



Presse-Information
28. Oktober 2021

Der neue Mercedes-AMG SL: Die Neuauflage einer Ikone

Inhalt

Die Neuauflage einer Ikone

Der neue Mercedes-AMG SL: die Kurzfassung.....3

Interessante Zahlen, Daten, Fakten

Der neue Mercedes-AMG SL auf einen Blick..... 9

Ausbalancierte Formgebung mit sportlichen Genen

Der neue Mercedes-AMG SL: das Exterieurdesign.....10

Hohe Alltagstauglichkeit mit 2+2 Sitzen und „hyperanalogem“ Cockpit

Der neue Mercedes-AMG SL: das Interieurdesign.....12

Roadster-Architektur mit Verbundaluminium-Struktur für höchste Steifigkeit

Der neue Mercedes-AMG SL: der Karosserie-Rohbau.....17

Weniger Gewicht und niedriger Schwerpunkt

Der neue Mercedes-AMG SL: das Verdeck.....19

Grosse Vielfalt und mehr Auswahl als je zuvor

Der neue Mercedes-AMG SL: Motor, Getriebe und Allradantrieb.....20

Raumlenker-Vorderachse und aktive Wankstabilisierung

Der neue Mercedes-AMG SL: das Fahrwerk24

Vereint Agilität und Stabilität

Der neue Mercedes-AMG SL: die aktive Hinterachslenkung.....27

Grosse Spreizung der Fahrzeugcharakteristik

Der neue Mercedes-AMG SL: die Fahrprogramme.....28

Aktive Aerodynamik für hohe Balance und mehr Effizienz

Der neue Mercedes-AMG SL: die Aerodynamik.....30

Mercedes-Benz AG, 70546 Stuttgart, Deutschland
Telefon +49 711 17-0, Fax +49 711 17-22244, dialog.mb@daimler.com, www.mercedes-benz.com
Sitz und Registergericht: Stuttgart; HRB-Nr. HRB762873
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Bernd Pischetsrieder
Vorstand: Ola Källenius (Vorsitzender), Jörg Burzer, Renata Jungo Brünigger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Harald Wilhelm

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch“ neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

Vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten für einen individuellen Auftritt	
Der neue Mercedes-AMG SL: die Ausstattung.....	33
Helfer im Hintergrund	
Der neue Mercedes-AMG SL: die Fahrassistenzsysteme.....	35
Viele digitale Dienste von Mercedes me connect	
Der neue Mercedes-AMG SL: die Connectivity.....	38
Technische Daten.....	40

Beschreibungen und Daten dieser Pressemappe gelten für das internationale Modellprogramm von Mercedes-Benz. Länderspezifische Abweichungen sind möglich. Weiterführende Informationen zu den angebotenen Fahrzeugen, inklusive der WLTP-Werte, finden Sie länderspezifisch auf <https://www.mercedes-benz.com>

Die Neuauflage einer Ikone

Der neue Mercedes-AMG SL: die Kurzfassung

Schlieren. Der neue Mercedes-AMG SL, die Neuauflage einer Ikone, kehrt mit klassischem Stoffverdeck und sportlichem Charakter zurück zu seinen Wurzeln. Gleichzeitig ist der luxuriöse Roadster als 2+2-Sitzer besonders alltagstauglich und bringt seine Leistung erstmals mit Allradantrieb auf die Strasse. Hightech-Komponenten wie das AMG ACTIVE RIDE CONTROL Fahrwerk mit aktiver Wankstabilisierung, die Hinterachslenkung, die auf Wunsch erhältliche AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage oder das serienmässige DIGITAL LIGHT mit Projektionsfunktion schärfen das sportliche Profil. Im Zusammenspiel mit dem AMG 4,0-Liter-V8-Biturbomotor ergibt dies ein Fahrerlebnis auf höchstem Niveau. Als konsequentes Performance Luxury Modell hat Mercedes-AMG in Affalterbach den SL komplett eigenständig entwickelt. Den Auftakt zum Marktstart machen zwei Modelle mit AMG V8-Motor. In der Schweiz kommt der neue Mercedes-AMG SL im März 2022 zu den Händlern.

Vor knapp 70 Jahren startet in Stuttgart ein Sportwagen, der auf Anhieb zur Legende wird. Die Vision, das Potenzial der Marke Mercedes-Benz durch Motorsportfolge zu erweitern, bringt als Ergebnis den ersten SL hervor – einen strassentauglichen Rennsportwagen. Kurz nach seinem Debüt 1952 sammelt der 300 SL (interne Bezeichnung W 194) reihenweise Erfolge auf den Rennstrecken dieser Welt. Er erringt im Auftaktjahr unter anderem einen spektakulären Doppelsieg beim legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans und belegt beim Grossen Jubiläumspreis vom Nürburgring für Sportwagen sogar die ersten vier Plätze. Durch seine Erfolge wird der SL schnell zum Mythos.

Dem erfolgreichen Rennwagen folgt 1954 der 300 SL Seriensportwagen (W 198), der wegen seiner ungewöhnlichen Türen „Flügeltürer“ oder „Gullwing“ genannt wird. 1999 wählt ihn eine Jury aus Fachjournalisten zum „Sportwagen des Jahrhunderts“. Zu den weiteren Highlights der Modellgeschichte zählen die „Pagode“ (W 113, 1963-1971), der 18 Jahre lang gebaute Evergreen R 107 (1971-1989) oder dessen Nachfolger R 129, der wegen seiner markanten Keilform als automobiler Skulptur gilt. Das Kürzel „SL“ steht damit bis heute für eine der wenigen echten Automobil-Ikonen auf der Welt.

In der jahrzehntelangen Entwicklungsgeschichte vom reinrassigen Rennwagen zum offenen Luxus-Sportwagen setzt der neue Mercedes-AMG SL nun einen weiteren Meilenstein. Er kombiniert die Sportlichkeit des Ur-SL mit dem einzigartigen Luxus und der technologischen Exzellenz der modernen Mercedes-Modelle.

„Der SL ist eine Ikone: Seit fast 70 Jahren begeistert der markante Sportwagen Mercedes-Kunden jeder Generation rund um die Welt. Mit der Wiedergeburt des Roadsters von Mercedes-AMG bleibt der neue SL mehr denn je das Symbol dieser zeitlosen Faszination“, so Britta Seeger, Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für Mercedes-Benz Cars Vertrieb.

„Der neue SL vereint die sportlichen Gene des Ur-SL mit der AMG-typischen Driving Performance. Gleichzeitig bietet er Luxus und Komfort auf absolutem Topniveau. Diese Kombination ist einzigartig im Sportwagen-Segment und spiegelt sich auch im Innenraum wider – hier treffen höchster Komfort und Qualität auf die richtige Portion Sportlichkeit. Die hochwertig ausgeführte Kombination aus analoger Welt und modernsten Digitalausstattungen macht klar, dass der neue SL die Wiedergeburt einer Ikone für die Neuzeit ist“, so Philipp Schiemer, Vorsitzender der Geschäftsführung Mercedes-AMG GmbH.

„Mit dem neuen SL haben wir eine Repositionierung des ikonischen SL Designs geschaffen. Das expressiv modellierte Exterieur vermittelt einen leichten und puristischen Eindruck und bringt sinnliche Schönheit und extravagantes Design in einen perfekten Einklang“, sagt Gordon Wagener, Chief Design Officer Daimler Group.

„Wir bei Mercedes-AMG betrachten es als grosse Ehre, dass wir die Neuauflage dieser Sportwagen-Ikone entwickeln durften. Als wir den Auftrag für die Gesamtentwicklung des neuen SL erhielten, konnten wir bei null beginnen, ohne auf einer vorhandenen Struktur aufzubauen. Wir sind stolz auf das Ergebnis, es beweist

einmal mehr die hohe Entwicklungskompetenz in Affalterbach. Das neue 2+2-Konzept vereint agile Fahrdynamik mit hohem Komfort und uneingeschränkter Alltagstauglichkeit“, so Jochen Hermann, Chief Technical Officer der Mercedes-AMG GmbH.

Mit seinem aufregenden Design, modernster Technik und herausragenden Fahreigenschaften setzt der neue Mercedes-AMG SL Massstäbe im Segment der Luxus-Sportwagen. Das Exterieurdesign fasziniert durch einen perfekten Dreiklang: Es kombiniert die moderne Mercedes-Benz Designphilosophie der sinnlichen Klarheit mit der AMG-typischen Sportlichkeit und charakteristischen Details. Die beiden Powerdome auf der Motorhaube sind nur eine von zahlreichen Reminiszenzen an die erste SL-Generation. Das Wechselspiel von Licht und Schatten macht die Gesamtansicht optisch leicht. So wird auf den ersten Blick klar, dass der neue SL zu seinen sportlichen Wurzeln zurückgekehrt ist.

Exterieurdesign: ausbalancierte Formgebung mit sportlichen Genen

Prägende Merkmale des Karosseriedesigns sind der grosse Radstand, die kurzen Überhänge, die lange Motorhaube, der nach hinten versetzte Fahrgastraum mit stark geneigter Frontscheibe und das kräftige Heck. Daraus resultieren die typischen SL Proportionen. Sie geben dem Roadster sein kraftvoll-dynamisches Erscheinungsbild – zusammen mit den voluminös modellierten Radhäusern und den grossen, bündig mit der Aussenhaut abschliessenden Leichtmetallrädern. Im geschlossenen Zustand unterstreicht das nahtlos integrierte Stoffverdeck den puristisch-sportlichen Eindruck.

Die AMG-spezifische Kühlerverkleidung betont die Breitenwirkung der Front und zitiert mit ihren 14 vertikalen Lamellen den Urahn aller SL Modelle, den legendären Rennsportwagen 300 SL von 1952. Weitere charakteristische Designelemente sind die flachen, scharf geschnittenen DIGITAL LIGHT LED-Scheinwerfer und die ebenfalls extrem flachen LED-Heckleuchten.

Interieurdesign: Performance Luxury mit „hyperanalogem“ Cockpit

Das Interieur des neuen Mercedes-AMG SL transformiert die Tradition des ersten 300 SL Roadsters in die Neuzeit. Dabei bringt die Neuauflage sportliche Tugenden und Luxus perfekt in Einklang. Edle Materialien und akribische Verarbeitung unterstreichen den Anspruch an höchsten Komfort. Die Cockpit-Gestaltung bis hin zum verstellbaren Zentraldisplay in der Mittelkonsole ist auf den Fahrer fokussiert. Gleichzeitig bietet das komplett neue Innenraum-Masskonzept mit 2+2 Sitzen mehr Platz und Funktionalität als bisher. Die hinteren Plätze erhöhen die Alltagstauglichkeit und bieten Raum für Personen bis 1,50 Meter Körpergrösse.

Der minimalistische, mit hochwertigen Materialien ausgestattete Innenraum des 300 SL Roadsters inspirierte die Designer bei der Interieur-Gestaltung des neuen Modells: Das Ergebnis ist eine spannende Kombination aus analoger Geometrie und digitaler Welt – „hyperanalog“ genannt. Beispielhaft zeigt sich dies beim volldigitalen Kombiinstrument, das in ein dreidimensionales Visier integriert ist. Beim serienmässigen MBUX Infotainmentsystem stehen mehrere, spezifische Anzeigestile und unterschiedliche Modi zur Auswahl.

Eines von vielen Highlights im Innenraum des neuen SL ist das skulpturale Sitzdesign der serienmässigen, elektrisch verstellbaren AMG-Sportsitze. Die Kopfstützen sind in die Rückenlehne integriert und unterstreichen den sportlichen Charakter. Serienmässig an Bord ist der AIRSCARF: Aus Luftauslässen in den Kopfstützen strömt warme Luft in den Passagierraum und legt sich wie ein Schal um Hals und Nacken von Fahrer und Beifahrer. Perfekte Ergonomie und diverse progressive Naht- und Abheftungsmuster komplettieren die Symbiose von Hightech, Performance und Luxus. Optional stehen AMG Performance Sitze zur Verfügung.

Die neueste Generation MBUX (Mercedes-Benz User Experience) ist intuitiv zu bedienen und lernfähig. Sie bietet zahlreiche funktionale Inhalte und die Bedienstruktur des MBUX Systems der zweiten Generation, die in der neuen Mercedes-Benz S-Klasse debütiert hat. Im SL kommen umfangreich AMG-spezifische Inhalte in fünf Anzeigestilen hinzu. Exklusive Menüpunkte wie „AMG Performance“ oder „AMG TRACK PACE“ unterstreichen ebenfalls den sportlichen Charakter.

Karosserierohbau: neue Roadster-Architektur mit Verbundaluminium-Struktur

Der SL des Jahrgangs 2021 basiert auf einer von Mercedes-AMG komplett neu entwickelten, 2+2-sitzigen Fahrzeugarchitektur. Das in leichter Verbundaluminium-Struktur konstruierte Chassis besteht aus einem Aluminium-Spaceframe mit einer selbsttragenden Struktur. Die Bauweise garantiert höchste Steifigkeit und damit die perfekte Grundlage für präzise Fahrdynamik, hohen Komfort, optimales Packaging und sportliche Karosserie-Proportionen. Der neue Rohbau entstand – wie beim ersten SL 1952 – sprichwörtlich auf einem weissen Blatt Papier: Kein einziges Bauteil entstammt dem Vorgänger-SL oder einem anderen Modell wie etwa dem AMG GT Roadster.

Ziel der Rohbauarchitektur ist es, die AMG-typische Driving Performance mit dem Fokus auf Quer- und Längsdynamik darzustellen und gleichzeitig dem hohen Anspruch an Komfort sowie Sicherheit gerecht zu werden. Beim neuen SL ermöglicht der intelligente Materialmix höchstmögliche Steifigkeit bei niedrigem Gewicht. Optimierte Materialquerschnitte und ausgefeilte Bauteilformen schaffen Platz für die umfassenden Komfort- und Sicherheits-Ausstattungen sowie das Stoffverdeck. Zu den verwendeten Werkstoffen zählen Aluminium, Magnesium, Faserverbundwerkstoffe und Stahl, aus dem beispielsweise der Frontscheibenrahmen gefertigt ist. Dieser dient, in Verbindung mit dem notfalls blitzschnell ausfahrenden Bügelsystem hinter den Rücksitzen, als Überrollschutz.

Im Vergleich zur Vorgängerbaureihe stieg die Torsionssteifigkeit der Rohbaustruktur um 18 Prozent. Die Quersteifigkeit liegt 50 Prozent über dem bereits hervorragenden Wert des AMG GT Roadsters. Die Längssteifigkeit ist 40 Prozent höher. Das Gewicht des reinen Rohbaus liegt bei rund 270 Kilogramm. Zusammen mit dem niedrigen Schwerpunkt sorgt der gezielte Leichtbau für optimale Fahrdynamik.

Aktive Aerodynamik: für perfekte Balance und hohe Effizienz

Ein wesentlicher Entwicklungsschwerpunkt des neuen SL war eine hohe Aero-Effizienz, konkret: ein perfekt ausgewogenes Verhältnis zwischen geringem Luftwiderstand und reduziertem Auftrieb. Hier profitiert der luxuriöse Roadster von der umfassenden Motorsport-Expertise von Mercedes-AMG und umfangreichen aktiven Aerodynamik-Elementen an Front und Heck. Sämtliche strömungsoptimierende Elemente sind nahtlos in das Exterieurdesign integriert. Weitere Detailmassnahmen reduzieren den Luftwiderstandsbeiwert bis auf c_w 0,31 – ein für offene Sportwagen sehr guter Wert.

Die Aerodynamik des SL erfüllt die komplexen Anforderungen an Fahrstabilität, Luftwiderstand, Kühlung sowie Windgeräusche. Unabhängig davon, ob das Verdeck geöffnet oder geschlossen ist, bleiben Fahrzeugcharakter und Fahreigenschaften unverändert. Durch die ausgewogene Aerobalance lassen sich kritische Fahrsituationen entschärfen, etwa bei einem plötzlichen Ausweichmanöver mit hohem Tempo.

Luftregelsystem AIRPANEL: erstmals zweiteilig

Ein technisches Highlight bei der Aero-Entwicklung: das zweiteilige, aktive Luftregelsystem AIRPANEL. Der erste Teil operiert mit senkrechten Lamellen, die sich hinter dem unteren Lufteinlass in der Frontschürze verbergen. Der zweite Teil befindet sich hinter dem oberen Lufteinlass und hat horizontale Lamellen. Normalerweise sind alle Lamellen geschlossen. Diese Stellung reduziert den Luftwiderstand und ermöglicht es, die Luft gezielt in Richtung Unterboden zu lenken. Somit wird der vordere Auftrieb weiter reduziert. Erst wenn bestimmte Temperaturen an vordefinierten Komponenten erreicht sind und der Kühlluftbedarf besonders hoch ist, öffnen die Lamellen (das zweite System erst ab 180 km/h) und lassen maximale Kühlluft zu den Wärmetauschern strömen.

Eine weitere aktive Komponente ist der nahtlos in den Heckdeckel integrierte, ausfahrbare Heckspoiler. Er verändert seine Stellung je nach Fahrzustand. Dabei berücksichtigt die Steuerungssoftware zahlreiche Parameter: Sie bezieht die Fahrgeschwindigkeit, die Längs- und Querschleunigung und die Lenkgeschwindigkeit in die Berechnung ein. Der Spoiler nimmt ab 80 km/h fünf unterschiedliche Winkelstellungen ein, um entweder die Fahrstabilität zu optimieren oder den Luftwiderstand zu verringern.

Zum verbesserten Fahrverhalten trägt auch das optionale aktive Aerodynamik-Element bei, das sich im Unterboden vor dem Motor verbirgt. Dieses rund zwei Kilogramm leichte Carbon-Profil reagiert auf die

Stellung der AMG Fahrprogramme und fährt bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h automatisch circa 40 Millimeter nach unten aus. Dadurch wird der sogenannte Venturi-Effekt erzeugt, der den Wagen zusätzlich an die Fahrbahn saugt und den Auftrieb an der Vorderachse reduziert. Dies spürt der Fahrer positiv in der Lenkung: Der SL lässt sich noch präziser in Kurven dirigieren und fährt noch spurstabiler.

