



Informazione stampa  
28 ottobre 2021

## Nuova Mercedes-AMG SL: la riedizione di un'icona

### Indice

La riedizione di un'icona .....	2
Cifre, dati e informazioni interessanti.....	8
Linea equilibrata dal DNA sportivo.....	9
Elevata idoneità all'uso quotidiano con configurazione dei sedili 2+2 e plancia "iper-analogica" .....	11
Nuova architettura roadster con struttura composita in alluminio per la massima rigidità.....	15
Meno peso e baricentro più basso .....	17
Grande varietà, con la gamma più ampia di sempre.....	18
Un connubio di agilità e stabilità .....	24
Alleati in background .....	32
Tanti servizi digitali di Mercedes me connect .....	35

Le descrizioni e i dati riportati in questa cartella stampa riguardano la gamma internazionale delle vetture Mercedes-Benz. Sono possibili differenze specifiche per Paese. Ulteriori informazioni specifiche per Paese sui veicoli offerti, inclusi i valori WLTP, sono disponibili sul sito <https://www.mercedes-benz.com>

Mercedes-Benz AG, 70546 Stoccarda, Germania

Telefono +49 711 17-0, fax +49 711 17-22244, [dialog.mb@daimler.com](mailto:dialog.mb@daimler.com), [www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com)

Sede e Ufficio del registro delle imprese: Stoccarda; registro delle imprese n.: HRB762873

Presidente della commissione di vigilanza: Bernd Pischetsrieder

Consiglio direttivo: Ola Källenius (Presidente), Jörg Burzer, Renata Jungo Brügger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Harald Wilhelm

Per ulteriori informazioni sui consumi ufficiali di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche ufficiali di autovetture nuove si rimanda alle «Linee Guida sui consumi di carburante, sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sui consumi energetici di vetture nuove», disponibili gratuitamente presso tutti i punti vendita della Casa e presso la Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT, [www.dat.de](http://www.dat.de)).



e Mercedes-Benz, nonché AMG sono marchi registrati di Daimler AG, Stoccarda, Germania.

## La riedizione di un'icona

### Nuova Mercedes-AMG SL: versione breve

Schlieren. Nuova Mercedes-AMG SL è la riedizione di un'icona e torna alle radici con la classica capote in tessuto e il carattere sportivo. L'elegante roadster in configurazione 2+2 posti è però anche particolarmente idoneo all'uso quotidiano e per la prima volta trasferisce la potenza alla strada con la trazione integrale. L'indole sportiva è rafforzata da componenti all'avanguardia, come l'assetto ACTIVE RIDE CONTROL AMG con sistema antirollio attivo, l'asse posteriore sterzante, i freni ceramici in materiale composito AMG ad alte prestazioni (a richiesta) o il sistema DIGITAL LIGHT di serie con funzione di proiezione. Abbinato al motore V8 biturbo AMG da 4,0 litri, questo corredo tecnico garantisce un'esperienza di guida di altissimo livello. SL è un modello Performance Luxury, e in quanto tale è stato interamente sviluppato da Mercedes-AMG ad Affalterbach. I primi ad uscire sul mercato sono due modelli con motore V8 AMG. In Svizzera, la nuova Mercedes-AMG SL arriverà nelle concessionarie a marzo 2022.

Poco meno di 70 anni vedeva la luce a Stoccarda una sportiva destinata a diventare subito leggenda. Mercedes-Benz aveva una strategia: ampliare il potenziale del marchio Mercedes-Benz mietendo successi nel Motorsport. Con questa visione è nata la prima SL, una sportiva da corsa adatta all'uso stradale. Poco dopo il debutto nel 1952, la 300 SL (denominazione interna W194) infila una serie di vittorie sui circuiti di tutto il mondo. Il primo anno ottiene ad esempio una spettacolare doppietta nella leggendaria 24 Ore di Le Mans, mentre al Gran Premio del Giubileo del Nürburgring si aggiudica i primi quattro posti nella categoria delle sportive. Per i suoi successi, la SL diventa rapidamente un mito.

