für 122 897 Euro in der Preisliste, und der AMG SL 63 liegt bei 161 691 Euro. Für das Spitzenmodell AMG SL 65 wechseln stolze 239 934 Euro den Besitzer. Einen regulären Zwölfzylinder wie den früheren SL 600 gibt es übrigens schon seit dem Modellwechsel 2012 nicht mehr. Die Nachfrage nach einem solchen Modell tendiere gegen Null, heißt es in Stuttgart. Wer sich die Spitze des Motorenbaus gönnt, möchte dies - so scheint es - auch unmissverständlich kommunizieren.

Daten Mercedes-Benz SL

Länge x Breite x Höhe (m): 4,63 m x 1,88 m x 1,32 m

Radstand (m): 2,59 m

SL 400

Motor: V6-Benziner, 2996 ccm, Biturbo

Leistung: 270 kW / 367 PS bei 5500-6000 U/min

Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1800-4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,7 Liter

Effizienzklasse: D

CO₂-Emissionen: 175 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1735 kg / 380 kg

Kofferraumvolumen: 345-485 Liter

Wendekreis: 11,0 m

Reifen: 255/40 R 18

Preis: 99 097 Euro

SL 500

Motor: V8-Benziner, 4663 ccm, Biturbo

Leistung: 335 kW / 455 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 900 Nm bei 5000-5250 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,0 Liter
Effizienzklasse: E
CO2-Emissionen: 205 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 1795 kg / 380 kg
Kofferraumvolumen: 345-485 Liter
Wendekreis: 11,0 m
Reifen: 255/40 R 18 vorn, 285/35 R 18 hinten
Preis: 122 897 Euro

AMG SL 63

Motor: V8-Benziner, 5461 ccm, Biturbo
Leistung: 430 kW / 585 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 900 Nm bei 2250-3750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 (optional: 300) km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,1 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,8 Liter
Effizienzklasse: F
CO2-Emissionen: 229 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 1845 kg / 335 kg
Kofferraumvolumen: 364-504 Liter
Wendekreis: 11,0 m
Reifen: 255/35 ZR 19 vorn, 285/30 ZR 19 hinten
Preis: 161 691 Euro

AMG SL 65

Motor: V12-Benziner, 5980 ccm, Biturbo
Leistung: 463 kW / 630 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 1000 Nm bei 2300-4300 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 (optional: 300) km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,0 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 11,9 Liter
Effizienzklasse: G
CO2-Emissionen: 279 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 1950 kg / 260 kg
Kofferraumvolumen: 364-504 Liter
Wendekreis: 11,0 m
Reifen: 255/35 ZR 19 vorn, 285/30 ZR 20 hinten

Preis: 239 934 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.



Mercedces-Benz SL 63.