Für den SL steht eine Reihe aerodynamisch optimierter Leichtmetallräder mit 19, 20 oder 21 Zoll Durchmesser zur Wahl, die mit weniger Verwirbelungen den Luftwiderstand reduzieren. Besonders ausgefeilt sind 20-Zoll-Räder mit Aeroringen aus Kunststoff, die zudem Gewicht sparen.

Das Verdeck: weniger Gewicht und niedriger Schwerpunkt

Die sportlichere Positionierung des neuen SL legte auch die Entscheidung für ein elektrisches Stoffverdeck statt des bisherigen Metall-Variodachs nahe. Das um 21 Kilogramm geringere Gewicht und der daraus resultierende niedrigere Schwerpunkt wirken sich positiv auf die Fahrdynamik und das Handling aus. Die platz- und gewichtsparende Z-Faltung ermöglicht den Verzicht auf einen herkömmlichen Verdeckkastendeckel. Durch die vordere Dachkappe schliesst das geöffnete Verdeck in seiner Endposition flächenbündig ab. Gleichzeitig standen die Entwickler vor der Aufgabe, die hohe Alltagstauglichkeit und den vorbildlichen Geräuschkomfort beizubehalten. Die dreilagige Ausführung besteht aus einer straff gespannten Aussenhülle, präzise verarbeiteten Innenhimmel und der dazwischen eingearbeiteten Akustikmatte aus hochwertigem 450 g/m²-Material.

Das Öffnen und Schliessen dauert nur rund 15 Sekunden und ist bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h möglich. Die Bedienung des Verdecks erfolgt mit der Schalterleiste in der Mittelkonsole oder dem Multimedia-Touchscreen, auf dem eine Animation den Fortschritt des Vorgangs anzeigt.

Motor, Getriebe und Allradantrieb: grosse Vielfalt und mehr Auswahl als je zuvor

Zur Markteinführung startet der neue SL mit zwei Leistungsstufen des AMG 4,0-Liter-V8-Biturbomotors. Die Triebwerke werden in reiner Handarbeit nach dem Prinzip „One Man, One Engine“ am Unternehmensstandort in Affalterbach montiert. Im Topmodell SL 63 4MATIC+ (Kraftstoffverbrauch kombiniert 12,7-11,8 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 288-268 g/km)¹ leistet das Triebwerk 430 kW (585 PS) und stellt ein maximales Drehmoment von 800 Nm über ein breites Drehzahlband von 2.500 bis 4.500 U/min zur Verfügung. Beim Beschleunigen von 0 auf 100 km/h vergehen nur 3,6 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 315 km/h. Im SL 55 4MATIC+ (Kraftstoffverbrauch kombiniert 12,7-11,8 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 288-268 g/km) entwickelt das V8-Aggregat 350 kW (476 PS) Leistung und 700 Nm maximales Drehmoment. Der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 km/h dauert 3,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 295 km/h erreicht.

Für den Einsatz im SL erhielt das Triebwerk eine neue Ölwanne, neu positionierte Ladeluftkühler sowie eine aktive Kurbelgehäuseentlüftung. Die Ein- und Auslasskanäle wurden für einen noch effektiveren Gaswechsel optimiert und die Abgasführung für Katalysatorbox und Otto-Partikelfilter vergrößert. Die Mehrleistung des SL 63 4MATIC+ erzielten die Entwickler in erster Linie durch einen höheren Ladedruck und grösseren Luftdurchsatz sowie eine modifizierte Motorsoftware. In Summe begeistert der Achtzylinder durch seine aussergewöhnliche Leistungsentfaltung mit kraftvollem Schub in allen Drehzahlbereichen, verbunden mit höchstmöglicher Effizienz für niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte.

Performance-Hybrid in der Entwicklung

Zu einem späteren Zeitpunkt werden wir den SL auch mit leistungsstarkem Performance-Hybridantrieb anbieten. Die AMG E PERFORMANCE Antriebsstrategie will einen elektrifizierten Antriebsstrang bieten, der die

¹ Technische Angaben zu Leistung, Drehmoment, Fahrleistungen, Verbrauch und Emissionen in dieser Veröffentlichung sind vorläufig und wurden intern nach Massgabe der jeweils anwendbaren Zertifizierungsmethode ermittelt. Es liegen bislang weder bestätigte Werte vom TÜV noch eine EG-Typgenehmigung noch eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

Fahrdynamik erhöht, gleichzeitig aber auch höchst effizient ist.

Nasse Anfahrkupplung für das Getriebe

Das AMG SPEEDSHIFT MCT 9G Getriebe verknüpft ein emotionales Schalterlebnis mit extrem kurzen Schaltzeiten und ist speziell auf die Anforderungen im neuen SL abgestimmt. Eine nasse Anfahrkupplung ersetzt den Drehmomentwandler. Sie reduziert das Gewicht und optimiert durch ihre geringere Massenträgheit das Ansprechverhalten auf Gaspedalbefehle, insbesondere beim Spurt und bei Lastwechseln.

Mehr Traktion und Fahrstabilität: vollvariabler Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+

Erstmals in seiner fast 70-jährigen Geschichte ist der SL mit einem Antrieb auf alle vier Räder erhältlich. Die beiden V8-Modelle sind serienmässig mit der AMG Performance 4MATIC+ Allrad-Technologie ausgestattet. Das intelligente System verbindet die Vorteile verschiedener Antriebskonzepte miteinander: Die vollvariable Momentenverteilung auf Vorder- und Hinterachse gewährleistet optimale Traktion am physikalischen Limit sowie hohe Fahrstabilität und Fahrsicherheit unter allen Bedingungen.

Fahrwerk und Bremsen: Raumlener-Vorderachse, aktive Wankstabilisierung und optimale Verzögerung

Serienmässig ist der SL 55 4MATIC+ mit einem neu entwickelten AMG RIDE CONTROL Stahlfederfahrwerk mit besonders leistungsfähigen Aluminium-Stossdämpfern und Leichtbau-Schraubenfedern ausgestattet. Erstmals erhält ein Serienfahrzeug von Mercedes-AMG eine Raumlener-Vorderachse mit fünf Lenkern, die komplett innerhalb der Felge angeordnet sind. Das verbessert die Kinematik deutlich. An der Hinterachse führt ebenfalls eine 5-Lenker-Raumkonstruktion die Räder.

Premiere im SL 63 4MATIC+ feiert das innovative AMG ACTIVE RIDE CONTROL Fahrwerk mit aktiver, hydraulischer Wankstabilisierung. Grösste Neuerung: Aktive Hydraulikelemente ersetzen die herkömmlichen mechanischen Querstabilisatoren und gleichen Wankbewegungen des neuen SL in Sekundenbruchteilen aus. Das System ermöglicht ein optimales Einlenk- und Lastwechselverhalten mit AMG-typischer Ausprägung des Fahrverhaltens hinsichtlich Dynamik, Präzision und Rückmeldung für den Fahrer. Gleichzeitig erhöht es den Fahrkomfort bei Geradeausfahrt und bei der Überfahrt von Bodenwellen.

Exzellente Verzögerungswerte und präzise Dosierbarkeit garantiert die neu entwickelte AMG Hochleistungs-Verbundbremsanlage. Sie überzeugt mit kurzen Bremswegen, feinfühligem Ansprechverhalten und hoher Stabilität- auch bei extremer Beanspruchung. Die neuen Verbundbrems scheiben sind leichter als bisher und beanspruchen weniger Platz, der für eine noch bessere Bremsenkühlung genutzt wird. Neu ist auch die laufrichtungsgebundene Lochung: Neben der zusätzlichen Gewichtsersparnis und der besseren Wärmeabführung punktet diese Lösung mit einem schnelleren Ansprechen bei Nässe sowie einer besseren Belagreinigung nach Bremsvorgängen.

Aktive Hinterachslenkung: vereint Agilität und Stabilität

Erstmals in seiner langen Historie ist der SL serienmässig mit einer aktiven Hinterachslenkung (HAL) ausgestattet. Abhängig von der Geschwindigkeit lenken die Hinterräder entweder in die entgegengesetzte (bis 100 km /h) oder in die gleiche (schneller als 100 km/h) Richtung der Vorderräder. Das System ermöglicht damit gleichermassen ein agiles und stabiles Fahrverhalten – Eigenschaften, die ohne Hinterachslenkung im Gegensatz zueinanderstehen. Weitere Vorteile sind die leichtere Fahrzeug-Beherrschbarkeit im Grenzbereich sowie weniger Lenkaufwand, weil die Übersetzung der Vorderradlenkung direkter ist.

Sechs Fahrprogramme und AMG DYNAMICS: von komfortabel bis dynamisch

Die sechs AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme „Glätte“, „Comfort“, „Sport“, „Sport +“, „Individual“ und „RACE“ (Serie bei SL 63 4MATIC+, für SL 55 4MATIC+ im optionalen AMG DYNAMIC PLUS Paket enthalten) ermöglichen eine grosse Spreizung der Fahrzeugcharakteristik von komfortabel bis dynamisch. Die einzelnen Fahrprogramme bieten ein individuelles Fahrerlebnis, präzise zugeschnitten auf unterschiedliche Fahrbedingungen. Als Feature im Rahmen der AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme verfügen die SL Modelle auch über AMG DYNAMICS. Diese integrierte Fahrdynamikregelung erweitert die stabilisierenden Funktionen des ESP® um agilisierende Eingriffe in die Allradregelung, die Lenkungskennlinie und in ESP® Zusatzfunktionen. Bei dynamischer Kurvenfahrt bewirkt zum Beispiel ein kurzer Bremseneingriff am

kurveninneren Hinterrad ein definiertes Giermoment um die Hochachse für spontanes und präzises Einlenken. Dabei reicht die Spanne von extrem stabil bis hin zu hochdynamisch.

SL-Ausstattungsprogramm: grosse Vielfalt für einen individuellen Auftritt

Die Ausstattungsdetails und die zahlreichen Optionen bieten ein breites Individualisierungsspektrum für unterschiedlichste Kundenwünsche – von sportlich-dynamisch bis luxuriös-elegant. Dazu gehören zwölf Lackfarben inklusive der beiden exklusiven SL Töne Hyperblau Metallic und MANUFAKTUR Monzagrau magno, drei Dachfarbvarianten sowie zahlreiche neue Räderdesigns. Für das weitere Nachschärfen der Optik in Richtung Eleganz oder Dynamik stehen drei Exterieurdesign-Pakete zur Wahl. Der SL 55 4MATIC+ rollt serienmässig auf 19 Zoll grossen AMG Leichtmetallrädern im Vielspeichendesign, wahlweise in Silber oder Schwarz matt. Der SL 63 4MATIC+ steht auf 20-Zoll-AMG Leichtmetallrädern im 5-Doppelspeichen-Design. Das Räderangebot umfasst insgesamt neun unterschiedliche Varianten. Darunter zwei aerodynamisch optimierte 20-Zoll-Optionen im 5-Doppelspeichen- oder Vielspeichendesign. Abgerundet wird das Programm mit 21-Zoll-AMG Leichtmetallrädern im 10-Speichen-Design und 21-Zoll-AMG Schmiederädern im 5-Doppelspeichen-Design, beide jeweils in zwei Farbvarianten.

Fahrassistenzsysteme und MBUX: intelligente Helfer im Hintergrund

Mithilfe von zahlreichen Sensoren, Kameras und Radar beobachten die Fahrassistenzsysteme den Verkehr und das Umfeld des neuen Roadsters. Wenn nötig, können die intelligenten Helfer blitzschnell eingreifen. Wie in den aktuellen Generationen von Mercedes C- und S-Klasse wird der Fahrer durch zahlreiche neue oder erweiterte Systeme unterstützt – in Alltagssituationen zum Beispiel durch Entlastung bei Geschwindigkeitsanpassung, Abstandsregelung, Lenken und Spurwechsel. Bei Gefahr helfen ihm die Systeme, situationsgerecht auf eine drohende Kollision zu reagieren. Die Funktionsweise der Systeme wird durch ein neues Anzeigeformat im Kombiinstrument visualisiert.

Die neue Assistenzanzeige im Kombiinstrument stellt die Funktionsweise der Fahrassistenzsysteme verständlich und transparent in einer Vollbild-Ansicht dar. Der Fahrer erkennt dort räumlich abstrahiert sein Auto, Fahrspuren, Spurmarkierungen und andere Verkehrsteilnehmer wie Pkw, Lkw und Zweiräder wieder. Auf Basis dieser Umgebungsdarstellung werden Systemzustand und Funktionsweise der Assistenten visualisiert. Die neue animierte Assistenzanzeige basiert auf einer in Echtzeit erzeugten 3-D-Szene. Diese hochwertige und dynamische Darstellung macht die Funktionsweise der Fahrassistenzsysteme in einem Augmented-Reality-Fahrerlebnis transparent.

Zahlreiche Connectivity-Services verfügbar

Das Infotainmentsystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience) ermöglicht umfangreiche Bedienmöglichkeiten und viele digitale Dienste von Mercedes me connect. Zu den Stärken zählen das intuitive Bedienkonzept per Touchscreen oder Touch Control Buttons am Lenkrad, die Smartphone-Integration von Apple CarPlay und Android Auto, die Freisprecheinrichtung per Bluetooth-Anbindung und Digital Radio (DAB und DAB+). In Verbindung mit MBUX haben Kunden bereits Zugang zu Connectivity-Services wie Live Traffic Information. Mit Mercedes me connect wird der neue SL insgesamt intelligenter: Vor und nach der Fahrt oder von unterwegs lassen sich weitere Funktionen nutzen. Dazu muss der Roadster lediglich im Mercedes me Portal mit einem Mercedes me Account verknüpft und die Nutzungsbedingungen akzeptiert werden. Dank Navigation mit Live-Traffic-Informationen und Car-to-X-Kommunikation fährt der Kunde mit Echtzeit-Verkehrsdaten. So können Staus effizient umfahren und wertvolle Zeit gespart werden. Mittels Car-to-X-Kommunikation tauschen sich vernetzte Fahrzeuge über Verkehrseignisse aus.

Interessante Zahlen, Daten, Fakten

Der neue Mercedes-AMG SL auf einen Blick

Das neue Masskonzept mit **2+2 Sitzen** ermöglicht muskulöse Proportionen und verbessert die Alltagstauglichkeit.

Der neue SL entstand auf einer vollkommen neuen **Roadster-Architektur** mit Verbundaluminium-Struktur. Kein Teil des Karosserie-Rohbaus wurde vom Vorgänger oder einer anderen Baureihe übernommen.

Erstmals in 70 Jahren ist der SL mit **Allradantrieb erhältlich**: Die AMG Performance 4MATIC+ verteilt die Antriebskraft vollvariabel auf Vorder- und Hinterräder.

Die aktive Wankstabilisierung **AMG ACTIVE RIDE CONTROL** funktioniert ohne Querstabilisatoren und bringt Vorteile bei Fahrdynamik und Komfort.

Die **Hinterachslenkung** vereint Agilität und Stabilität und ist ebenfalls **zum ersten Mal** in einem SL an Bord.

Zwei AMG V8-Motoren zum Start. Weitere Motorisierungen folgen, auch als leistungsstarker **E PERFORMANCE Hybrid**.

Das elektrohydraulische **Stoffverdeck** öffnet oder schliesst vollautomatisch in **rund 15 Sekunden**, beides ist bis 60 km/h möglich.

Der Multimedia-Touchscreen lässt sich in der Neigung von **12 bis 32 Grad** elektrisch verstellen.

Bis zu **28 Sprachen** versteht „Hey Mercedes“, der intelligente Sprachassistent.

Zum Marktstart ist der neue SL in **zwölf Lackierungen** verfügbar, darunter **fünf** Metallic-Lackierungen, **und sechs** MANUFAKTUR-Tönen sowie **drei** unterschiedlichen Verdeckfarben.

Digitalisierung – **acht Screen-Designs** in der Headunit darstellbar

Ausbalancierte Formgebung mit sportlichen Genen

Der neue Mercedes-AMG SL: das Exterieurdesign

Der neue SL verbindet im Exterieurdesign das Beste aus zwei Welten: die Mercedes-Benz Designphilosophie der sinnlichen Klarheit, kombiniert mit den sportlichen Genen von AMG. Charakteristische Details wie die Powerdomes der Motorhaube zitieren die lange SL-Tradition. Die ausbalancierte Formgebung bietet gleichzeitig mehr Funktion und Platz im Innenraum als bisher. Das Wechselspiel von Licht und Schatten macht die Gesamtansicht optisch leicht. Jedes Detail vermittelt Wertigkeit und Exklusivität. Die muskulösen Proportionen signalisieren auf den ersten Blick, dass der neue SL zu seinen sportlichen Wurzeln zurückgekehrt ist.

„SL“ – die Buchstabenkombination als Abkürzung für „Super“ und „Leicht“ wird durch die motorsportlichen Erfolge des 1952 vorgestellten Mercedes-Benz 300 SL schnell zu einem Mythos. Dessen Strahlkraft verstärkt sich ab 1954 durch den vom Rennwagen abgeleiteten 300 SL Seriensportwagen (W 198) mit seinen markanten Flügeltüren nochmals deutlich. Weitere Highlights der Modellgeschichte: die „Pagode“ (W 113, 1963-1971), der 18 Jahre lang gebaute Evergreen R 107 (1971-1989) oder dessen Nachfolger R 129, der mit seiner markanten Keilform als automobiler Skulptur gilt. In der jahrzehntelangen Entwicklungsgeschichte vom reinrassigen Rennwagen zum offenen Luxus-Sportwagen setzt der neue Mercedes-AMG SL nun einen weiteren Meilenstein. Er kombiniert die Sportlichkeit des Ur-SL mit dem einzigartigen Luxus und der technologischen Exzellenz, die moderne Mercedes Modelle auszeichnet.

Das erweiterte Masskonzept mit 2+2 Sitzen bot den Designern mehr Freiheit bei der Gestaltung. Der lange Radstand, die kurzen Überhänge und die stark geneigte Windschutzscheibe mit schwarz lackiertem Rahmen lassen den SL kompakt und niedrig wirken. Typische SL-Proportionen wie die lange Motorhaube und der nach hinten versetzte Fahrgastraum signalisieren den Auftritt eines luxuriösen, aber auch sehr alltagstauglichen Sportwagens. Fließend modellierte Flächen ohne Sicken und Kanten bis hin zu den versenkten Türgriffen transportieren den einzigartigen Spirit des ikonischen SL in die Zukunft. Geschlossen unterstreicht das hochwertige Stoffverdeck den leichten, puristischen Eindruck. Die voluminös modellierten Radhäuser und die bündig mit der Aussenhaut abschliessenden Leichtmetallräder betonen Kraft und Dynamik.