Alla fortunata auto da corsa segue nel 1954 la 300 SL (W198), versione sportiva di serie, che per le sue insolite porte viene soprannominata "Gullwing" o "Ali di gabbiano". Nel 1999 una giuria di giornalisti della stampa specializzata la elegge "Auto sportiva del secolo". Spiccano nella storia di questo modello anche la "Pagoda" (W113, 1963-1971), l'intramontabile R107 (1971-1989) prodotta per 18 anni o la sua erede R129, considerata un'auto scultorea per la marcata linea cuneiforme. La sigla "SL" designa ancor oggi una delle poche e autentiche icone automobilistiche al mondo.

Quasi settant'anni di evoluzione hanno segnato il passaggio dalla purosangue da corsa alla sportiva aperta di lusso. Adesso, Nuova Mercedes-AMG SL compie un altro passo in avanti, coniugando la sportività della SL delle origini con il non plus ultra dell'eleganza e l'eccellenza tecnologica che contraddistinguono i moderni modelli Mercedes.

*«SL è un'icona: da quasi 70 anni la sportiva per eccellenza entusiasma i clienti Mercedes di ogni generazione in tutto il mondo. Con la rinascita del roadster di Mercedes-AMG, Nuova SL resta più che mai il simbolo di questo fascino intramontabile», ha dichiarato Britta Seeger, membro del Consiglio direttivo di Daimler AG e responsabile della Divisione Vendite di Mercedes-Benz Cars.*

*«Nuova SL riunisce il DNA sportivo della prima SL e la Driving Performance di AMG. Inoltre offre un lusso e un comfort assoluti. È una combinazione unica nel segmento delle sportive, che si ritrova anche negli interni: il comfort e la qualità di massimo livello sono affiancati nell'abitacolo dalla giusta dose di sportività. Il raffinato accostamento di elementi analogici e delle più moderne soluzioni digitali rende evidente che Nuova SL è la rinascita di un'icona per l'età moderna», così Philipp Schiemer, presidente del consiglio di amministrazione di Mercedes-AMG GmbH.*

*«Con Nuova SL siamo riusciti a riposizionare il design iconico di SL. Gli esterni espressivi e ben modellati trasmettono un'impressione di leggerezza e di purismo, creando un equilibrio perfetto tra bellezza sensuale e design originale», ha affermato Gordon Wagener, Chief Design Officer Daimler Group.*

*«Noi di Mercedes-AMG consideriamo un grande onore aver potuto sviluppare la riedizione di questa icona tra le sportive. Quando ci è stato affidato l'incarico di progettare in toto la Nuova SL, siamo partiti da zero, senza*

*il vincolo di una struttura pre-esistente. Siamo orgogliosi del risultato, che dimostra ancora una volta la grande competenza dei progettisti di Affalterbach. La nuova concezione 2+2 coniuga l'agilità della dinamica di marcia con un comfort elevato e un'illimitata idoneità all'uso quotidiano», ha dichiarato Jochen Hermann, Chief Technical Officer di Mercedes-AMG GmbH.*

Con un design sensazionale, la tecnologia più moderna e l'eccellente comportamento su strada, Nuova Mercedes-AMG SL fissa nuovi standard nel segmento delle sportive di lusso. Il design degli esterni affascina per l'equilibrio perfetto di tre elementi: la moderna filosofia di design Mercedes-Benz della sensual purity, la tipica sportività AMG e i particolari caratteristici che citano con rispetto una tradizione, quella di SL, prossima ormai ai 70 anni. I due powerdome sul cofano motore sono soltanto uno dei tanti tributi alla SL di prima generazione. Il gioco alternato di luci ed ombre fa apparire l'auto bassa e leggera, rendendo chiaro al primo sguardo che Nuova SL è tornata alle sue radici sportive.

### **Design degli esterni: linea equilibrata dal DNA sportivo**

Le caratteristiche distintive del design della carrozzeria sono passo generoso, sbalzi corti, cofano motore lungo, abitacolo arretrato con parabrezza molto inclinato e coda poderosa. L'insieme rispetta le tipiche proporzioni di SL che, unite ai passaruota molto sagomati e ai cerchi grandi in lega leggera a filo carrozzeria, conferiscono al roadster un'immagine vigorosa e sportiva. Da chiusa, la capote integrata nella carrozzeria sottolinea il purismo dello stile sportivo.

La mascherina del radiatore specifica AMG sottolinea lo sviluppo in larghezza del frontale e riecheggia con le 14 lamelle verticali la progenitrice di tutti i modelli SL: la leggendaria sportiva da competizione 300 SL del 1952. Tra gli altri elementi di design più caratteristici figurano i fari sottili a LED DIGITAL LIGHT, dal taglio deciso, e le luci posteriori a LED, anch'esse molto piatte.

### **Design degli interni: Performance Luxury con plancia "iper-analogica"**

Gli interni di Nuova Mercedes-AMG SL rielaborano la tradizione della prima 300 SL Roadster, traghettandola nell'età moderna. La riedizione trova l'equilibrio perfetto tra doti sportive ed eleganza. I materiali raffinati e la precisione delle rifiniture sottolineano l'ambizione ad offrire il massimo comfort. La conformazione della plancia, incluso il display centrale regolabile nella consolle centrale, è focalizzata sul conducente. Al tempo stesso, gli interni presentano una configurazione 2+2 completamente nuova, che garantisce più spazio e una maggiore funzionalità. I posti nel vano posteriore aggiungono praticità e possono ospitare persone fino a 1,50 metri di altezza.

Per gli interni del nuovo modello, i designer si sono ispirati alle linee minimaliste e ai materiali pregiati dell'abitacolo della 300 SL Roadster: il risultato è un connubio entusiasmante di geometrie analogiche e universo digitale, che produce un effetto "iper-analogico". Un chiaro esempio è fornito dalla strumentazione, che è completamente digitale ma integrata in una visiera tridimensionale. Il sistema di infotainment MBUX di serie consente di scegliere tra diversi stili di visualizzazione e modalità di funzionamento.

Gli highlight nell'abitacolo di Nuova SL sono tanti; tra questi il design scultoreo dei sedili sportivi AMG a regolazione elettrica, inclusi nella dotazione di serie. I poggiatesta sono integrati negli schienali e sottolineano il carattere sportivo. È di serie anche l'AIRSCARF: le bocchette nei poggiatesta immettono un flusso d'aria calda nel vano passeggeri che, come una sciarpa invisibile, avvolge il collo e la nuca del conducente e del passeggero anteriore. La perfetta ergonomia e i motivi moderni disegnati da cuciture e giunzioni completano la sintesi di hi-tech, prestazioni e grande raffinatezza. A richiesta sono disponibili i sedili Performance AMG.

Il sistema MBUX (Mercedes-Benz User Experience) di ultima generazione è intuitivo da usare e capace di apprendere. Dispone di numerosi contenuti funzionali e della stessa logica di comando del sistema MBUX di seconda generazione che ha fatto il suo debutto a bordo di Nuova Mercedes-Benz Classe S. SL offre in aggiunta numerosi contenuti specifici AMG con cinque stili di visualizzazione. Le voci di menu riservate a questo modello, come «AMG Performance» o «AMG TRACK PACE», sottolineano anch'esse il carattere

sportivo.

### **Scocca: nuova architettura roadster con struttura in alluminio composito**

Il modello SL del 2021 si basa su un'architettura 2+2 progettata completamente ex novo da Mercedes-AMG. L'autotelaio è una struttura leggera in alluminio composito, costituita da uno spaceframe autoportante in alluminio. Questo tipo di costruzione garantisce la massima rigidità e crea quindi i perfetti presupposti per una dinamica di marcia precisa, un'ottima disposizione dei componenti e proporzioni sportive della carrozzeria. Proprio come per la prima SL del 1952, la nuova scocca è nata letteralmente da un foglio di carta bianco: non c'è un solo elemento che provenga dalla SL precedente o da un altro modello affine, come potrebbe essere AMG GT Roadster.