Frontansicht: unverkennbar SL, unverkennbar Mercedes-AMG

Die AMG-spezifische Kühlerverkleidung prägt die kraftvolle, breite Front. Sie zitiert mit ihrer unten breiter werdenden Kontur und den 14 vertikalen Lamellen den Urahn aller SL-Modelle, den weltweit erfolgreichen Rennsportwagen 300 SL von 1952. Diese Kühlerverkleidung ist in den vergangenen Jahren zum auffälligsten Erkennungsmerkmal aller neuen AMG Modelle geworden. Beim neuen SL ist sie betont dreidimensional gestaltet und besonders tief positioniert. Dies verstärkt den dynamischen Eindruck.

Der untere Lufteinlass verleiht der Frontpartie zusätzliche optische Breite. Die Frontschürze wird vom sogenannten Jet-Wing geprägt: Die grossen äusseren Lufteinlässe reichen weit in Richtung Wagenmitte und kanalisieren den Luftstrom zu den Kühlern mit drei vertikalen Finnen. Seitliche Luftleitelemente in Hochglanzschwarz lassen die Luft gezielt um das Fahrzeug strömen. Der weit vorgezogene Frontsplitter in Silberchrom ist als zusätzliches Aero-Element nur knapp über der Strasse montiert. Die lange und flache Motorhaube unterstreicht die ausgeprägten AMG Sportwagen-Gene. Die beiden Powerdomes sind weitere, unverkennbare Zitate aus der SL-Historie.

Extrem flache, scharf geschnittene DIGITAL LIGHT LED-Scheinwerfer verleihen dem neuen SL zusätzliche Präsenz. Präzise Grafiken im abgedunkelten Innenleben der Scheinwerfer betonen die Tiefe. Das Tagfahrlichtsignet mit zwei hellen Lichtpunkten macht den SL schon von Weitem unverwechselbar.

Seitenansicht: fugenlose, klare und volle Flächen

In der Seitenansicht verleiht die stark ausgeprägte Fahrzeugschulter in der Kombination mit den AMG Leichtmetallrädern eine perfekte Balance aus Eleganz und Sportlichkeit. Die taillierte Seitenfallung betont darüber hinaus die Kraft des Fahrzeugs – besonders durch die stark ausgestellten hinteren Radhäuser. Die präzise Detailgestaltung des Kotflügelzierteils setzt einen akzentvollen Kontrast zu den klaren und vollen Flächen, die dank der versenkten Türgriffe fugenlos bleiben.

Serienmässig rollt der SL 55 4MATIC+ Roadster auf Leichtmetallrädern der Dimension 9,5 J x 19 (vorn) und 11,0 J x 19 (hinten) mit Reifen in der Grösse 255/45 R 19 (vorn) beziehungsweise 285/40 R 19 (hinten). Beim SL 63 4MATIC+ lauten die Werte 9,5 J x 20 (vorn) und 11,0 J x 20 (hinten) mit Reifen 265/40 R 20 (vorn) und 295/35 R 20 (hinten). Optional sind zahlreiche weitere Designs von 19 bis 21 Zoll Durchmesser erhältlich. Dabei sind die 20-Zoll-AMG Leichtmetallräder zusätzlich mit Aero-Elementen versehen. Diese begünstigen die c_w -Werte des Roadsters und verbessern somit auch den Verbrauch.

Heckansicht: niedrig und kraftvoll mit integriertem, aktivem Spoiler

Das Stoffverdeck in sogenannter Z-Faltung ermöglicht die Gestaltung eines niedrigen und kraftvollen Hecks. Der aktive Heckspoiler ist nahezu nahtlos in den Heckdeckel integriert. In Kombination mit der grossen Spurweite betont die starke Heckrundung die Breite des Roadsters. Die schmalen LED-Heckleuchten definieren die Rückansicht noch akzentuierter. Das Design der Heckleuchten greift die Form der Frontscheinwerfer auf. Ein Balkensignet und Leuchtpunkte inszenieren das Licht bei Tag und bei Nacht unverwechselbar.

Weitere charakteristische Designelemente am Heck sind der schwarz glänzend abgesetzte Unterbodendiffusor mit vier senkrechten Finnen sowie integrierte, neu gestaltete Doppel-Endrohrblenden. Dabei kommt die Alltagstauglichkeit nicht zu kurz: Dank des serienmässigen Park-Pakets mit Rückfahrkamera behält der Fahrer auch in unübersichtlichen Situationen den Überblick.

Hohe Alltagstauglichkeit mit 2+2 Sitzen und „hyperanalogem“ Cockpit

Der neue Mercedes-AMG SL: das Interieurdesign

Das Interieur des neuen SL transformiert die Tradition des ersten 300 SL Roadsters in die Neuzeit. Dabei bedient die Neuauflage durch ihre Performance-Gene von Mercedes-AMG die sportliche Zielgruppe ebenso wie Kunden, die auf höchsten Komfort ausgerichtet sind. Edle Materialien, akribische Verarbeitung und die Liebe zum Detail unterstreichen zusätzlich den hohen Luxusanspruch im Innenraum. Die Cockpit-Gestaltung bis hin zum elektrisch verstellbaren Zentralsdisplay in der Mittelkonsole ist auf den Fahrer fokussiert und überzeugt mit einem harmonischen Gesamteindruck. Das komplett neu gestaltete Masskonzept mit 2+2 Sitzen bietet gleichzeitig mehr Funktion und Platz im Innenraum. Bei dem MBUX Infotainmentsystem stehen mehrere, spezifische Anzeigestile und unterschiedliche Modi zur Auswahl.

Der erste 300 SL Roadster ist eine der berühmtesten Automobil-Ikonen. Sein minimalistischer und hochwertiger Innenraum inspirierte die Designer bei der Gestaltung des Interieurs für den neuen Mercedes-AMG SL. Für die Neuauflage der Ikone kreierten sie einen Mix aus analoger Geometrie und digitaler Welt – „hyperanalog“ genannt. Ein gutes Beispiel dafür ist das volldigitale Kombiinstrument, das in ein dreidimensionales Visier integriert ist.

„Das Interieur des neuen Mercedes-AMG SL verwöhnt Fahrer und Passagiere mit anspruchsvollem Luxus. Der neue SL vereint in seinem Innenraum höchsten Komfort und Qualität, gepaart mit der richtigen Portion Sportlichkeit. Die hochwertig ausgeführte Kombination aus analoger Welt und modernsten Digitalausstattungen macht klar: Der neue SL ist die Wiedergeburt einer Ikone für die Neuzeit“, so Philipp Schiemer, Vorsitzender der Geschäftsführung Mercedes-AMG GmbH.

„Der SL ist die Ikone unserer Marke: Dieser Roadster steht seit Dekaden für automobiler Faszination und Begehrlichkeit. Für das Design eine grosse Chance und Herausforderung, denn jeder Designer möchte Ikonen erschaffen“, sagt Gordon Wagener, Chief Design Officer Daimler Group. „Das Ergebnis ist ein revolutionäres Innenraum-Erlebnis im Spannungsfeld zwischen digitalem und analogem Luxus. Wir haben den ikonischsten SL seit jeher geschaffen, die Luxusikone der 2020er-Jahre.“

Das neue Masskonzept ermöglicht zum ersten Mal seit 1989 (Mercedes SL Baureihe R 129) wieder eine 2+2-Sitzkonfiguration. Damit wird der neue SL noch vielseitiger. Die hinteren Plätze erhöhen die Alltagstauglichkeit und bieten Raum für Personen bis 1,50 Meter Körpergröße (mit Kindersitz bis 1,35 Meter). Werden die zusätzlichen Sitzgelegenheiten nicht gebraucht, kann ein einsteckbares Windschott hinter den Fondsitzen die Passagiere auf den Vordersitzen vor Zugluft im Nacken schützen. Oder die zweite Sitzreihe wird als zusätzlicher Stauraum genutzt und nimmt beispielsweise eine Golftasche auf.

Instrumententafel von der Luftfahrt inspiriert

Die symmetrische Instrumententafel ist als kraftvoller Flügel gestaltet und in einen oberen und unteren Bereich strukturiert. Highlight sind die vier neu entwickelten, galvanisierten Turbinendüsen. Deren Flächen gehen in Form von kraftvollen Powerdomes in die Instrumententafel über. Der untere Bereich der Instrumententafel entwickelt sich fließend aus der Mittelkonsole und verbindet beide Elemente nahtlos.

Trotz Symmetrie entsteht durch das Cockpitdesign ein klarer Fokus auf den Fahrer: Der hochauflösende 12,3-Zoll-LCD-Screen des Kombiinstrumentes ist nicht frei stehend konzipiert, sondern in ein Hightech-Visier integriert. Dieses verhindert Spiegelungen durch Sonneneinstrahlung.

Mittelkonsole mit verstellbarem Touchscreen

Die Mittelkonsole trennt Fahrer und Beifahrer. Maximal breit und nach vorne stark ansteigend, fließt sie in den unteren Bereich der Instrumententafel ein. Funktionales und optisches Zentrum der Mittelkonsole ist die metallische Platte, die die Lederflächen vorne und hinten durchbricht. Mit der NACA-Air-Intake-Signatur trägt sie die Gene von AMG GT und GT 4-Türer Coupé weiter. So wird dieses Designelement zu einem AMG typischen Stilmittel im Interieur. Der NACA-Air-Intake geht nahezu nahtlos in den 11,9 Zoll grossen Multimedia-Touchscreen im Porträt-Format über. Um bei offenem Verdeck störende Lichtreflexionen durch unterschiedliche Sonnenstände zu vermeiden, lässt sich der Touchscreen elektrisch in der Neigung von 12 Grad bis 32 Grad verstellen. Sein Porträt-Format bietet besonders für die Navigation deutliche Vorteile sowie ergonomisch mehr Freiraum. Der Touchscreen schwebt zwischen den zwei zentralen, hochwertig verarbeiteten Lüftungsdüsen, welche elegant die Historie des SL zitieren, als digitaler Kontrast zu emotionalen Designelementen.

Die Türverkleidungen integrieren sich in die ausgewogene Balance des Interieurs

Analog zur Mittelkonsole entwickeln sich auch die Flächen in den Türen fließend aus der Instrumententafel. So ergibt sich ein mit Ziernähten akzentuierter Verlauf, der das gesamte Interieur umrahmt und an den seitlichen Turbinendüsen vorbeiläuft. Das Türmittelfeld ist als sinnliche Layertopografie ausgeführt. Ebenfalls analog zur Mittelkonsole gestaltet und ein weiterer „Eyecatcher“ ist der Zuziehgriff. Materialität und Modellierung der Flächen wiederholen sich in den Türen und sorgen so für Balance im Interieur. Hochwertige Burmester Lautsprecher in Echtmetall, deren Perforationsmuster auch optisch hervorsteht, sind in die Türen integriert.

Skulpturales Sitzdesign mit integrierten Kopfstützen

Das avantgardistische Sitzdesign der serienmässigen, elektrisch verstellbaren AMG-Sportsitze spielt gekonnt mit Layern und umschlagenden Flächen. Dadurch wirken die Sitze leichter und weniger voluminös. Die Kopfstützen sind in die Rückenlehne integriert und tragen so zur sportlichen Proportionierung des Sitzes bei. Perfekte Ergonomie und diverse progressive Naht- und Abheftungsmuster komplettieren die Symbiose von Hightech, Performance und Luxus.

AMG Performance-Sitze optional

Bereits die serienmässigen Sportsitze bieten neben ausgeprägtem Komfort auch einen hohen Seitenhalt. Noch sportlicher sind die optionalen AMG Performance-Sitze mit integrierten Kopfstützen. Die Sitzwangen der optionalen Multikontursitze stellen sich in den Fahrprogrammen Sport, Sport+ und RACE automatisch enger, um stets optimalen Seitenhalt zu gewährleisten.

Die grosse Auswahl an unterschiedlichen Bezügen spiegelt auch die Bandbreite von komfortablen bis zu performanceorientierten Ausstattungen wider. Ein- und zweifarbige Leder Nappa gehören ebenso zu den Wahlmöglichkeiten wie besonders edles Leder Nappa STYLE mit Rautensteppung oder die sportliche Kombination aus Leder Nappa mit Mikrofaser DINAMICA RACE und Kontrastziernähten in Gelb oder Rot. Auf Wunsch sorgen in den Multikontursitzen für Fahrer und Beifahrer aufblasbare Luftkissen und drei Massageprogramme für hervorragenden Langstreckenkomfort. Und das ENERGIZING Paket Plus kombiniert unter anderem Sitzfunktionen wie Massage und verschiedene Lichtstimmungen zu anregenden oder entspannenden Komfortprogrammen.

Serienmässig bei den Achtzylinder-Modellen ist der AIRSCARF: Aus Luftauslässen in den Kopfstützen strömt warme Luft in den Passagiererraum und legt sich wie ein Schal um Hals und Nacken von Fahrer

und Beifahrer. Die Temperatur der Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer kann für Sitzflächen und Sitzlehnen getrennt geregelt werden. Zudem ist eine dreistufige Sitzbelüftung erhältlich.

AMG Performance Lenkrad im Doppelspeichen-Design

Einen fühl- und sichtbaren Mehrwert bietet auch das AMG Performance Lenkrad mit den fugenlos integrierten Schaltflächen. Die drei abgerundeten Doppelspeichen kombinieren Stabilität mit Leichtigkeit. Der unten abgeflachte Lenkradkranz mit Bezug aus Leder Nappa oder Leder Nappa/Mikrofaser DINAMICA ist optional beheizbar. Ausserdem ist eine Sensormatte zur Erkennung von „Hands-On“ enthalten. Hält der Fahrer die Hände für eine gewisse Dauer nicht am Lenkrad, wird eine Warnkaskade gestartet, die bei weiterer Inaktivität des Fahrers schliesslich den Nothalteassistenten aktiviert.

Optische und technische Highlights sind die Schaltflächen, die fugenlos in die Oberflächen der horizontalen Doppelspeichen integriert sind. Haptische Fühlhilfen im Bereich der Symbole erleichtern die Bedienung. Über die linke Sensorfläche der oberen Lenkradspeichen wird das Kombiinstrument, über die rechte Sensorfläche das Media-Display bedient. Die unteren Speichen enthalten die Bedienelemente für Tempomat/DISTRONIC (links) und Telefon/Freisprecheinrichtung/Lautstärkeregelung (rechts).

Die beiden runden, serienmässigen AMG Lenkradtasten überzeugen mit intuitiver Bedienung, brillanten, farbigen LCD-Displays und modernen Icons. Damit lassen sich wichtige Fahrfunktionen und die Fahrprogramme steuern, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen. Sie funktionieren über das weithin bekannte Drehen (des Einstellrings) oder Drücken (auf die Display-Taste). Die gewählte Einstellung wird über das Display angezeigt, das direkt in der jeweiligen Taste integriert ist. Über die links und rechts hinter dem Lenkradkranz angeordneten Aluminium-Schaltpaddles lässt sich das AMG SPEEDSHIFT MCT 9G Getriebe präzise und schnell auch manuell schalten.

Intuitiv zu bedienen und lernfähig: die neueste Generation MBUX (Mercedes-Benz User Experience)

Einige funktionale Inhalte und die Bedienstruktur des MBUX Systems der zweiten Generation entsprechen denen der S-Klasse. Sie wurden umfangreich durch AMG spezifische Inhalte und Ansichten ergänzt oder ersetzt. Als Anzeigestile stehen die fünf Varianten Classic, Sport, Supersport, TRACK PACE und Dezent zur Auswahl. Der AMG spezifische Supersport-Stil bietet die Möglichkeit, verschiedene Inhalte einzublenden, zum Beispiel aktuelle Motordaten, Temperaturdaten verschiedener Fahrzeugkomponenten, aktuelle Fahrzeugeinstellungen wie auch ein Audio/Medien-Menü. Darüber hinaus wurden auch die anderen Anzeigestile auf die AMG Belange angepasst. Damit ist der neue SL hinsichtlich Kommunikation und Information sehr eigenständig. Exklusive Menüpunkte wie „AMG Performance“ oder „AMG TRACK PACE“ betonen den sportlichen Charakter.

Zu den eigenständigen, dem SL vorbehaltenen Inhalten gehören die Inszenierung der Verdecköffnung und -schliessung, Rennstrecken-Settings, unterschiedliche Fahrzeugansichten je nach Modell. Hinzu kommen die Konfiguration diverser Fahrparameter wie zum Beispiel manuelle Getriebeschaltung, Fahrzeugsound, Fahrwerkseinstellungen, ESP® oder aktiver Heckspoiler.

Im Menü AMG Performance kann der Fahrer mit einem Fingertipp auf unterschiedliche Kacheln zahlreiche Daten abrufen: von Leistung, Drehmoment oder Querschleunigung über die Kraftverteilung des Allradantriebs bis hin zum aktuellen Fahrzeugzustand mit Reifendruck und Flüssigkeitstemperaturen. Auch die Radwinkel an Vorder- und Hinterachse oder der Öldruck im System der aktiven Wankstabilisierung können abgelesen werden.

Der Innenraum wird noch digitaler und intelligenter, denn Hard- und Software wurden umfangreich weiterentwickelt. Auf den LCD-Bildschirmen erleichtern brillante Ansichten die Steuerung von Fahrzeug- und Komfortfunktionen. Fahrer- und Zentraldisplay sind ganzheitlich abgestimmt. Auch das Erscheinungsbild des Kombiinstrumentes lässt sich mit unterschiedlichen Anzeigestilen und individuell wählbaren Hauptansichten personalisieren.

Über die kapazitive Display-Taste auf der Bedienleiste unterhalb des Zentraldisplays wählt der Fahrer unterschiedliche Funktionen wie Medialautstärke, Assistenzsysteme, Fahrzeugfunktionen oder auch den passenden Fahrmodus von „Comfort“ bis „RACE“ aus.