Lo scopo di questa architettura della scocca è realizzare la tipica Driving Performance AMG, con il focus sulla dinamica trasversale e longitudinale, e parallelamente soddisfare gli elevati requisiti di comfort e sicurezza. L'intelligente mix di materiali utilizzato per Nuova SL garantisce la massima rigidità a fronte di un peso contenuto. Ottimizzando le sezioni dei materiali e la forma dei componenti si è creato lo spazio necessario per una dotazione completa di equipaggiamenti per il comfort e la sicurezza e per la capote in tessuto. Tra i materiali figurano alluminio, magnesio, compositi in fibra e acciaio. Quest'ultimo è utilizzato ad esempio per il telaio del parabrezza, che funge da protezione anticapottamento insieme al sistema roll-bar, pronto a fuoriuscire come un lampo da dietro i sedili posteriori in caso di emergenza.

Rispetto alla Serie precedente, la rigidità torsionale della scocca è aumentata del 18 per cento. La rigidità trasversale è del 50 per cento superiore al già eccellente valore di AMG GT Roadster, mentre la rigidità longitudinale segna un 40 per cento in più. Il peso della scocca nuda è di circa 270 chilogrammi. Grazie anche al baricentro basso, la struttura leggera garantisce una straordinaria dinamica di marcia.

### **Aerodinamica attiva: per un equilibrio perfetto e un'efficienza elevata**

Uno degli obiettivi fondamentali su cui si è concentrato il lavoro di progettazione di Nuova SL è l'elevata efficienza aerodinamica, vale a dire un equilibrio perfetto tra bassa resistenza aerodinamica e portanza ridotta. Su questo versante, l'elegante roadster beneficia della profonda esperienza di Mercedes-AMG nel Motorsport e di numerosi elementi aerodinamici attivi sul frontale e sulla coda. Tutti gli elementi utilizzati per ottimizzare i flussi aerodinamici sono completamente integrati nel design degli esterni. Altri interventi di fine riducono il coefficiente di resistenza aerodinamica fino a un valore  $C_x$  di 0,31, che è un'ottima prestazione per una sportiva aperta.

L'aerodinamica di SL soddisfa le complesse aspettative in termini di stabilità di marcia, resistenza aerodinamica, raffreddamento e fruscio aerodinamico. A capote aperta o chiusa, il carattere della vettura e il suo comportamento su strada restano inalterati. L'equilibrio aerodinamico permette di disinnescare situazioni potenzialmente critiche, come una brusca manovra di scarto ad alta velocità.

### **Sistema di regolazione dell'aria AIRPANEL: per la prima volta sdoppiato**

Il sistema di regolazione attivo dell'aria AIRPANEL è realizzato in due parti ed è un gioiello tecnologico sul fronte dell'aerodinamica. La prima parte utilizza le lamelle verticali nascoste dietro la griglia della presa d'aria inferiore, nella grembialatura anteriore. La seconda parte si trova dietro la griglia della presa d'aria superiore e dispone di lamelle orizzontali. Normalmente tutte le lamelle sono chiuse. In questa posizione si ha una minore resistenza aerodinamica e l'aria viene convogliata verso il sottoscocca per ridurre ulteriormente la portanza anteriore. Solo quando certi componenti raggiungono una determinata temperatura e il fabbisogno di aria di raffreddamento è particolarmente elevato, le lamelle si aprono (quelle del secondo sistema soltanto a partire da 180 km/h) e lasciano fluire la massima portata d'aria di raffreddamento verso gli scambiatori di calore.

Un altro componente attivo è lo spoiler posteriore estraibile, che è completamente integrato nel cofano del bagagliaio. Lo spoiler cambia posizione in base alle condizioni di marcia. Il software di controllo tiene conto di numerosi parametri: nel calcolo sono considerate la velocità di marcia, l'accelerazione longitudinale e trasversale e la velocità di sterzata. A partire da 80 km/h, lo spoiler assume cinque diverse posizioni angolari

per ottimizzare la stabilità di marcia o ridurre la resistenza aerodinamica.

Il migliore comportamento di marcia si deve anche all'elemento aerodinamico attivo opzionale, che si nasconde nel sottoscocca a monte del motore. Si tratta di un profilo in carbonio, del peso di appena due chilogrammi circa, che interviene in funzione del programma di marcia AMG selezionato. A una velocità di 80 km/h il profilo fuoriesce automaticamente di circa 40 millimetri verso il basso. In questo modo si genera quell'effetto Venturi che contribuisce ad incollare l'auto alla strada e riduce la portanza sull'asse anteriore. Il conducente si accorge di questo effetto positivo quando sterza: SL si lascia guidare in modo ancora più preciso nelle curve e mantiene ancora meglio la traiettoria.

Per SL sono disponibili cerchi in lega leggera da 19, 20 o 21 pollici, tutti ottimizzati sotto il profilo aerodinamico, che riducono la resistenza aerodinamica perché generano minori turbolenze. Particolarmente sofisticati sono i cerchi da 20 pollici con anelli aerodinamici in materiale sintetico, che contribuiscono anche ad abbassare il peso.

### **La capote: meno peso e baricentro più basso**

Il posizionamento più sportivo di Nuova SL ha influito anche sulla scelta di una capote in tessuto a comando elettrico al posto del precedente tetto rigido ripiegabile in metallo. I 21 chilogrammi di peso in meno e il conseguente abbassamento del baricentro hanno effetti positivi sulla dinamica di marcia e sulla maneggevolezza. La piegatura a Z ottimizza gli spazi, riduce il peso e permette di rinunciare al tradizionale coperchio del vano di alloggiamento della capote. Con la capote completamente aperta, la centina anteriore va a chiudere perfettamente a filo. I progettisti sono anche riusciti nell'intento di conservare l'elevata idoneità all'uso quotidiano e l'esemplare comfort acustico. La capote è realizzata in tre strati, con un tappetino acustico in pregiato materiale da 450 g/m<sup>2</sup> inserito tra l'involucro esterno ben teso e il cielo rifinito con precisione.

Le manovre di apertura e chiusura durano appena 15 secondi circa e sono consentite fino a una velocità di 60 km/h. La capote si comanda dal gruppo di interruttori nella consolle centrale o dal touchscreen multimediale, dove un'animazione mostra l'avanzamento della manovra.

### **Motore, cambio e trazione integrale: grande varietà con la gamma più ampia di sempre**

Nuova SL si presenta alla data del lancio con il V8 biturbo AMG da 4,0 litri in due livelli di potenza. I propulsori sono costruiti a mano secondo il principio "one man, one engine" nello stabilimento centrale di Affalterbach. Sul modello top di gamma SL 63 4MATIC+ (consumo di carburante combinato 12,7-11,8 l/100 km, emissioni di CO<sub>2</sub> combinate 288-268 g/km)<sup>1</sup> il motore eroga 430 kW (585 CV) e mette a disposizione una coppia massima di 800 Nm sull'ampia fascia di regime compresa tra 2.500 e 4.500 giri/min. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in appena 3,6 secondi, la velocità massima è di 315 km/h. A bordo di SL 55 4MATIC+ (consumo di carburante combinato 12,7-11,8 l/100 km, emissioni di CO<sub>2</sub> combinate 288-268 g/km) il V8 dispensa 350 kW (476 CV) di potenza e 700 Nm di coppia massima. Lo sprint da 0 a 100 km/h è assolto in 3,9 secondi, mentre la velocità massima è di 295 km/h.