Das optionale Head-up-Display trägt zum entspannten Fahren bei, denn der Fahrer braucht den Blick nicht von der Strasse abzuwenden. Es zeigt relevante Hinweise und Aktionen dreidimensional in der echten Fahrsituation und Umgebung an. Hier kann ebenfalls zwischen mehreren Stil-Varianten ausgewählt werden. Je nach Ausstattung oder persönlichem Geschmack rahmt das Ambientelicht das exklusive Interieur in 64 unterschiedlichen Farben ein. Der „Dezent“ Anzeigestil ist an das Ambientelicht gekoppelt. Insgesamt stehen hier sieben Hintergrundfarben zur Wahl, die jeweils einer der 64 Farben zugeordnet sind. Darunter sind auch zwei exklusive AMG Hintergrundfarben.

AMG TRACK PACE: Datenlogger für den Einsatz auf der Rennstrecke

AMG TRACK PACE, der virtuelle Renningenieur, ist beim SL 63 4MATIC+ serienmässig an Bord, für den SL 55 4MATIC+ optional verfügbar: Die Software ist Bestandteil des MBUX Infotainmentsystems und erfasst während der Fahrt über eine Rennstrecke mehr als 80 fahrzeugspezifische Daten (zum Beispiel Geschwindigkeit, Beschleunigung, Lenkwinkel, Bremspedalbetätigung) zehnmal pro Sekunde. Im Screen „Telemetrie“ können 40 Parameter live angezeigt werden, davon bis zu vier gleichzeitig.

Hinzu kommen die Anzeige von Runden- und Sektorzeiten im Multimedia-Display, Head-up-Display und im Kombiinstrument sowie zusätzliche Trainings- und Analyse-Tools. Ausgewählte Rennstrecken wie zum Beispiel der Nürburgring oder Spa-Francorchamps sind bereits hinterlegt. Ausserdem ist es möglich, eigene Strecken aufzuzeichnen. Die Rennnavigation im Head-up-Display zeigt Kurvenwinkel und Bremspunkte an und unterstützt damit das Aufspüren der Ideallinie. Die Augmented-Reality-Funktion von MBUX ermöglicht ausserdem, dass auf dem Multimedia-Display die Rennlinie einer gespeicherten Aufzeichnung eingeblendet wird. So kann der Fahrer wie mit einem virtuellen Instruktor seine Rundenzeiten verbessern. Auch lassen sich Beschleunigungs- und Verzögerungswerte messen und speichern.

Mit der Sonderausstattung Dashcam (nicht in allen Märkten verfügbar) können zudem mit der im Fahrzeug integrierten HD-Kamera Videos auf ein USB-Speichermedium aufgezeichnet werden. Dabei lassen sich unterschiedliche Daten als Overlay in die Aufnahme integrieren, zum Beispiel Runden- und Sektorzeiten, eine Mini-Map der Strecke und fahrzeugspezifische Daten wie Geschwindigkeit, Beschleunigung, Lenkwinkel oder Bremspedalbetätigung.

Neue Roadster-Architektur mit Verbundaluminium-Struktur für höchste Steifigkeit

Der neue Mercedes-AMG SL: der Karosserierohbau

Es begann 1952 mit einem filigranen Gitterrohrrahmen, der beim ersten SL geringes Gewicht mit möglichst hoher Verwindungssteifigkeit verband. Diese Konstruktion wurde für den ursprünglichen Einsatz im Motorsport geboren und für das spätere Serienmodell als Coupé- und Roadster-Rückgrat weiterentwickelt. Die jüngste Neuauflage der Roadster-Ikone basiert auf einer von Mercedes-AMG komplett neu entwickelten Fahrzeugarchitektur. Das in leichter Verbundaluminium-Struktur konstruierte Chassis bietet mit höchster Steifigkeit die Grundlage für präzise Fahrdynamik, hohen Komfort, optimales Packaging und sportliche Karosserie-Proportionen.

Die neue Roadster-Architektur besteht aus einem Aluminium-Spaceframe, kombiniert mit einer selbsttragenden Struktur. Sie entstand – wie beim ersten SL anno 1952 – sprichwörtlich auf einem weissen Blatt Papier: Kein einziges Bauteil wurde vom Vorgänger-SL oder einem anderen Modell wie etwa dem AMG GT Roadster übernommen.

„Unser Entwicklerteam im Bereich Rohbau stand vor einer überaus reizvollen, aber auch herausfordernden Aufgabe: Als wir den Auftrag für die Gesamtentwicklung des neuen SL erhielten, konnten wir sozusagen bei null beginnen, ohne auf einer vorhandenen Struktur aufzubauen. Auf das Ergebnis können wir zu Recht stolz sein und es beweist einmal mehr die hohe Entwicklungskompetenz in Affalterbach. Denn einerseits haben wir es geschafft, den hohen Package-Ansprüchen gerecht zu werden. Andererseits konnten wir in allen Bereichen exzellente Steifigkeitswerte bei günstigem Gewicht erzielen, um damit die Basis für agile Fahrdynamik, hohen Komfort und maximale Sicherheit zu legen“, so Jochen Hermann, Chief Technical Officer der Mercedes-AMG GmbH.

Die Anforderungen an die Rohbauarchitektur des neuen SL waren hoch: Das Lastenheft verlangte einen deutlich umfangreicheren Leistungsumfang als bei den Vorgängerbaureihen. Insbesondere das Grundlayout mit 2+2 Sitzen und die Ausrichtung auf eine grosse Antriebsvielfalt stellten in der Komplexität die Entwickler vor völlig neue Herausforderungen. Denn Ziel war es, die markentypische Driving Performance von Mercedes-AMG ebenso darzustellen, wie dem hohen Anspruch an Komfort sowie Sicherheit eines Mercedes-Benz gerecht zu werden.

Intelligenter Materialmix mit hohem Aluminiumanteil und neuen Faserverbundwerkstoffen

Der intelligente Materialmix aus Aluminium, Stahl, Magnesium und Faserverbundwerkstoffen ermöglicht höchstmögliche Steifigkeit bei niedrigem Gewicht. Optimierte Materialquerschnitte und ausgefeilte Bauteil-Formgebungen schaffen Platz für die geforderten Komfort- und Sicherheitsausstattungen, die anspruchsvolle Technik und das Verdeck. Zu den gezielt eingesetzten weiteren Massnahmen zählen unter anderem Aluminium-Schubfelder am Unterboden sowie funktionsintegrierte Streben an Vorder- und Hinterwagen. Der Instrumententräger aus Magnesium und die Schlossbrücke aus einem Faserverbundwerkstoff mit einer Mischung aus Glasfasern und Carbon beweisen ebenfalls das Streben der Ingenieure nach bestmöglichem Materialmix. Das gilt auch für den Windschutzscheibenrahmen aus hochfestem, warmumgeformtem Stahlrohr. Dieser dient, in Verbindung mit einem notfalls blitzschnell ausfahrenden Bügelsystem hinter den Rücksitzen, als Überrollschutz.

Gussbauteile mit massgeschneiderten Wandstärken

Aluminium-Gussbauteile kommen an den Kraftknotenpunkten oder an Stellen hoher Funktionsintegration zum Einsatz, also dort, wo hohe Kräfte übertragen werden müssen. Die Gussbauteile bieten den Vorteil einer gezielten Ableitung der Kräfte und die Möglichkeit, die Wanddicke

lokal und individuell belastungsgerecht zu gestalten. Hierdurch können punktuell benötigte höhere Steifigkeiten wie beispielsweise an den Fahrwerksanbindungen realisiert werden. Zudem wird in jedem Punkt des Bauteils nur die jeweils benötigte Wandstärke umgesetzt. Dies spart Gewicht in weniger beanspruchten Bereichen.

Im Vergleich zur Vorgängerbaureihe stieg die Torsionssteifigkeit der Rohbaustruktur um 18 Prozent. Die Quersteifigkeit liegt beispielsweise 50 Prozent über dem hervorragenden Wert des AMG GT Roadsters, die Längssteifigkeit ist 40 Prozent höher. Die ebenfalls verbesserte Einleitungssteifigkeit für die Fahrwerksanbindung garantiert ein sehr präzises Handling und hohe Agilität. Das Gewicht des reinen Rohbaus ohne Türen, Motorhaube und Heckdeckel liegt bei rund 270 Kilogramm.

Das gesamte Fahrzeugkonzept ist auf einen möglichst niedrigen Schwerpunkt ausgerichtet. Dies gilt sowohl für die tiefe Anbindung von Antriebsstrang und Achsen als auch für die Anordnung der steifigkeitsrelevanten Komponenten der Rohbaustruktur. Beispiele hierfür sind die biege- und momentensteifen Verbindungen des Vorder- und Hinterwagens mit der Sicherheitsfahrpasszelle, die konsequent über möglichst tief liegende Kraftpfade realisiert werden.

Qualität und Verarbeitung auf höchstem Niveau

Moderne Fügetechniken wie MIG-Schweißen, Laserschweißen, Stanznieten, Blindnieten, MIG-Löten, geklebte Nähte oder Fließschrauben und natürlich hochexakter Werkzeugbau heben die Rohbauqualität auf Spitzenniveau. Das gilt gleichermassen für Spaltmasse wie für Radien oder Fugenverläufe. Selbstverständlich erfüllt die neue Mercedes-AMG Rohbauarchitektur alle internen Crash-Anforderungen, die in vielen Bereichen deutlich strenger sind als gesetzliche Vorgaben.

Trotz des hohen Qualitätsanspruchs konnte die Chassis-Entwicklung aufgrund höchster Effizienz in kürzester Zeit umgesetzt werden: Von der Auftragserteilung an ein zunächst nur sechs Personen starkes Team bis zur Serienfreigabe dauerte es keine drei Jahre. Die hohe Qualität der bei der digitalen Entwicklung verwendeten Software machte es möglich, die Freigabe für die Produktion der Serienwerkzeuge ohne einen realen Chassis-Prototyp zu erteilen. Und das sogenannte Strukturabsicherungsfahrzeug, das für die passive Unfallsicherheit von immenser Bedeutung ist, erfüllte bereits beim ersten realen Crashtest die anspruchsvollen internen Anforderungen.

Die Fertigung des neuen SL erfolgt am Standort Bremen, wo bereits der Vorgänger vom Band lief.

Weniger Gewicht und niedriger Schwerpunkt

Der neue Mercedes-AMG SL: das Verdeck

Die sportliche Positionierung des neuen SL legte auch die Entscheidung für ein elektrisches Stoffverdeck statt des bisherigen Metall-Variodachs nahe. Das um 21 Kilogramm geringere Gewicht und der daraus resultierende niedrigere Schwerpunkt wirken sich positiv auf die Fahrdynamik und das Handling aus. Gleichzeitig standen die Entwickler vor der Aufgabe, die hohe Alltagstauglichkeit und den vorbildlichen Geräuschkomfort beizubehalten.

Erreicht wird dies durch eine dreilagige Ausführung mit straff gespannter Aussenhülle, präzise verarbeitetem Innenhimmel und der dazwischen eingearbeiteten Akustikmatte. Diese besteht aus hochwertigem 450-g/m²-Material und bietet einen hohen Geräuschkomfort.

Die platz- und gewichtsparende Z-Faltung ermöglicht den Verzicht auf einen herkömmlichen Verdeckkastendeckel. Durch die vordere Dachkappe schliesst das geöffnete Verdeck in seiner Endposition flächenbündig ab. Zwei vollautomatische Gestänge-Austrittsklappen rechts und links davon schliessen dann die Lücken zur Karosserie. Bei jedem Öffnen und Schliessen vollziehen sie ein beeindruckendes Bewegungsballett. Der gesamte Vorgang dauert nur rund 15 Sekunden und ist bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h möglich. Die Bedienung des Verdecks erfolgt mit der Schalterleiste in der Mittelkonsole oder dem Multimedia-Touchscreen, auf dem eine Animation den Fortschritt des Verdeck-Vorgangs anzeigt.

Das Dach spannt sich über eine gewichtsoptimierte Stahl-Aluminium-Konstruktion und leistet mit seinem niedrigen Gewicht einen Beitrag zum tiefen Fahrzeugschwerpunkt. Als zusätzliche Verstärkungen dienen zwei integrierte, runde Aluminium-Querträger. Der äussere Bezug ist in den Farben Schwarz, Grau oder Rot erhältlich. Für den guten Durchblick nach hinten ist die Heckscheibe aus Sicherheitsglas beheizbar.

Variable Verdeckwanne aus Stoff

Eine weitere Neuerung ist die Verdeckwanne aus Stoff: Sie ist deutlich leichter und kompakter als beispielsweise eine feste Blechwanne und ermöglicht damit einen grösseren Kofferraum. Zwei Golfbags passen perfekt in den 213 Liter fassenden Gepäckraum. Besonders komfortabel ist die automatische Restkofferraum-Abtrennung, die im optionalen Laderaum-Paket enthalten ist. Bei geschlossenem Dach gleitet diese nach oben: Auf diese Weise vergrössert sich das Laderaumvolumen im Vergleich zur serienmässigen Abtrennung auf rund 240 Liter.

Dank HANDS-FREE ACCESS lässt sich der Kofferraumdeckel vollautomatisch mit einer Kick-Bewegung des Fusses unterhalb des Stossfängers öffnen und schliessen. Das optionale Laderaum-Paket maximiert die Flexibilität und erleichtert den Alltag. Dazu gehören unter anderem ein variabler Ladeboden, praktische Verstaue-Netze in Kofferraum, Fond und Beifahrerfussraum, eine Klappbox für Einkäufe sowie eine 12-Volt-Steckdose.

Grosse Vielfalt und mehr Auswahl als je zuvor

Der neue Mercedes-AMG SL: Motor, Getriebe und Allradantrieb

Zur Markteinführung startet der neue Roadster mit zwei Leistungsstufen des AMG 4,0-Liter-V8-Biturbomotors. Und erstmals in seiner Geschichte überträgt der SL die Kraft auch mit Allradantrieb auf die Strasse.

Im Topmodell SL 63 4MATIC+ (Kraftstoffverbrauch kombiniert WLTP 12,7-11,8 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert WLTP 288-268 g/km) leistet das bewährte Triebwerk 430 kW (585 PS) und stellt ein maximales Drehmoment von 800 Nm über ein breites Drehzahlband von 2.500 bis 4.500 U/min zur Verfügung. Damit vermittelt die Topmotorisierung des Roadsters in jedem Drehzahlbereich absolute Souveränität. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,6 Sekunden verdeutlicht dies ebenso wie die Höchstgeschwindigkeit von 315 km/h. Im Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+ (Kraftstoffverbrauch kombiniert WLTP 12,7-11,8 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert WLTP 288-268 g/km) stellt das V8-Aggregat 350 kW (476 PS) Leistung und 700 Nm maximales Drehmoment bereit. Der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 km/h dauert 3,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 295 km/h erreicht.

Der weiterentwickelte AMG 4,0-Liter-V8-Motor arbeitet nach wie vor mit Biturbo-Aufladung, bei der die beiden Lader nicht aussen an den Zylinderbänken, sondern dazwischen im Zylinder-V angeordnet sind. Die Vorteile des „heissen Innen-Vs“: kompakte Motorbauweise, spontanes Ansprechverhalten der Turbolader und geringe Abgasemissionen durch bestmögliche Anströmung der motornahen Katalysatoren.

Um das Ansprechverhalten weiter zu verbessern, finden Turbolader mit Twin-Scroll-Technologie Verwendung. Das Gehäuse des Laders ist hier in zwei parallel verlaufende Strömungskanäle aufgeteilt. Zusammen mit zwei ebenfalls getrennten Abgaskanälen im Abgaskrümmern ermöglicht dies, die Abgase auf das Turbinenlaufrad separat zu steuern. Ein Kanal wird durch die Abgase des ersten und zweiten Zylinders einer Zylinderbank gespeist, der andere durch die Abgase des dritten und vierten Zylinders. Ziel ist es, eine gegenseitige negative Beeinflussung der einzelnen Zylinder beim Ladungswechsel zu verhindern. Dadurch reduziert sich der Abgasgedrückt und der Gaswechsel wird verbessert. Die Folge sind mehr Leistung durch die bessere Zylinderfüllung mit Frischgas, ein höheres Drehmoment bereits bei niedrigen Drehzahlen und ein sehr spontanes Ansprechverhalten.

Zu den Motormerkmalen gehören zudem gewichtsoptimierte Kolben, eine angepasste Luftansaugung und Ladeluftkühlung sowie umfangreiche Software-Entwicklungen. Beibehalten wurden die strahlgeführte Benzin-Direkteinspritzung mit Piezo-Injektoren, das Vollaluminium-Kurbelgehäuse, die 4-Ventil-Technik mit Nockenwellenverstellung, die Luft-Wasser-Ladeluftkühlung, das Generatormanagement, die ECO Start-Stopp-Funktion und die Segelfunktion.

Spezielle Modifikationen für den Einsatz im SL

Für den Einsatz im SL erhielt das intern M 177 genannte Triebwerk eine neue Ölwanne, neu positionierte Ladeluftkühler sowie eine aktive Kurbelgehäuseentlüftung. Die Ein- und Auslasskanäle wurden für einen noch effektiveren Gaswechsel optimiert und die Abgasführung für Katalysatorbox und Otto-Partikelfilter vergrößert. Die Mehrleistung des SL 63 4MATIC+ erzielten die Entwickler in erster Linie durch einen höheren Ladedruck und grösseren Luftdurchsatz sowie eine modifizierte Motorsoftware. In Summe begeistert der Achtzylinder durch seine aussergewöhnliche Leistungsentfaltung mit kraftvollem Schub in allen Drehzahlbereichen, verbunden mit höchstmöglicher Effizienz für niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte.