Per l'impiego del propulsore a bordo di SL è stata adottata una nuova coppa dell'olio, gli intercooler sono stati riposizionati ed è stato aggiunto anche uno sfiato attivo del basamento. I condotti di aspirazione e di scarico sono stati ottimizzati per rendere ancora più efficiente il ricambio dei gas ed è stata maggiorata la conduzione dei gas di scarico per la scatola del catalizzatore e il filtro antiparticolato. La maggiore potenza di SL 63 4MATIC+ è stata ottenuta dai progettisti soprattutto aumentando pressione di sovralimentazione e portata d'aria e modificando il software del motore. Nel complesso l'otto cilindri si rivela entusiasmante per la straordinaria erogazione di potenza, con una spinta poderosa in tutte le gamme di regime, cui fa riscontro la

---

<sup>1</sup> I dati tecnici relativi a potenza, coppia, prestazioni su strada, consumo ed emissioni contenuti in questa pubblicazione sono provvisori e sono stati calcolati internamente sulla base dei metodi di certificazione di volta in volta applicabili. Non sono ancora disponibili valori certificati dal TÜV né un'omologazione del tipo CE o un certificato di conformità con valori ufficiali. Sono possibili differenze tra questi dati e quelli ufficiali.

massima efficienza possibile a favore di valori di consumo e di emissione contenuti.

### **Ibrida Performance in arrivo**

Più avanti SL sarà disponibile anche in potente versione ibrida Performance. La strategia propulsiva AMG E PERFORMANCE intende offrire una catena cinematica elettrificata che incrementi ulteriormente la dinamica di marcia, pur restando al contempo estremamente efficiente.

### **Frizione a bagno d'olio per il cambio**

Il cambio 9G SPEEDSHIFT MCT AMG coniuga un'esperienza emozionale nei cambi marcia con l'estrema rapidità degli innesti ed è settato per soddisfare in modo specifico le esigenze di Nuova SL. Il convertitore di coppia è sostituito da una frizione a bagno d'olio, che fa risparmiare peso e, grazie alla minore inerzia di massa, ottimizza il tempo di risposta ai comandi dell'acceleratore, in particolare negli scatti e nelle variazioni di carico.

### **Più trazione e stabilità di marcia: trazione integrale 4MATIC+ Performance AMG completamente variabile**

Per la prima volta nei suoi quasi 70 anni di storia, SL è disponibile con quattro ruote motrici. La trazione integrale 4MATIC+ Performance AMG è di serie per entrambi i modelli V8. L'intelligente sistema combina i vantaggi di diversi sistemi di trazione: la ripartizione completamente variabile della coppia tra asse anteriore e asse posteriore assicura una trazione perfetta nelle situazioni limite. In più, il guidatore può fare affidamento su una grande stabilità e sicurezza di marcia in qualsiasi condizione.

### **Assetto e freni: asse anteriore a bracci multipli, sistema antirollio attivo e ottima decelerazione**

Di serie, SL 55 4MATIC+ presenta un assetto RIDE CONTROL AMG di nuova concezione con sospensioni meccaniche attive, ammortizzatori in alluminio particolarmente efficienti e molle elicoidali in materiale leggero. Per la prima volta una vettura di serie di Mercedes-AMG monta un asse anteriore a cinque bracci, disposti completamente all'interno del cerchio. Questo accorgimento migliora notevolmente la cinematica. Anche sull'asse posteriore le ruote sono guidate da una struttura a 5 bracci.

Debutta a bordo di SL 63 4MATIC+ l'innovativo assetto ACTIVE RIDE CONTROL AMG con sistema antirollio idraulico attivo. La novità principale: le tradizionali barre stabilizzatrici trasversali meccaniche sono sostituite da elementi idraulici attivi, che compensano i movimenti di rollio di Nuova SL in poche frazioni di secondo. Il sistema migliora ulteriormente il comportamento in curva e le reazioni alle variazioni di carico, garantendo precisione, risposta al guidatore e il dinamismo tipico di AMG. Al contempo incrementa il comfort di guida in rettilineo e in presenza di ondulazioni del manto stradale.

I freni in materiale composito AMG ad alte prestazioni, di nuovo sviluppo, garantiscono valori di decelerazione eccellenti e una dosabilità precisa. L'impianto frenante convince per gli spazi di frenata ridotti, i tempi di risposta immediati nonché l'elevata stabilità, anche in presenza di forti sollecitazioni. I nuovi dischi dei freni compositi sono più leggeri e hanno un minore ingombro. Lo spazio così guadagnato può essere sfruttato per raffreddare meglio i freni. Un'altra novità è rappresentata dai fori direzionali: oltre a ridurre il peso e a migliorare la dissipazione del calore, questa soluzione convince anche per la risposta più rapida sul bagnato e per la migliore pulizia delle guarnizioni dopo le frenate.

### **Asse posteriore sterzante attivo: un connubio di agilità e stabilità**

Per la prima volta nella sua lunga storia, SL è equipaggiata di serie con un asse posteriore sterzante attivo (HAL). In funzione della velocità, le ruote posteriori sterzano nella direzione opposta (fino a 100 km/h) o nella stessa direzione (oltre i 100 km/h) delle ruote anteriori. Il sistema asseconda così un comportamento agile e stabile al tempo stesso, conciliando due caratteristiche che senza l'asse posteriore sterzante sarebbero invece in contrapposizione. Tornano utili anche la migliore governabilità dell'auto nelle situazioni limite e il minore sforzo al volante, dal momento che il rapporto di trasmissione dello sterzo alle ruote anteriori è più diretto.

### **Sei programmi di marcia e AMG DYNAMICS: per variare l'assetto da confortevole a dinamico**

I sei programmi di marcia DYNAMIC SELECT AMG - «Slippery», «Comfort», «Sport», «Sport +», «Individual» e

«RACE» (di serie per SL 63 4MATIC+, inclusi nel pacchetto DYNAMIC PLUS AMG a richiesta per SL 55 4MATIC+) – consentono di passare da un assetto confortevole a un settaggio dinamico attraverso un'ampia gamma di sfumature. I singoli programmi di marcia offrono un'esperienza di guida personale, che risponde con precisione alle diverse condizioni di guida. I modelli SL dispongono anche di AMG DYNAMICS, un equipaggiamento collegato ai programmi di marcia DYNAMIC SELECT AMG. Questo sistema di regolazione della dinamica di marcia integrato amplia le funzioni stabilizzanti dell'ESP® mediante interventi mirati a garantire una maggiore agilità nella regolazione della trazione integrale, nella linea caratteristica dello sterzo e nelle funzioni supplementari dell'ESP®. Nelle curve affrontate ad andatura sportiva, per esempio, un breve intervento frenante sulla ruota posteriore interna alla curva determina una coppia di imbardata ben definita intorno all'asse verticale della vettura, per sterzate agili e precise. La configurazione oscilla tra la massima stabilità e la massima dinamicità.

### **Gamma di equipaggiamenti SL: ampia varietà per un look personalizzato**

Gli equipaggiamenti e i numerosi optional offrono ampie possibilità di personalizzazione dell'auto per soddisfare i desideri più disparati dei clienti, che possono spaziare tra un'impronta più sportiva e un'eleganza superiore. Con dodici tonalità di vernici (tra cui le due in esclusiva per SL, hyperblue metallizzato e grigio Monza magno MANUFAKTUR), tre varianti cromatiche per il tetto e numerosi design nuovi per i cerchi, non c'è che l'imbarazzo della scelta. Per accentuare ulteriormente l'aspetto dinamico o elegante sono disponibili tre pacchetti di design per gli esterni. SL 55 4MATIC+ monta di serie cerchi in lega leggera AMG da 19 pollici a razze, a scelta in color argento o nero opaco. SL 63 4MATIC+ dispone di cerchi in lega leggera AMG da 20 pollici a 5 doppie razze. L'offerta di cerchi comprende complessivamente nove versioni, tra cui due da 20 pollici con aerodinamica ottimizzata, nel design a 5 doppie razze o a razze. La gamma si completa con i cerchi in lega leggera AMG da 21 pollici a 10 razze e con i cerchi fucinati AMG da 21 pollici a 5 doppie razze, entrambi disponibili in due varianti cromatiche.