Im SL 63 4MATIC+ verfügt der Achtzylinder über aktive Motorlager. Der SL 55 4MATIC+ kann optional im Rahmen des AMG DYNAMIC PLUS Pakets damit ausgestattet werden. Die Lager lösen den Zielkonflikt zwischen einer möglichst weichen Anbindung des Triebstrangs für hohen Komfort und einer möglichst steifen Anbindung für optimale Fahrdynamik, indem sie ihre Steifigkeit stufenlos und schnell an die jeweiligen Fahrbedingungen anpassen. Dabei handelt es sich um flüssigkeitsgefüllte Gummilager. Die Fahrzeugsensoren erkennen die jeweilige Fahr-situation sowie das daraus resultierende Schwingungsverhalten des Motors und

geben diese Informationen an ein Steuergerät weiter. Dieses regelt die Kraft, mit der der Motor an die Karosserie angekoppelt wird, und optimiert somit das Fahrverhalten. Dazu wird in dem Lager ein magnetisches Dämpferfluid durch einen Ringspalt einer Spule gepresst. Unterschiedlich hohe Ströme erzeugen dabei eine magnetische Kraft, die den Durchfluss und damit die Motorlagerung entsprechend den Informationen aus dem Steuergerät regelt.

Drei Kühlkreisläufe für optimales Temperaturmanagement

Damit es dem neuen Mercedes-AMG SL auch beim forcierten Einsatz auf Racetracks nicht zu heiss wird, kümmern sich gleich drei Kühlkreisläufe um einen ausgewogenen Temperaturhaushalt. Der Hochtemperaturkreislauf kühlt den AMG 4,0-Liter-V8-Biturbomotor und die beiden Abgasturbolader. Er versorgt ausserdem den Heizungswärmetauscher für die bedarfsgerechte und komfortable Temperierung des Innenraums. Die mechanische Wasserpumpe ist raumsparend am Motorblock platziert und erhält ihren Antrieb zuverlässig und direkt über den Steuertrieb, wobei ein Ritzel auf der Nockenwelle in das Zahnrad der Wasserpumpe greift. Die Pumpe wälzt insgesamt 12,3 Liter Kühlmittel mit bis zu vier Bar Druck und 400 Litern pro Minute um.

Das dreireihige Hauptkühlmodul (Hochtemperaturkühler, Niedertemperaturkühler, Kondensator), der angeflanschte Sauglüfter und der – unter anderem für einen niedrigen Schwerpunkt „liegend“ eingebaute – Zusatzbugkühler (für den Hochtemperaturkreislauf) sind hinter der grossformatigen Kühlerverkleidung mittig vor dem Motor positioniert. Somit können sie optimal und mit grossem Luftvolumen angeströmt werden. Einfluss auf das Wärmemanagement nehmen nicht nur das dreistufige Thermostat und das Absperrventil (bei kaltem Motor wird der Kühlkreislauf angehalten, damit das Triebwerk schneller auf Betriebstemperatur kommt), sondern auch aktive Aerodynamik-Elemente wie die beiden AIRPANELS vor dem Hauptkühlmodul oder das aktive Aerodynamik-Element im vorderen Unterboden.

Mit 7,2 Liter Volumen fällt der Niedertemperaturkreislauf etwas kleiner aus. Er bedient die Ladeluftkühler, das AMG SPEEDSHIFT MCT 9G Getriebe sowie das Motorsteuergerät. Die Leistung des Hauptkühlers unterstützt ein Zusatzkühler im linken Radlauf. Durch die indirekte Luft-Wasser-Ladeluftkühlung konnten die Entwickler eine effiziente Ladeluftkühlung für hohe Leistung auch bei schwierigen Aussenbedingungen sicherstellen. Der Kunststoff-Lufteintrittskasten ist so ausgeführt, dass eine maximale Gleichverteilung der Luft über die Rohre – bei minimalem Druckverlust – ermöglicht wird. Die Dimensionierung der Ladeluftkühlungskomponenten erlaubt es, die Ladelufttemperatur in genau definierten Werten über der Umgebungstemperatur zu halten.

Der dritte Kühlkreislauf ist für das Motoröl zuständig. Der Öl-Wasser-Wärmetauscher („Ölkühler“) im rechten Radlauf ermöglicht eine schnelle Erwärmung des Öls. Dies wirkt sich positiv auf die Lebensdauer des Triebwerks aus und reduziert den Verbrauch nach einem Kaltstart. Ausserdem verhindert dieser Kreislauf, dass der Motor überhitzt und dadurch Schaden nimmt. Die Steuerung des externen Ölkühlers erfolgt über ein eigenes Ölthermostat. Die Öl- und Wasserleitungen bestehen aus Aluminium statt aus Stahl, was zur Gewichtsreduzierung beiträgt.

Manufakturfertigung digital und smart: „One Man, One Engine“

Der Motor wird in reiner Handarbeit montiert. In der AMG Motorenmanufaktur am Standort Affalterbach ist das Prinzip „One Man, One Engine“ mit Fertigungsmethoden der Industrie 4.0 verknüpft. Diese ist nach den modernen Erkenntnissen der Ergonomie, des Warenflusses, der Qualitätssicherung, der Nachhaltigkeit und der Effizienz gestaltet. Die smarte Produktion zeichnet sich durch maximale Flexibilität aus, ist transparent und hocheffizient. Dabei sichert und steigert sie die Qualität der Motoren sowie der Produktionsprozesse mit digitalen Technologien.

Kurze Schaltzeiten, hohe Effizienz: das AMG SPEEDSHIFT MCT 9G Getriebe

Das AMG SPEEDSHIFT MCT 9G Getriebe (MCT = Multi-Clutch Transmission) ist speziell auf die Anforderungen im neuen SL abgestimmt. Eine nasse Anfahrkupplung ersetzt den Drehmomentwandler. Sie reduziert das Gewicht und optimiert durch ihre geringere Massenträgheit das Ansprechverhalten auf Gaspedalbefehle, insbesondere beim Spurt und bei Lastwechseln. Die aufwendig abgestimmte Software gewährleistet extrem kurze Schaltzeiten sowie bei Bedarf schnelle Mehrfachrückschaltungen und liefert dank Zwischengasfunktion

in den Fahrprogrammen „Sport“ und „Sport+“ ein besonders emotionales Schalterlebnis. Definierte Zündungseingriffe ermöglichen hier noch schnellere Gangwechsel als in den anderen Modi. In allen Fahrprogrammen erfolgt das Anfahren im ersten Gang, um stets ein dynamisches Fahrerlebnis zu gewährleisten. Zudem ist die RACE START Funktion appliziert, die optimales Beschleunigen aus dem Stand garantiert.

Die Highlights des Getriebes sind:

- Anpassung der Schaltkennlinie an das ausgewählte AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramm
- Im manuellen Modus „M“ reagiert das Getriebe unmittelbar und präzise auf manuelle Schaltbefehle des Fahrers und setzt die Befehle blitzschnell um.
- Das Kurzzeit-M-Programm ermöglicht einen spontanen Wechsel in den manuellen Modus „M“ – einfach durch Betätigen der Schaltpaddles.
- Automatische Zwischengasfunktion beim Herunterschalten: Dieser Effekt ist in den Fahrprogrammen „Sport“, „Sport+“ und „RACE“ (serienmässig beim SL 63 4MATIC+) automatisch aktiv.
- ECO Start-Stopp-Funktion ist im Fahrprogramm „Comfort“ automatisch aktiv.
- „Segel“-Funktion ist im Fahrprogramm „Individual“ aktivierbar.

Vollvariabler Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+

Erstmals in seiner fast 70-jährigen Geschichte ist der SL mit einem Antrieb auf alle vier Räder erhältlich. Die beiden V8-Modelle sind serienmässig mit dem vollvariablen Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+ ausgestattet. Das intelligente System verbindet die Vorteile verschiedener Antriebskonzepte miteinander: Die vollvariable Momentenverteilung auf Vorder- und Hinterachse gewährleistet nicht nur optimale Traktion am physikalischen Limit. Der Fahrer kann sich auch auf hohe Fahrstabilität und Fahrsicherheit unter allen Bedingungen verlassen: bei trockener Fahrbahn genauso wie bei Nässe oder auf Schnee. Die Überblendung von Heck- zu Allradantrieb und umgekehrt erfolgt kontinuierlich auf Basis einer ausgeklügelten Matrix, welche die intelligente Steuerung in die gesamte Fahrzeugsystemarchitektur einbindet.

Eine elektromechanisch geregelte Kupplung verbindet die ständig angetriebene Hinterachse variabel mit der Vorderachse. Die bestmögliche Drehmomentverteilung wird – je nach Fahrsituation und Fahrerwunsch – laufend berechnet. So kann der neue Roadster stufenlos variabel vom traktionsorientierten Allradantrieb bis zum reinen Hinterradantrieb gefahren werden. Neben Traktion und Querdynamik verbessert der Allradantrieb auch die Längsdynamik für eine noch kraftvollere Beschleunigung.

Performance-Hybride mit exklusivem AMG Konzept

Zu einem späteren Zeitpunkt wird Mercedes-AMG den SL auch mit leistungsstarkem Performance-Hybridantrieb anbieten. Die AMG E PERFORMANCE Antriebsstrategie will einen elektrifizierten Antriebsstrang bieten, der die Fahrdynamik erhöht, gleichzeitig aber auch höchst effizient ist. Mit der Leistungssteigerung durch den zusätzlichen Elektromotor konnte das Entwicklerteam parallel auch den Wirkungsgrad des Gesamtfahrzeugs verbessern – und geringere Emissionen sowie einen niedrigeren Verbrauch erzielen.

Raumlenker-Vorderachse und aktive Wankstabilisierung

Der neue Mercedes-AMG SL: das Fahrwerk

Serienmässig ist der SL 55 4MATIC+ mit einem neu entwickelten AMG RIDE CONTROL Stahlfederfahrwerk mit besonders leichten und leistungsfähigen Aluminium-Stossdämpfern inklusive Verstelldämpfung sowie Leichtbau-Schraubenfedern ausgestattet. Erstmals erhält ein Serienfahrzeug von Mercedes-AMG eine Raumlenker-Vorderachse mit fünf Lenkern, die komplett innerhalb der Felge angeordnet sind. Das verbessert die Kinematik deutlich. Die voneinander unabhängigen Radführungs- und Radfederungselemente ermöglichen hohe Querbeschleunigungen bei minimalen Antriebseinflüssen auf das Lenksystem. An der Hinterachse führt ebenfalls eine 5-Lenker-Raumkonstruktion die Räder. Premiere im SL 63 4MATIC+ feiert darüber hinaus das innovative AMG ACTIVE RIDE CONTROL Fahrwerk mit aktiver, hydraulischer Wankstabilisierung. Das System ermöglicht ein noch besseres Einlenk- und Lastwechselverhalten mit AMG typischer Dynamik, Präzision und Rückmeldung für den Fahrer. Gleichzeitig erhöht es den Fahrkomfort bei Geradeausfahrt und bei der Überfahrt von Bodenwellen.

Um die ungefederten Massen zu reduzieren, sind alle Fahrwerkslenker, Achsschenkel und Radträger an Vorder- und Hinterachse des neuen SL aus geschmiedetem Aluminium gefertigt. Das Raumlenker-Konzept führt jedes Rad mit geringsten elastischen Bewegungen. Die hohe Sturz- und Spursteuigkeit ermöglicht nicht nur hohe Kurvengeschwindigkeiten, sie vermittelt dem Fahrer auch optimalen Fahrbahnkontakt im weit oben angesiedelten Kurvengrenzbereich. Dies zeigt sich in exzellenter Querdynamik und Fahrstabilität bei hohen Geschwindigkeiten ebenso wie in der gutmütigen Reaktion auf äussere Einflüsse wie Seitenwind, Bodenwellen oder Reibwertsprüngen. Eine besonders direkte Anbindung des Stossdämpfers am hinteren Radträger reduziert Schwingungen und unerwünschte Radlastschwankungen. Die voneinander unabhängigen Radführungs- und Radfederungselemente ermöglichen hohe Querbeschleunigungen bei minimalen Antriebseinflüssen auf das Lenksystem – auch ein Komfortmerkmal.

Eine Neuentwicklung sind die Leichtbau-Schraubenfedern: Durch eine spezielle Wärmebehandlung konnte ihr Gewicht reduziert werden, ohne die Leistungsfähigkeit zu verringern. Im Herstellungsprozess wird die Federunterlage erstmals auf die Feder geklebt. Diese feste Verbindung vermeidet, dass im Laufe eines Fahrzeuglebens Verschleiss durch Schmutzeintrag wie zum Beispiel Sand entsteht. Die Feder korrodiert über den Lebenszyklus nicht und die maximale Bauteilbelastung kann infolgedessen bei geringerem Gewicht erhöht werden. Das spart rund 0,2 Kilogramm je Feder.

Eine weitere Leichtbau-Massnahme betrifft die Drehstab-Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse bei Fahrzeugen ohne aktive Wankstabilisierung. Dank einer variablen Wandstärke kann ihr Gewicht reduziert werden. Dazu wird das Vormaterial durch einen speziellen Ziehprozess massgeschneidert auf die Belastung im Fahrzeug abgestimmt. Die maximale Wandstärke wird nur noch dort eingesetzt, wo sie aufgrund der maximalen Belastung erforderlich ist, in diesem Fall im Bereich der Gummilager.

Noch mehr Komfort und Sportlichkeit: adaptive Verstelldämpfung mit zwei Ventilen

Der SL 55 4MATIC+ verfügt serienmässig über die jüngste Generation der AMG Verstelldämpfung. Dieses System arbeitet mit jeweils zwei sogenannten Druckbegrenzungsventilen pro Dämpfer. Mithilfe dieser stufenlosen Regelventile lässt sich eine deutlich grössere Dämpfkraftspreizung realisieren: Ein Ventil steuert die Zugstufe, also die Kraft, die beim Ausfedern des Rades entsteht, und das andere die Druckstufe, wenn das Rad einfedert. Die Regelung von Zug- und Druckstufe erfolgt unabhängig voneinander. Im Detail bedeutet dies, dass die sogenannte Weichkennlinie des Stossdämpfers reduziert wurde und die Hartkennlinie des Stossdämpfers noch stärker ausgeprägt werden konnte. Der Aufbau federt damit bei Stössen feinfühlicher an und entkoppelt Einträge aus der Strasse. Gleichzeitig wird durch die weiter verfeinerte Ansteuerung von Zugstufenventil und Druckstufenventil (stufenlos und unabhängig voneinander) der Aufbau bestmöglich stabilisiert. Diese Technologie ermöglicht es, einerseits den Komfort zu erhöhen, andererseits aber auch die Fahrdynamik nochmals sportlicher auszulegen.

Das Steuergerät der Fahrwerksregelung passt mittels Datenanalyse – unter anderem von Beschleunigungs- und Radwegsensoren – für jedes Rad die Dämpfungskraft in wenigen Millisekunden situationsgerecht an. Durch den Einsatz der zwei Verstellventile ist der Dämpfer in der Lage, in allen Bereichen der Radschwingungen die Dämpfungkraftverstellung zu gewährleisten. Durch die besondere Bauform der Ventile reagiert der Dämpfer schnell und feinfühlig auf veränderte Fahrbahnoberflächen und Fahrzustände.

Der Fahrer kann die Grundabstimmung über die AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme vorwählen: Auf Knopfdruck wechselt das Fahrverhalten beispielsweise von voller Dynamik im „Sport+“-Modus bis zum ruhigen Dahingleiten in der „Comfort“-Einstellung. Zusätzlich lässt sich die Abstimmung über einen eigenen Taster in drei Stufen unabhängig von den Fahrprogrammen anpassen.

Zum ersten Mal in Serie: AMG ACTIVE RIDE CONTROL mit hydraulischer, aktiver Wankstabilisierung

Im SL 63 4MATIC+ kommt ein vollkommen neu entwickeltes Hydrauliksystem zum Einsatz, das erstmals bei einem Mercedes-AMG Modell in Serie geht: das innovative AMG ACTIVE RIDE CONTROL Fahrwerk. Grösste Neuerung: Aktive Hydraulikelemente ersetzen die herkömmlichen mechanischen Drehstab-Querstabilisatoren und gleichen Wankbewegungen des neuen SL in Sekundenbruchteilen aus. Dazu erhalten die adaptiven Stossdämpfer zusätzlich zwei hydraulische Anschlüsse. Einer davon befindet sich an der Druckseite des Dämpfers, der andere an der Zugseite. Die Verbindung der Dämpferkammern an allen vier Rädern und der Leitungen erfolgt dabei direkt über die Stellventile der adaptiven Dämpfer.

Die intelligente hydraulische Verschaltung der vier Federbeine und die Druckregulierung von Pumpe und Schaltventilen erlauben eine sehr breite Wankfederrate bei gleichzeitig reduzierten Wankbewegungen. Bildlich gesprochen: Jeder Drehstab von null bis steif lässt sich automatisch darstellen. Im Alltag erhöht das den Komfort, weil selbst einseitig auftretende Unebenheiten individuell ausgeglichen werden. Bei dynamischer Kurvenfahrt mindert die Hydraulik zudem aktiv den Sturzverlust. Dank der resultierenden hohen Sturzsteifigkeit lenkt der Roadster sehr präzise ein.

Bei Geradeausfahrt wird abhängig von Fahrprogramm und Fahrsituation das System komplett geöffnet. Einzelhindernisse, die sonst zu Wankbewegungen führen, pendelt das System aus. Fahrer und Passagiere erleben ein deutlich komfortableres Fahrgefühl. Die reduzierten Wankbewegungen bei Kurvenfahrt zahlen gleichermassen in den Komfort wie in die Fahrdynamik ein. Auch die Ausprägung des Fahrverhaltens in den einzelnen Fahrprogrammen lässt sich noch stärker zwischen Komfort und Sport spreizen.

Alle Dämpfer sind hydraulisch miteinander verbunden

Das Grundprinzip des Fahrwerks basiert darauf, dass die Druck- beziehungsweise Zugseiten der einzelnen Dämpfer des Fahrzeugs miteinander verschaltet sind. Die Druckstufe des Dämpfers vorne links ist über eine hydraulische Leitung mit der Zugstufe des Dämpfers vorne rechts verbunden. Zudem erfolgt über eine Leitung quer durch das Fahrzeug auch eine Verbindung mit der Druckseite des hinteren linken Dämpfers sowie der Zugstufe des hinteren rechten Dämpfers. Über einen zweiten Kreislauf sind analog dazu jeweils die anderen Seiten der Dämpferkammern miteinander verbunden. Die vereinfachten Verläufe der Hydraulikleitungen ergeben jeweils die Form eines „H“.

Neben der Verschaltung der Dämpfer sind in dem System weitere, für die Funktion wichtige Bauteile im Einsatz. Die Zug- und Druckseiten der Dämpfer sind über ein elektrisch ansteuerbares 2/2-Wegeventil, Comfort Valve genannt, direkt miteinander verbunden. An jeder der Dämpfer-Druckseiten ist zudem ein Druckspeicher angebracht. Beide Kreisläufe sind zusätzlich mit einer zentralen Pumpe verbunden. Sie sorgt dafür, dass in beiden Kreisläufen der hydraulische Systemdruck eingestellt werden kann. Die Verbindung zwischen Pumpe und den Kreisläufen erfolgt über 2/2-Wegeventile. Zur Überwachung des Systemdrucks in den jeweiligen Leitungen sind hinter den Ventilen Drucksensoren integriert. Der Systemdruck kann frei gewählt werden und damit auch die Grösse der generierten Wankabstützung. Dabei gilt: Je höher der Systemdruck ist, desto grösser ist die zu erwartende Wanksteifigkeit.

Das System arbeitet sehr effizient, da es die vorhandene Bewegungsenergie des Fahrzeugs nutzt, um das Wankverhalten positiv zu beeinflussen. Die Hydraulik des AMG ACTIVE RIDE CONTROL Fahrwerks speist auch

das optionale Liftsystem für die Vorderachse. Bei Bedarf hebt sich der Vorderwagen um 30 Millimeter an und erleichtert beispielsweise die Einfahrt in Tiefgaragen oder das Überfahren von Fahrbahnschwellen. Die Bedienung des Liftsystems erfolgt über das Multimedia-Zentraldisplay oder über die AMG Lenkradtasten. Das entsprechende Menü öffnet sich nach einem Druck auf die Fläche mit dem Fahrzeugsymbol auf der Bedienleiste. Unter anderem lassen sich so Positionen per GPS-Technologie abspeichern, sodass sich der Vorderwagen beim erneuten Passieren der entsprechenden Stellen automatisch anhebt.

Hinterachs-Sperrdifferenzial für optimierte Fahrstabilität

Serienmässig verfügt der SL 63 4MATIC+ über ein elektronisch gesteuertes Hinterachs-Sperrdifferenzial, das in allen Fahrzuständen eine hervorragende Traktion und höchste Fahrsicherheit gewährleistet. Für den SL 55 4MATIC+ ist es im Rahmen des optionalen AMG DYNAMIC PLUS Pakets erhältlich. Nicht nur die Traktion der Antriebsräder an der Hinterachse wird weiter verbessert. Auch die Kurvengeschwindigkeiten im Grenzbereich steigen an. Zudem wird die Fahrstabilität beim Spurwechsel mit hoher Geschwindigkeit optimiert. Das System arbeitet mit einer variablen Sperrwirkung im Zug- und Schubetrieb und ist perfekt auf die unterschiedlichen Fahrzustände und Fahrbahnreibwerte abgestimmt.

AMG Hochleistungs-Verbundbremsanlage für kurze Bremswege

Exzellente Verzögerungswerte und präzise Dosierbarkeit garantiert die neu entwickelte AMG Hochleistungs-Verbundbremsanlage. Sie überzeugt mit kurzen Bremswegen, feinfühligem Ansprechverhalten und nicht zuletzt mit hoher Stabilität und Lebensdauer – auch bei extremer Beanspruchung. Zu den Komfort-Funktionen zählen die Berganfahrhilfe, Vorfüllen und Trockenbremsen bei Nässe. Bei ausgeschalteter Zündung und stehendem Fahrzeug wird zudem automatisch die Parkstellung „P“ durch das Getriebe aktiviert; die elektrische Feststellbremse löst automatisch beim Anfahren.

Die Verbundbremsscheiben sind besonders leicht: Von den reduzierten ungefederten Massen profitieren Fahrdynamik und Einlenkverhalten. Bremsscheibe (aus Stahlguss) und Bremsstopf (aus Aluminium) sind nun mit speziellen Stiften verbunden und nicht mehr mit Schrauben wie bislang. Diese Konstruktion spart Platz, der für eine noch bessere Bremsenkühlung genutzt wird. Neu ist auch die laufrichtungsgebundene Lochung: Neben der Gewichtersparnis und besseren Wärmeabführung punktet diese Lösung mit einem schnelleren Ansprechen bei Nässe sowie einer besseren Belagreinigung nach Bremsvorgängen.

Bei den beiden SL Varianten mit V8-Motor sind vorne innenbelüftete und gelochte Verbundbremsscheiben in der Grösse 390 x 36 Millimeter mit 6-Kolben-Festsätteln montiert, an der Hinterachse in der Grösse 360 x 26 Millimeter mit 1-Kolben-Faustsätteln. Der SL 55 4MATIC+ verfügt dabei über rot lackierte Bremssättel, der SL 63 4MATIC+ über gelbe.

Auf Wunsch lassen sich beide SL Varianten mit der AMG Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage ausstatten, mit Bremsscheiben der Grösse 402 x 39 Millimeter an der Vorderachse und 360 x 32 Millimeter an der Hinterachse. Sie spart gegenüber der Serienbremse noch einmal Gewicht ein. Gleichzeitig widerstehen die Keramikscheiben selbst extremen Belastungen und halten die Bremswege dauerhaft kurz – beispielsweise ideal für den Einsatz auf der Rennstrecke. Dank der Lackierung der Bremssättel in Bronze sind sie ausserdem auf Anhub als absolute High-Performance-Komponenten zu erkennen. Alle Beläge sind kupferfrei und damit umweltschonender.

Vereint Agilität und Stabilität

Der neue Mercedes-AMG SL: die aktive Hinterachslenkung

Erstmals in seiner langen Historie ist der SL serienmässig mit einer aktiven Hinterachslenkung (HAL) ausgestattet. Abhängig von der Geschwindigkeit lenken die Hinterräder entweder in die gleiche oder in die entgegengesetzte Richtung der Vorderräder. Das auf den neuen SL exakt abgestimmte System ermöglicht damit gleichermassen ein agiles und stabiles Fahrverhalten. Weitere Vorteile sind die leichtere Fahrzeug-Beherrschbarkeit im Grenzbereich sowie weniger Lenkaufwand, weil die Übersetzung der Vorderradlenkung mit 12,8:1 (statt 14,2:1 ohne HAL) direkter ist.

Herzstück des Systems sind zwei elektromechanische Lenkungsaktuatoren (Elektromotoren mit Spindeltrieb), die keine mechanische Verbindung zum Lenkrad haben. Sie ersetzen die konventionellen Spurlenker an der Hinterachse. Dieses „By-Wire“-System verstellt elektronisch gesteuert die Hinterräder in einem vordefinierten Kennfeld. Die Spurwinkeländerung beträgt jeweils in eine Richtung bis zu 2,5 Grad am Hinterrad.

Bis Tempo 100 km/h werden die Hinterräder in entgegengesetzter Richtung zu den Vorderrädern eingeschlagen. Dies entspricht einer virtuellen Verkürzung des Radstands. Vorteil: Der SL lenkt deutlich agiler in Kurven ein, erfordert weniger Lenkarbeit und macht dadurch noch mehr Fahrvergnügen. Weitere Vorteile sind die erhöhte Handlichkeit und der reduzierte Wendekreis in täglichen Fahrsituationen – wie etwa beim Abbiegen oder Einparken.

Fährt der SL schneller als 100 km/h, schlägt das System die Hinterräder parallel zu den Vorderrädern ein (maximaler Lenkwinkel dann 0,7 Grad). Dies entspricht einer virtuellen Verlängerung des Radstandes und verbessert spürbar die Fahrstabilität. Gleichzeitig baut sich bei Richtungswechseln die Seitenkraft an den Hinterrädern deutlich schneller auf, was die Reaktion auf Lenkbefehle beschleunigt.

Die aktive Hinterachslenkung verbessert nicht nur das Handling in Kurven, sondern unterstützt den Fahrer auch bei plötzlichen Ausweichmanövern und erhöht damit die aktive Sicherheit. Das macht den SL im Grenzbereich leichter beherrschbar.

Das Ansprechverhalten ist darüber hinaus abhängig vom AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramm: In Sport+ beispielsweise reagiert die Hinterachslenkung schon bei niedrigeren Geschwindigkeiten nochmals agiler und direkter. Sie unterstützt auch beim optionalen automatischen Einparken und der Remote Parking Funktion. Spätere Updates „over the air“ sind ebenfalls möglich.

Grosse Spreizung der Fahrzeugcharakteristik

Der neue Mercedes-AMG SL: die Fahrprogramme

Die sechs AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme „Glätte“, „Comfort“, „Sport“, „Sport +“, „Individual“ und „RACE“ (Fahrprogramm RACE Serie bei S 63 4MATIC+, für SL 55 4MATIC+ im optionalen AMG DYNAMIC PLUS Paket enthalten) ermöglichen eine grosse Spreizung der Fahrzeugcharakteristik von komfortabel bis dynamisch.

Dabei werden zahlreiche relevante Parameter verändert:

- Antrieb: Gaspedalkennlinie, Schaltzeiten und -zeitpunkte in den Ausprägungen Reduced, Moderate, Sport oder Dynamic
- AMG DYNAMICS: Agilisierungsfunktionen wie Allradregelung, Allradantrieb, Lenkungs-kennlinie und ESP®; Zusatzfunktionen in den Ausprägungen Basic, Advanced, Pro oder Master
- Abgasanlage: Klang und Ausprägung der Soundfunktionen Balanced oder Powerful
- Fahrwerk: in den Ausprägungen Comfort, Sport, Sport+

Die einzelnen Fahrprogramme bieten ein individuelles Fahrerlebnis, präzise zugeschnitten auf unterschiedliche Fahrbedingungen und Fahrerwünsche:

- „Glätte“: optimale Abstimmung auf rutschige und vereiste Fahrbahnbeschaffenheiten mit reduziertem Leistungseinsatz und flacher Momentenkurve. Verschiffene Gangwechsel und früheres Hochschalten unterstützen den stabilitätsorientierten Fahreindruck.
- „Comfort“: komfortables und verbrauchsoptimiertes Fahren, unter anderem durch sehr frühes Hochschalten. Fahrwerk und Lenkung sind komfortbetont abgestimmt. Ausserdem ist hier die ECO Start-Stop-Funktion aktiv.
- „Sport“: sportliche Ausprägung durch agileres Ansprechen auf Gaspedalbefehle, verkürzte Schaltzeiten, früheres Zurückschalten und die Emotionalisierung der Gangwechsel durch Zwischengas. Dynamischere Abstimmung von Fahrwerk und Lenkung.
- „Sport+“: extrem sportliche Ausprägung durch noch agilere Gasannahme, akustisch stärker betontes Zwischengas bei Zurückschaltungen sowie gezielte Momenteneingriffe beim Hochschalten mit Zylinderabschaltung für optimale Schaltzeiten. Erhöhte Leerlaufdrehzahl für schnelleres Anfahren. Fahrwerk, Lenkung und Antriebsstrang sind noch dynamischer abgestimmt.
- „RACE“ (Serie bei SL 63 4MATIC+, optional im Rahmen des AMG DYNAMIC PLUS Pakets für SL 55 4MATIC+): für hochdynamische Fahrten auf abgesperrten Rennstrecken. Hier sind alle Parameter auf maximale Performance getrimmt.
- „Individual“: bietet die Möglichkeit, die einzelnen Parameter nach den persönlichen Vorlieben auszuwählen und abzuspeichern. Ausserdem steht hier in den Antriebseinstellungen „Reduced“ und „Moderate“ auch die Segelfunktion zur Verfügung.

AMG DYNAMICS: mehr Agilität bei hoher Stabilität

Als Feature im Rahmen der AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme verfügen die SL Modelle über AMG DYNAMICS. Diese integrierte Fahrdynamikregelung erweitert die stabilisierenden Funktionen des ESP® um agilisierende Eingriffe in die Allradregelung, die Lenkungs-kennlinie, die Regelung des variablen Allradsystems und in ESP® Zusatzfunktionen. Bei dynamischer Kurvenfahrt bewirkt zum Beispiel ein kurzer Bremseneingriff am kurveninneren Hinterrad ein definiertes Giermoment um die Hochachse für spontanes und präzises Einlenken. Dabei reicht die Spanne von extrem stabil bis hin zu hochdynamisch.

Auf dem Multimedia-Display wird bei der Auswahl der Fahrprogramme das AMG DYNAMICS Symbol mit dem entsprechenden Zusatz angezeigt.

- „Basic“ ist den Fahrprogrammen „Glätte“ und „Comfort“ zugeordnet. Die Roadster zeigen hier ein sehr stabiles Fahrverhalten mit hoher Gierdämpfung.

- „Advanced“ wird im Programm „Sport“ aktiviert. Die SL Modelle bleiben neutral ausbalanciert. Die geringere Gierdämpfung, weniger Lenkwinkelbedarf und die gesteigerte Agilität unterstützen dynamische Manöver wie beispielsweise Fahrten auf verwinkelten Landstrassen.
- „Pro“ (Abkürzung für „Professional“) gehört zum Programm „Sport+“. In „Pro“ wird der Fahrer noch stärker bei dynamischen Fahrmanövern unterstützt, die Agilität und Fahrbahnrückmeldung bei Kurvenfahrten weiter gesteigert.
- „Master“ ist mit dem Fahrprogramm „RACE“ gekoppelt (Serie bei SL 63 4MATIC+, optional im Rahmen des AMG DYNAMIC PLUS Pakets für SL 55 4MATIC+): Der „Master“-Modus richtet sich an Fahrer, die Dynamik und Fahrspass auf abgesperrten Rundstrecken erleben möchten. „Master“ bietet eine tendenziell leicht übersteuernde Fahrzeugbalance, geringen Lenkwinkelbedarf und ein agileres Einlenkverhalten. Auf diese Weise gewährleistet „Master“ höchste Agilität und bringt das fahrdynamische Potenzial optimal zur Geltung. Um in den „Master“-Modus zu gelangen, muss der Fahrer über den separaten Taster in der Mittelkonsole das ESP® in ESP® SPORT Handling Mode oder ESP® OFF schalten.

Im Fahrprogramm „Individual“ kann der Fahrer die AMG DYNAMICS Stufen „Basic“, „Advanced“, „Pro“ und „Master“ selbst festlegen.

Aktive Aerodynamik für hohe Balance und mehr Effizienz

Der neue Mercedes-AMG SL: die Aerodynamik

Ein wesentlicher Entwicklungsschwerpunkt des neuen SL war eine hohe Aero-Effizienz. Das heisst ein perfekt ausgewogenes Verhältnis zwischen geringem Luftwiderstand und reduziertem Auftrieb. Hier profitiert der luxuriöse Roadster von der umfassenden Motorsport-Expertise von Mercedes-AMG. Die umfangreichen aktiven Aerodynamik-Elemente an Front und Heck sind nahtlos in das Exterieurdesign integriert. Weitere Detailmassnahmen reduzieren den Luftwiderstandsbeiwert bis auf c_w 0,31 – ein für offene Sportwagen sehr guter Wert. Die gute Aerodynamik reduziert den Verbrauch und stabilisiert das Fahrverhalten.

Fahrstabilität, Luftwiderstand, Kühlung sowie Windgeräusche: Die Aerodynamik des SL erfüllt komplexe Anforderungen. Durch eine ausgewogene Aerobalance lassen sich kritische Fahrsituationen entschärfen, etwa bei einem plötzlichen Ausweichmanöver mit hohem Tempo. Gleichzeitig trägt sie zu leichterer Fahrbarkeit, hoher Effizienz und niedrigen Windgeräuschen bei.

Besondere Herausforderung bei einem Roadster ist es, die Aerobalance ausgewogen zu halten, ganz gleich, ob das Verdeck geöffnet oder geschlossen ist. Der Fahrzeugcharakter und die Fahreigenschaften sollen unverändert bleiben. Ausserdem soll das Geräuschniveau nicht zu stark variieren, wenn abgesenkte Seitenscheiben oder der Einsatz eines Windschotts die Verhältnisse ändern.

Die dreidimensional ausmodellerte Frontschürze mit Jet-Wing und Frontsplitter reduziert nicht nur den Auftrieb auf das gewünschte Mass, sie hilft auch bei der gezielten An- und Abströmung der Kühlmodule. Zusätzlich bewirkt die Kühlluftströmung aus den aerodynamisch ausgeformten Bremsluftkanälen eine gezielte Verbesserung der Bremsleistung. Der grossflächig verkleidete Unterboden garantiert sowohl eine optimale Abluftströmung des Ölkühlers im Unterbodenbereich als auch eine effektive Anströmung des Heckdiffusors.

Luftregelsystem AIRPANEL erstmals zweiteilig

Ein weiteres technisches Highlight verbessert ebenfalls die Aerodynamik: das zweiteilige, aktive Luftregelsystem AIRPANEL. Der erste Teil operiert mit senkrechten Lamellen, die sich hinter der Kühlerverkleidung und dem unteren Lufteinlass in der Frontschürze verbergen. Der zweite Teil befindet sich hinter dem oberen Lufteinlass und hat horizontale Lamellen. Alle Lamellen werden elektronisch gesteuert und lassen sich mit Stellmotoren öffnen und schliessen, um den Luftstrom bedarfsgerecht zu leiten und damit die Aeroperformance zu verbessern.

Normalerweise sind die Lamellen geschlossen – auch bei Höchstgeschwindigkeit. Diese Stellung reduziert den Luftwiderstand und ermöglicht es, die Luft gezielt in Richtung Unterboden zu lenken, um den vorderen Auftrieb weiter zu reduzieren. Erst wenn bestimmte Temperaturen an vordefinierten Komponenten erreicht sind und der Kühlluftbedarf besonders hoch ist, öffnen die Lamellen (der zweite Teil erst ab 180 km/h) und lassen maximale Kühlluft zu den Wärmetauschern strömen. Das erfordert eine hochintelligente und schnelle Regelung.

Aktiver Heckspoiler mit intelligenter Betriebsstrategie

Das Gleiche gilt für eine weitere aktive Komponente der Aerodynamik: den nahtlos in die Fahrzeug-Silhouette integrierten, ausfahrbaren Heckspoiler. Er verändert seine Stellung je nach Fahrzustand. Dabei berücksichtigt die Steuerungssoftware zahlreiche Parameter: Sie bezieht die Fahrgeschwindigkeit, die Längs- und Querbewegung und die Lenkgeschwindigkeit in die Berechnung ein.

Der Spoiler nimmt ab 80 km/h fünf unterschiedliche Winkelstellungen ein, um entweder die Fahrstabilität zu optimieren oder den Luftwiderstand zu verringern. Erkennt das System Fahrdynamik, bewegt sich der Spoiler in die steilste Position und gewährleistet so ein gleichermassen dynamisches wie sicheres Fahrverhalten.

- Stellung 0 (eingefahren), -11-Grad-Winkel, 0-80 km/h: Der vollständig in das Design des Heckdeckels integrierte Heckspoiler ermöglicht die cleane Optik im Stand und bei niedrigem Tempo. Die Verstellmechanik ist beim Parken vor Verschmutzungen oder Fremdkörpern geschützt.
- Stellung 1, +6-Grad-Winkel, 80-140 km/h: In dieser Position weist der neue SL den geringsten Luftwiderstand auf (niedriger als in Stellung 0), für bestmögliche Effizienz und niedrigen Verbrauch.
- Stellung 2, +11-Grad-Winkel, 140-160 km/h: optimaler Ausgleich zwischen geringem Luftwiderstand und Fahrstabilität ab mittlerer Fahrgeschwindigkeit
- Stellung 3, +17-Grad-Winkel, 160 km/h-Vmax: optimaler Ausgleich zwischen geringem Luftwiderstand und Fahrstabilität bis zur Höchstgeschwindigkeit
- Stellung 4, +22-Grad-Winkel, Dynamic Position, 120 km/h-Vmax, bei vom Fahrzeug erkanntem hochdynamischen Fahrbetrieb: maximale Querdynamik durch höchsten Abtrieb für beste Bodenhaftung. Gleichzeitig höchste Fahrstabilität. In diese Position kann der Spoiler auch unabhängig von der Fahrsituation ausfahren, wenn der Fahrer die Display-Taste am Lenkrad betätigt.

Ein Plus an Abtrieb und Effizienz: das optionale Aerodynamik-Paket

Dieses Paket schärft nicht nur die Optik: Grössere Flics an den vorderen und hinteren Stossfängern, ein grösserer Heckdiffusor sowie ein aktives Aerodynamik-Profil im Unterboden vor dem Motor verbessern die aerodynamischen Eigenschaften erheblich – sowohl Abtrieb als auch Luftwiderstand. Dadurch verbessern sich die Fahreigenschaften bei hohen Geschwindigkeiten, besonders die Querbeschleunigung, die Fahrstabilität, die Bremsstabilität und die Effizienz. Die Geschwindigkeitsschwellen des Heckspoilers variieren mit dem Aerodynamikpaket. Dabei fährt der Heckspoiler bei Stellung 1 und 2 um 10 km/h früher aus und bietet eine Verbesserung der Balance mit einem steileren Winkel von 26,5 Grad in der Dynamic Position.

Aktives Aerodynamik-Profil im Unterboden

Als Bestandteil des optionalen Aerodynamik-Pakets trägt das aktive Aerodynamik-Profil, das sich fast unsichtbar im Unterboden vor dem Motor verbirgt, massgeblich zum verbesserten Fahrverhalten bei. Das nur rund zwei Kilogramm leichte Carbon-Element reagiert auf die Stellung der AMG DYNAMICS und fährt bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h in Basic/Advanced beziehungsweise 80 km/h in Pro/Master automatisch circa 40 Millimeter nach unten aus. Dies verändert den Luftstrom am Unterboden deutlich. Dadurch wird der sogenannte Venturi-Effekt erzeugt, der den Wagen zusätzlich an die Fahrbahn saugt und den Auftrieb an der Vorderachse bei 250 km/h um rund 50 Kilogramm reduziert. Dies spürt der Fahrer auch bei niedrigeren Geschwindigkeiten positiv in der Lenkung: Der SL lässt sich noch präziser in Kurven dirigieren und fährt noch spurstabiler. Besonders beim schnellen Einlenken und hoher Querbeschleunigung reagiert der Roadster deutlich agiler und bleibt stets leicht beherrschbar. Darüber hinaus wird der Luftwiderstandsbeiwert verbessert.

Fährt das elektrisch angetriebene Profil aus, öffnet sich gleichzeitig die Abluftöffnung des Motorkühlers im Bug und leitet die Luftströmung gezielt in Richtung des Heckdiffusors. Dieser wird somit optimal angeströmt. Das erhöht auch die Fahrstabilität der Hinterachse und reduziert das Temperaturniveau der Hotspots im Heckbereich. Gleichzeitig sorgen die aerodynamischen Raffinessen des neuen SL für eine optimierte Bremsenkühlung, indem die kalte Luft gezielt zu den Radschüsseln geleitet wird. Zum Schutz gegen Beschädigungen ist das aktive Bauteil federnd aufgehängt und kann daher bei Bodenwellen problemlos nach oben ausweichen.

Darüber hinaus verstärkt das aktive Element die Wirkung des aktiven Luftregelsystems AIRPANEL: Sind die beweglichen Jalousien geschlossen, wird der Auftrieb an der Vorderachse noch mehr reduziert. Das Aerodynamikprofil am Unterboden kann im Stand ausgefahren werden (um es zum Beispiel von Blättern zu reinigen) und wird dann beim Losfahren automatisch eingefahren. Beim Erreichen der Geschwindigkeitsschwelle fährt das Profil wieder automatisch aus.

Aeroräder reduzieren Luftwiderstand und Gewicht

Für den SL steht ausserdem eine Reihe aerodynamisch optimierter Leichtmetallräder mit 20 oder 21 Zoll Durchmesser zur Wahl, die mit weniger Verwirbelungen den Luftwiderstand reduzieren. Besonders ausgefeilt sind 20-Zoll-Räder mit Aeroringen aus Kunststoff, die Gewicht sparen.

Die niedrigen Windgeräusche des SL tragen einen erheblichen Teil zum Mercedes typischen Langstreckenkomfort bei. Effektive Dichtungssysteme und die ausgefeilte Aero-Akustik garantieren hohe Alltagstauglichkeit. Einen wichtigen Beitrag zur aktiven Sicherheit leistet die Schmutzfreihaltung von Aussenspiegeln, Seitenscheiben und Heckscheibe.

Vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten für einen individuellen Auftritt

Der neue Mercedes-AMG SL: die Ausstattung

Die Ausstattungsdetails und die zahlreichen Optionen bieten vielfältige Möglichkeiten zur Individualisierung des neuen SL – von sportlich-dynamisch bis luxuriös-elegant. Zwölf Lackfarben inklusive der beiden exklusiven Töne Hyperblau Metallic und MANUFAKTUR Monzagrau magno, drei Dachvarianten, zahlreiche neue Räderdesigns in den Grössen 19 bis 21 Zoll sowie verschiedene Exterieurdesign-Pakete stehen zur Verfügung.

Zur Markteinführung bietet Mercedes-AMG den neuen SL in zwölf attraktiven Lackierungen an. Das Angebot umfasst neben dem Unilack Sonnengelb auch die besonders exklusiven MANUFAKTUR Lacke. Hinzu kommen die Metalllackierungen Hightechsilber, Obsidianschwarz, Selenitgrau, Spektralblau sowie Hyperblau, das ausschliesslich dem SL vorbehalten ist. Ein weiterer Exklusivlack ist MANUFAKTUR Monzagrau magno. Abgerundet wird das Farbangebot durch MANUFAKTUR Alpingrau uni, MANUFAKTUR Opalithweiss bright, MANUFAKTUR Opalithweiss magno, MANUFAKTUR Patagonienrot Metallic und MANUFAKTUR Spektralblau magno. Alle Lackfarben lassen sich mit einem schwarzen, roten oder grauen Stoffverdeck kombinieren.

Der SL 55 4MATIC+ rollt serienmässig auf 19 Zoll grossen AMG Leichtmetallrädern im Vielspeichendesign, wahlweise in Silber oder Schwarz matt, der SL 63 4MATIC+ auf 20-Zoll-AMG Leichtmetallrädern im 5-Doppelspeichen-Design. Das Räderangebot umfasst insgesamt neun unterschiedliche Varianten. Darunter zwei aerodynamisch optimierte 20-Zoll-Optionen im 5-Doppelspeichen- oder Vielspeichendesign. Abgerundet wird das Programm mit 21-Zoll-AMG Leichtmetallrädern im 10-Speichen-Design und 21-Zoll-AMG Schmiederädern im 5-Doppelspeichen-Design, beide jeweils in zwei Farbvarianten.

Exterieurdesign-Pakete für einen noch eleganteren oder sportlicheren Look

Für das weitere Nachschärfen der Optik in Richtung Eleganz oder Dynamik stehen für den neuen SL drei Exterieurdesign-Pakete zur Wahl.

- Das AMG Chrom-Paket Exterieur enthält edle Akzente in Hochglanzchrom an der Frontschürze, der Seitenschwellerverkleidung sowie am Heck.
- Beim AMG Night-Paket sind ausgewählte Exterieur-Elemente in Hochglanzschwarz ausgeführt, wie der Frontsplitter, die Seitenschwellerverkleidungen, die Spiegelkappen und das Zierelement im Heckdiffusor. Hinzu kommen abgedunkelte Endrohrblenden. Je nach gewähltem Lack ergeben sich so markante Kontraste oder fließende Übergänge.
- Das AMG Night-Paket II umfasst darüber hinaus weitere Elemente in Hochglanzschwarz, inklusive Kühlerverkleidung, Typografie und Mercedes Stern am Heck.
- Mit dem AMG Carbon-Paket Exterieur erinnern Leichtbau-Komponenten aus Kohlefaser an die Motorsport-Historie des SL. Zu den Carbon-Teilen gehören unter anderem der Frontsplitter, die Aussenspiegelgehäuse und der Diffusor am Heck. Hinzu kommen Endrohrblenden in Hochglanzschwarz.

AMG DYNAMIC PLUS Paket für maximalen Fahrspass

Für den SL 55 4MATIC+ steht optional das AMG DYNAMIC PLUS Paket zur Verfügung (serienmässig im SL 63 4MATIC+ enthalten). Es bündelt zahlreiche High-Performance-Komponenten – für maximalen Fahrspass mit beeindruckender Agilität:

- Dynamische AMG Motorlager binden je nach Fahrsituation den Motor steifer oder flexibler an die Karosserie an. In jeder Fahrsituation ergibt dies eine bestmögliche Balance zwischen Fahrdynamik und Komfort.
- Das elektronisch gesteuerte AMG Hinterachs-Sperrdifferenzial verteilt bei dynamischer Kurvenfahrt und schnellem Beschleunigen die benötigte Kraft noch schneller und exakter zwischen den Rädern und garantiert so maximale Traktion.

- Das Fahrprogramm „RACE“ liefert mit noch spontanerem Ansprechverhalten des Motors und der direkteren Gaspedalkennlinie Rennstrecken-Performance auf Knopfdruck. Wählbar als zusätzliches Fahrprogramm über die AMG Lenkradtasten.
- Die Tieferlegung um zehn Millimeter senkt den Fahrzeugschwerpunkt und stabilisiert das Fahrzeug zusätzlich.
- Die gelb lackierten AMG Bremssättel unterstreichen optisch das gesteigerte Fahrdynamik-Potenzial.

Edles Ambiente im Innenraum für entspanntes und komfortables Reisen

Im Interieur des neuen SL sorgen hochwertige Materialien und ausgesuchte Farbharmonien für ein luxuriöses Ambiente mit hohem Wohlfühlfaktor. Das für die V8-Modelle serienmässige Leder Nappa steht in den Varianten Schwarz, Sage Grey/Schwarz sowie Red Pepper/Schwarz und Sienabraun/Schwarz zur Wahl. Für einen besonders exklusiven Touch sorgen die optional verfügbaren Polsterungen in MANUFAKTUR Macchiatobeige/Titangrau oder in MANUFAKTUR Tartufobraun/Schwarz. Die AMG Performance Sitze lassen sich zudem mit der Kombination aus Leder Nappa und Mikrofaser DINAMICA mit gelber oder roter Ziernaht beziehen.

Passend dazu gibt es die Zierelemente und die Mittelkonsole neben dem serienmässigen Schwarz hochglänzend auch in Aluminium oder Carbon sowie in MANUFAKTUR Chrom Schwarz. Das AMG Performance Lenkrad mit serienmässiger Lenkradheizung steht in den Ausführungen Leder Nappa und Leder Nappa/Mikrofaser DINAMICA zur Wahl.

Mercedes-AMG Schlüssel mit komfortablen KEYLESS-GO Funktionen

Serienmässig verfügen die beiden Modellvarianten des neuen SL über KEYLESS-GO mit flächenbündigen Türgriffen. Sobald sich der elektronische Schlüssel im unmittelbaren Bereich des Fahrzeugs (circa ein Meter im Umkreis) befindet, kommuniziert die Fahrzeugelektronik über Antennen mit dem Schlüssel. Stimmt der Code überein, erkennt das Fahrzeug seinen Besitzer und entriegelt sich. Ein weiterer Vorteil: Der SL kann nicht verriegelt werden, solange der elektronische Schlüssel im Fahrzeug liegt. Verschiessen lässt sich das Fahrzeug entweder aktiv mithilfe des Schlüssels oder indem die Taste am Griff der Fahrer- oder Beifahrertür gedrückt wird. Auch der Startvorgang erfolgt bequem ohne Zündschlüssel. Der Motor läuft an, sobald bei gedrücktem Bremspedal die Start-Stopp-Taste rechts neben dem Lenkrad betätigt wird.

Den hohen Komfortanspruch des neuen Mercedes-AMG SL unterstreichen serienmässige Ausstattungsdetails wie das Wireless Charging System, also eine kabellose Auflademöglichkeit für damit kompatible Smartphones, die den sogenannten Qi-Standard erfüllen. Die entsprechende Fläche für das induktive Laden sitzt im Ablagefach in der Mittelkonsole, Details zum Ladevorgang werden auf dem Touchscreen angezeigt.

Helfer im Hintergrund

Der neue Mercedes-AMG SL: die Fahrassistenzsysteme

Mithilfe von zahlreichen Sensoren, Kameras sowie Radar beobachten die Fahrassistenzsysteme den Verkehr und das Umfeld des neuen Roadsters. Wenn nötig, können sie somit blitzschnell eingreifen. Wie in den neuen Generationen von Mercedes C- und S-Klasse wird der Fahrer durch zahlreiche neue oder erweiterte Systeme unterstützt. So kann er in Alltagssituationen durch Entlastung bei Geschwindigkeitsanpassung, Abstandsregelung, Lenken und Spurwechsel noch komfortabler und sicherer fahren. Bei Gefahr helfen ihm die Systeme, situationsgerecht auf eine drohende Kollision zu reagieren. Die Funktionsweise der Systeme wird durch ein neues Anzeigeformat im Kombiinstrument sichtbar.

Die neue Assistenzanzeige im Kombiinstrument stellt die Funktionsweise der Fahrassistenzsysteme verständlich und transparent in einer Vollbild-Ansicht dar. Der Fahrer erkennt dort räumlich abstrahiert sein Auto, Fahrspuren, Spurmarkierungen und andere Verkehrsteilnehmer wie Pkw, Lkw und Zweiräder wieder. Auf Basis dieser Umgebungsdarstellung werden Systemzustand und Funktionsweise der Assistenten visualisiert. Die neue animierte Assistenzanzeige basiert auf einer in Echtzeit erzeugten 3-D-Szene. Diese hochwertige und dynamische Darstellung macht die Funktionsweise der Fahrassistenzsysteme in einem Augmented-Reality-Fahrerlebnis transparent.

Nachfolgend die wichtigsten Neuerungen der Systeme im neuen SL:

ATTENTION ASSIST

Das serienmäßige System kann typische Anzeichen von Ermüdung und starker Unaufmerksamkeit des Fahrers erkennen und fordert ihn mit einer Warnmeldung auf, rechtzeitig zu pausieren.

Aktiver Abstands-Assistent DISTRONIC

Dieses intelligente System kann auf allen Strassentypen – Autobahn, Landstrasse und in der Stadt – automatisch den vorgewählten Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen halten. Neu sind die

- kollisionsvermeidende Reaktion auf stehende Verkehrsteilnehmer bis maximal 100 km/h (bisher: 60 km/h),
- Wahl der Dynamik der DISTRONIC in MBUX, unabhängig von DYNAMIC SELECT.

Aktiver Lenk-Assistent

Er unterstützt den Fahrer im Geschwindigkeitsbereich bis 210 km/h beim Folgen der Fahrspur. Neu sind

- Spurerkennung zusätzlich mit 360-Grad-Kamera,
- signifikant erhöhte Verfügbarkeit und Kurvenperformance auf Landstrassen,
- erhöhte Fahrbahnzentrierung auf Autobahnen,
- situationsspezifische ausserspurmittige Fahrweise (zum Beispiel Bildung einer Rettungsgasse, aber auch Orientierung am Fahrbahnrand auf Landstrassen ohne Mittenmarkierung).

Verkehrszeichen-Assistent

Er erkennt neben herkömmlich ausgeschilderten Geschwindigkeitsbeschränkungen auch Schilderbrücken und Baustellenbeschilderungen. Neu sind

- Stoppschild-Warnfunktion – Warnung vor Überfahren eines Stoppschilds,
- Rote-Ampel-Warnfunktion – Warnung vor Überfahren einer roten Ampel.

Aktiver Spurhalte-Assistent

Der Aktive Spurhalte-Assistent erkennt im Geschwindigkeitsbereich von 60 bis 250 km/h mittels einer Kamera das Überfahren von Fahrbahnmarkierungen sowie Fahrbahnrändern und unterstützt den Fahrer dabei, ein ungewolltes Verlassen der Fahrspur zu vermeiden. Bei Kollisionsgefahr mit erkannten Verkehrsteilnehmern in

der Nachbarspur, zum Beispiel überholenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen, greift das System ebenfalls ein. Neu sind

- die Reaktion auf Fahrbahnränder, zum Beispiel eine Grasnarbe,
- besonders intuitiver Eingriff über die Lenkung,
- das Einstellen der Empfindlichkeit über ein Menü (Früh, Mittel, Spät).

Aktiver Spurwechsel-Assistent

Der Aktive Spurwechsel-Assistent unterstützt den Fahrer kooperativ beim Spurwechsel auf die Nachbarspur. Der Spurwechsel nach links oder rechts wird nur dann unterstützt, wenn laut Sensorik die benachbarte Fahrspur durch eine unterbrochene Spurmarkierung von der eigenen getrennt ist und keine Fahrzeuge im relevanten Sicherheitsbereich erkannt wurden. Neu sind

- die längere Suchphase (15 Sekunden statt 10 Sekunden, länderabhängig), in der der Spurwechsel stattfinden kann, und
- die höhere Querdynamik (länderabhängig).

Aktiver Nothalt-Assistent

Der Aktive Nothalt-Assistent bremst das Fahrzeug in der eigenen Spur bis zum Stillstand ab, wenn er erkennt, dass der Fahrer während der Fahrt dauerhaft nicht mehr in das Fahrgeschehen eingreift. Dies funktioniert im neuen SL selbst dann, wenn der Aktive Abstands-Assistent DISTRONIC mit Lenk-Assistent nicht eingeschaltet ist. Weitere Neuerung: Gurtstraffer und Bremsruck als letzte Hinweise vor der Bremsenleitung.

Aktiver Brems-Assistent mit Kreuzungsfunktion

Der Aktive Brems-Assistent nutzt die im Fahrzeug installierten Sensoren, um eine Kollisionsgefahr mit vorausfahrenden, kreuzenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen zu registrieren. Im Falle einer drohenden Kollision kann das System den Fahrer optisch und akustisch warnen. Bei zu schwacher Bremsung durch den Fahrer ist es zudem möglich, diesen durch eine situationsgerechte Erhöhung des Bremsmoments zu unterstützen sowie eine autonome Notbremsung einzuleiten, wenn keine Reaktion durch den Fahrer erfolgt. Neu sind

- die Abbiegefunktion (unter anderem querende Fussgänger beim Abbiegen),
- die Erweiterung der Kreuzungsfunktion auf Überlandstrecken (bis 120 km/h statt 72 km/h),
- die Warnung und Bremsung bei Gegenverkehr.

Aktiver Totwinkel-Assistent und Ausstiegswarnfunktion

Der Aktive Totwinkel-Assistent kann optisch und bei Blinkerbetätigung auch akustisch im Geschwindigkeitsbereich von circa 10 bis 200 km/h vor seitlichen Kollisionen warnen. Wenn der Fahrer die Warnungen ignoriert und dennoch einen Spurwechsel einleitet, kann das System bei Geschwindigkeiten über 30 km/h im letzten Moment über einseitige Bremsung spurkorrigierend eingreifen. Zusätzlich kann die Ausstiegswarnfunktion im Stillstand vor dem Aussteigen signalisieren, dass ein Fahrzeug (auch Fahrräder) im kritischen Bereich vorbeifährt. Diese Funktion ist im Stillstand und bis zu drei Minuten nach dem Ausschalten der Zündung verfügbar. Neu sind

- die Ergänzung der Gefahrenanzeige mithilfe der aktiven Ambientebeleuchtung (auch bei der Ausstiegswarnung);
- dank der Kameras des MBUX Interieur-Assistenten kann eine Gefahrenanzeige sogar bereits dann erfolgen, wenn Fahrer oder Beifahrer nur ihre Hand Richtung Türgriff bewegen.

DIGITAL LIGHT mit Projektion von Warnsymbolen auf die Fahrbahn

Die revolutionäre Scheinwerfertechnologie DIGITAL LIGHT ist bei den SL-Modellen serienmässig an Bord. Sie ermöglicht innovative Funktionen, etwa die Projektion von Hilfsmarkierungen oder Warnsymbolen auf die Fahrbahn. DIGITAL LIGHT besitzt in jedem Scheinwerfer ein Lichtmodul mit drei lichtstarken LEDs, deren Licht mithilfe von 1,3 Millionen Mikrosiegeln gebrochen und gerichtet wird. Pro Fahrzeug beträgt die Auflösung also über 2,6 Millionen Pixel. Untergebracht sind die Mikrospiegel auf der Fläche der Grösse eines Daumennagels. Ein Steuergerät mit leistungsstarkem Grafik-Rechner generiert über eine HDMI-ähnliche Verbindung einen permanenten Videostream zu den Spiegeln. DIGITAL LIGHT greift damit die Technik von Videobeamern auf. Zu erkennen ist der neuartige Scheinwerfer an seiner konkaven Linse.

Der Fernlicht-Assistent ist beim Ausblenden von Gegenverkehr oder Verkehrsschildern hochgenau. Auch die Hell-Dunkel-Grenzen und die Lichtverteilung aller übrigen adaptiven Lichtfunktionen werden mit einer deutlich verbesserten Präzision dargestellt, was beispielsweise im Nebellicht, Autobahnlicht oder City-Licht die Ausleuchtung optimiert.

Wegweisend sind die Assistenzfunktionen:

- Warnung vor erkannten Baustellen durch die Projektion eines Baggersymbols auf die Fahrbahn,
- Warnung und Markierung durch ein Spotlight auf erkannte Fussgänger am Fahrbahnrand,
- Hinweis auf Ampel, Stoppschild oder Einfahrverbot durch Projektion eines Warnsymbols auf die Fahrbahn,
- Unterstützung auf verengten Fahrbahnen (Baustelle) durch Projektion von Führungsmarkierungen auf die Fahrbahn,
- Anzeige des Starts des kooperativen Spurwechsels,
- Warnung und Richtungsweisung, wenn der Spurhalte- oder Totwinkel-Assistent eine Gefahr erkennen.

Präventiver Insassenschutz PRE-SAFE®

Den einzigartigen präventiven Insassenschutz PRE-SAFE® bietet der Mercedes-AMG SL bereits serienmässig. In Gefahrensituationen strafft PRE-SAFE® beispielsweise vorsorglich die Gurte von Fahrer und Beifahrer oder bewegt den Beifahrersitz in eine für einen möglichen Aufprall günstigere Position. PRE-SAFE® nutzt dafür die Sensorik anderer Systeme wie ESP® oder der Fahrassistenzsysteme.

Auch an die Sicherheit der Kleinsten ist gedacht: Kindersitzbefestigungen nach dem i-Size-Standard mit Isofix-Verankerungen und TopTether befinden sich an den Fondsitzen und am Beifahrersitz. Damit bei kleinen Passagieren als Co-Piloten der Beifahrerairbag aus Sicherheitsgründen abgeschaltet wird, ist auf dem Beifahrersitz eine automatische Kindersitzerkennung installiert: Eine in die Sitzfläche integrierte Matte erkennt anhand der Gewichtsverteilung, ob ein Kindersitz montiert ist. Spezielle Kindersitze mit Transpondern sind also nicht erforderlich.

Viele digitale Dienste von Mercedes me connect

Der neue Mercedes-AMG SL: die Connectivity

Umfangreiche intuitive Bedienmöglichkeiten und viele digitale Dienste von Mercedes me connect ermöglicht das Infotainmentsystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Zu den Stärken zählen das intuitive Bedienkonzept per Touchscreen oder Touch Control Buttons am Lenkrad, die Smartphone-Integration von Apple CarPlay und Android Auto, die Freisprecheinrichtung per Bluetooth-Anbindung und Digital Radio (DAB und DAB+).

In Verbindung mit MBUX haben Kunden bereits Zugang zu Connectivity-Services wie Live Traffic Information. Mit Mercedes me connect wird der neue SL insgesamt intelligenter: Vor und nach der Fahrt oder von unterwegs lassen sich weitere Funktionen nutzen. Dazu muss der Roadster lediglich im Mercedes me Portal mit einem Mercedes me Account verknüpft und die Nutzungsbedingungen akzeptiert werden.

Das Mercedes me connect Angebot ist umfangreich und reicht vom Wartungsmanagement über Fernsteuerungen bis hin zu Parkhaus-Informationen. Der SL erkennt zum Beispiel, wenn Wartungsbedarf besteht, und sendet automatisch eine Meldung an den vom Kunden hinterlegten Mercedes-AMG Servicepartner. Dieser kann ein Angebot für die anstehenden Wartungsarbeiten erstellen und auf Wunsch an den Kunden senden. Mit der Fernabfrage des Fahrzeugstatus kann der Kunde wichtige Daten seines Fahrzeugs wie Tankfüllstand oder Reifendruck jederzeit bequem von zu Hause oder vom Büro aus überprüfen.

Mit der Türfernschliessung und -entriegelung lässt sich über die Mercedes me App das Fahrzeug ver- und entriegeln oder kontrollieren, ob das Fahrzeug verschlossen ist. Auch das ist von überall und jederzeit möglich. Dieser Dienst umfasst eine Passworteingabe beim Öffnen des Fahrzeugs, was die Gefahr eines Fremdzugriffs auf das Fahrzeug reduziert. Des Weiteren kann der Kunde per E-Mail darüber informiert werden, dass sein Fahrzeug aus der Ferne entriegelt wurde. Weitere Funktionen sind zum Beispiel die Fahrzeugortung per GPS sowie die geografische Fahrzeugüberwachung (Geofencing).

Staus effektiv umfahren und Zeit sparen

Dank Navigation mit Live Traffic Information und Car-to-X-Kommunikation fährt der Kunde mit Echtzeit-Verkehrsdaten. So können Staus effizient umfahren und wertvolle Zeit gespart werden. Dank Car-to-X-Kommunikation tauschen sich vernetzte Fahrzeuge über Verkehrseignisse aus. Frühzeitige Informationen zu Gefahrenstellen – wenn beispielsweise die Warnblinkanlage eingeschaltet ist – erhöhen die Sicherheit. Regelmässige Online-Updates der Navigationskarte sorgen für einen stets aktuellen Stand.

Verfügbare Parkplätze auf öffentlichen Strassen werden mit Wahrscheinlichkeitsprognose und teilweise in Echtzeit übermittelt. Sie sind in der Mercedes me App sowie optional in der Navigationskarte von MBUX zu sehen, ebenso Parkplätze in Parkhäusern. Die Daten können in die Navigation übernommen werden. Je nach Anbieter werden zusätzliche Informationen wie die Öffnungszeiten, die Anzahl der Parkplätze und ihre Höhe sowie Preise und Zahlungsmethoden angezeigt. Das aktuelle Wetter und die Temperatur im Umkreis werden optional auf der Navigationskarte angezeigt.

Ziele lassen sich auch als 3-Wort-Adressen auf Basis des what3word-Systems (w3w) eingeben. what3words ist die einfachste Art der Ortsangabe. Die Welt ist hier in drei mal drei Meter grosse Quadrate eingeteilt. Jedes Quadrat verfügt über eine eindeutige, unverwechselbare Adresse, die aus drei Wörtern besteht. Das macht jeden Ort auf dem Globus adressierbar – auch dort, wo es keine postalischen Adressen gibt. Dies kann bei der Zielsuche eine grosse Unterstützung darstellen.

Mit dem Sprachassistenten „Hey Mercedes“ können MBUX Funktionen genutzt und auch Online-Anfragen beispielsweise nach dem Wetter oder Restaurants gestellt werden. Dabei müssen keine vorgegebenen Formulierungen verwendet werden. Das System versteht einfache Umgangssprache. Beispiele: „Wo kann ich

in der Nähe einen Burger essen?“ und „Brauche ich heute einen Regenschirm?“ Die Ergebnisse der Online-Suche zum Beispiel nach Restaurants oder Hotels können in der Navigation als Ziel übernommen werden. In Verbindung mit dem Dienst „Internet in the Car“ lässt sich ein Wifi-Hotspot einrichten oder weitere Dienste wie Internet-Radio und Musicstreaming nutzen.

Technische Daten¹

Mercedes-AMG SL 63 4MATIC+

Motor		
Zylinderzahl/-anordnung		8/V
Hubraum	cm ³	3.982
Nennleistung	kW/PS	430/585
bei Drehzahl	1/min	5.500-6.500
Nenndrehmoment	Nm	800
bei Drehzahl	1/min	2.500-5.000
Verdichtungsverhältnis		8,6
Gemischaufbereitung		mikroprozessorgesteuerte Benzineinspritzung, Biturbo-Aufladung
Kraftübertragung		
Antrieb		vollvariabler Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+
Getriebe		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (Automatik mit nasser Mehrscheiben-Anfahrkupplung)
Übersetzungen		
1./2./3./4./5./6./7./8./9. Gang		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Rückwärts		4,80
Fahrwerk		
Vorderachse	AMG ACTIVE RIDE CONTROL Fahrwerk mit semiaktiver Wankstabilisierung, Aluminium-Doppelquerlenkern, Bremsmomentabstützung, Schraubenfedern und adaptiver Verstelldämpfung	
Hinterachse	AMG ACTIVE RIDE CONTROL Fahrwerk mit semiaktiver Wankstabilisierung, Aluminium-Doppelquerlenkern, Bremsmomentabstützung, Schraubenfedern und adaptiver Verstelldämpfung	
Bremsanlage	hydraulische Zweikreis-Bremsanlage; vorn 390-mm-Verbundbrems scheiben innenbelüftet und gelocht, 6-Kolben-Aluminium-Festsattel; hinten 360-mm-Verbundbrems scheiben innenbelüftet und gelocht, 1-Kolben-Aluminium-Faustsattel; elektrische Feststellbremse, ABS, Brems-Assistent, 3-Stufen-ESP®	
Lenkung	elektromechanische Parameter-Servolenkung mit Zahnstange, variabler Übersetzung (14,4:1 bei Nullstellung) und variabler Lenkkraftunterstützung	
Felgen	vorn: 9,5 J x 20 H2; hinten: 11 J x 20 H2	
Reifen	vorn: 265/40 ZR 20; hinten: 295/35 ZR 20	
Masse und Gewichte		
Radstand	mm	2.700
Spurweite vorne/hinten	mm	1.660/1.625
Länge/Höhe/Breite	mm	4.705/1.353/1.915
Wendekreis	m	12,84
Kofferraumvolumen	l	213-240
Gewicht fahrfertig nach EG	kg	1.970
Zuladung	kg	320
Tankinhalt/davon Reserve	l	70/10
Fahrleistungen, Verbrauch, Emissionen		
Beschleunigung 0-100 km/h	sec	3,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	315
Kraftstoffverbrauch kombiniert WLTP	l/100 km	12,7-11,8
CO ₂ -Emissionen kombiniert WLTP	g/km	288-268

¹ Technische Angaben zu Leistung, Drehmoment, Fahrleistungen, Verbrauch und Emissionen in dieser Veröffentlichung sind vorläufig und wurden intern nach Massgabe der jeweils anwendbaren Zertifizierungsmethode ermittelt. Es liegen bislang weder bestätigte Werte vom TÜV noch eine EG-Typgenehmigung noch eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

Technische Daten¹

Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+

Motor		
Zylinderzahl/-anordnung		8/V
Hubraum	cm ³	3.982
Nennleistung	kW/PS	350/476
bei Drehzahl	1/min	5.500-6.500
Nenndrehmoment	Nm	700
bei Drehzahl	1/min	2.250-4.500
Verdichtungsverhältnis		8,6
Gemischaufbereitung		mikroprozessorgesteuerte Benzineinspritzung, Biturbo-Aufladung
Kraftübertragung		
Antrieb		vollvariabler Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+
Getriebe		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (Automatik mit nasser Mehrscheiben-Anfahrkupplung)
Übersetzungen		
1./2./3./4./5./6./7./8./9. Gang		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Rückwärts		4,80
Fahrwerk		
Vorderachse		AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit Aluminium-Doppelquerlenkern, Anfahr- und Bremsmomentabstützung, Leichtbau-Schraubenfedern, Stabilisator und adaptiver Verstelldämpfung
Hinterachse		AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit Aluminium-Doppelquerlenkern, Anfahr- und Bremsmomentabstützung, Leichtbau-Schraubenfedern, Stabilisator und adaptiver Verstelldämpfung
Bremsanlage		hydraulische Zweikreis-Bremsanlage; vorn 390-mm-Verbundbrems scheiben innenbelüftet und gelocht, 6-Kolben-Aluminium-Festsattel; hinten 360-mm-Verbundbrems scheiben innenbelüftet und gelocht, 1-Kolben-Aluminium-Faustsattel; elektrische Feststellbremse, ABS, Brems-Assistent, 3-Stufen-ESP®
Lenkung		elektromechanische Parameter-Servolenkung mit Zahnstange, variabler Übersetzung (14,4:1 bei Nullstellung) und variabler Lenkkraftunterstützung
Felgen		vorn: 9,5 J x 19; hinten: 11 J x 19
Reifen		vorn: 255/45 ZR 19; hinten: 285/40 ZR 19
Masse und Gewichte		
Radstand	mm	2.700
Spurweite vorne/hinten	mm	1.665/1.629
Länge/Höhe/Breite	mm	4.705/1.359/1.915
Wendekreis	m	12,84
Kofferraumvolumen	l	213-240
Gewicht fahrfertig nach EG	kg	1.950
Zuladung	kg	330
Tankinhalt/davon Reserve	l	70/10
Fahrleistungen, Verbrauch, Emissionen		
Beschleunigung 0-100 km/h	sec	3,9
Höchstgeschwindigkeit	km/h	295
Kraftstoffverbrauch kombiniert WLTP	l/100 km	12,7-11,8
CO ₂ -Emissionen kombiniert WLTP	g/km	288-268

¹ Technische Angaben zu Leistung, Drehmoment, Fahrleistungen, Verbrauch und Emissionen in dieser Veröffentlichung sind vorläufig und wurden intern nach Massgabe der jeweils anwendbaren Zertifizierungsmethode ermittelt. Es liegen bislang weder bestätigte Werte vom TÜV noch eine EG-Typgenehmigung noch eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

Ansprechpartner:

Roger Welti, Tel.: +41 44 755 88 42, roger.welti@daimler.com

Roman Kälin, Tel.: +41 44 755 88 06, roman.kaelin@daimler.com

Weitere Informationen zu Mercedes-Benz in der Schweiz sind [hier](#) verfügbar. Presse-Informationen und Digitale Services für Journalisten und Multiplikatoren finden Sie auf unserer [Media Site Schweiz](#) oder auf der Online-Plattform [Mercedes me media](#).