### **Sistemi di assistenza alla guida e MBUX: alleati intelligenti in background**

Coadiuvati da una folta schiera di sensori, telecamere e radar, i sistemi di assistenza alla guida tengono sotto controllo il traffico e l'area circostante il nuovo roadster. Se necessario, questi aiutanti intelligenti possono intervenire nello spazio di un attimo. Come per le attuali generazioni di Mercedes Classe C e Classe S, il conducente è assistito da numerosi sistemi nuovi o ampliati, che lo affiancano nelle situazioni quotidiane per adeguare la velocità, regolare la distanza, sterzare e cambiare corsia. In caso di pericolo i sistemi lo aiutano a reagire a una collisione imminente in base alla situazione specifica. Il guidatore può vedere il funzionamento dei sistemi nella strumentazione, per la quale è stato adottato un nuovo concetto di visualizzazione.

Nella strumentazione il funzionamento dei sistemi di assistenza alla guida è rappresentato in forma chiara e ben comprensibile con una vista a schermo intero. Il guidatore vi riconosce la sua auto, le corsie di marcia, le linee di demarcazione della carreggiata e gli altri utenti della strada, come vetture, furgoni e biciclette. Sulla base di questa rappresentazione ambientale vengono visualizzati lo stato e il funzionamento dei sistemi di assistenza. La nuova visualizzazione animata utilizza uno scenario 3D generato in tempo reale. Questa rappresentazione dinamica di alta qualità consente di cogliere il funzionamento dei sistemi di assistenza alla guida attraverso la Realtà Aumentata.

### **Numerosi servizi di connettività**

Il sistema di infotainment MBUX (Mercedes-Benz User Experience) permette di gestire numerose funzioni in modo intuitivo e di utilizzare molti servizi digitali di Mercedes me connect. Tra i suoi punti di forza ci sono i comandi intuitivi da touchscreen o con i pulsanti touch control sul volante, l'integrazione per smartphone di Apple CarPlay e Android Auto, l'impianto vivavoce via Bluetooth e l'autoradio digitale (DAB e DAB+). Con MBUX i clienti hanno subito accesso a servizi di connettività come Live Traffic Information. Nuova SL diventa però ancora più intelligente con il supporto di Mercedes me connect, che permette di utilizzare altre funzioni prima e dopo la marcia o durante il viaggio. Per abilitarle è sufficiente entrare nel portale Mercedes me, collegare il roadster con un account Mercedes me e accettare le Condizioni di utilizzo. La navigazione con Live Traffic Information e la comunicazione Car-to-X forniscono al cliente dati sul traffico in tempo reale, permettendogli di evitare le code e di risparmiare tempo prezioso. Mediante la comunicazione Car-to-X i veicoli collegati in rete si scambiano tra loro informazioni sulle condizioni di viabilità.

## Cifre, dati e informazioni interessanti

### Nuova Mercedes-AMG SL in sintesi

La nuova configurazione **2+2** asseconda le proporzioni muscolose e migliora l'idoneità all'uso quotidiano.

Nuova SL adotta un'**architettura roadster** completamente nuova con struttura in alluminio composito. Nessun elemento della scocca è stato ripreso dal modello precedente o da un'altra Serie.

Per la prima volta in 70 anni, SL è **disponibile a trazione integrale**: il sistema 4MATIC+ Performance AMG ripartisce la forza motrice in proporzione completamente variabile tra le ruote anteriori e posteriori.

Il sistema antirollio attivo **ACTIVE RIDE CONTROL AMG** funziona senza barre stabilizzatrici trasversali e migliora la dinamica di marcia e il comfort.

L'**asse posteriore sterzante** coniuga agilità e stabilità ed è anch'esso presente per la prima volta a bordo di una SL.

**Due motori V8 AMG** per il lancio. Seguiranno altre motorizzazioni, inclusa la potente **E PERFORMANCE HYBRID**.

La capote in tessuto **elettroidraulica** si apre e si chiude in modo completamente automatico in **15 secondi** circa, in entrambi i casi fino a 60 km/h.

Il touchscreen multimediale dispone di un comando elettrico per variare l'inclinazione da **12 a 32 gradi**.

L'intelligente assistente vocale "Hey Mercedes" comprende fino a **28 lingue**.

Alla data del lancio, Nuova SL sarà disponibile in **dodici colori**, tra cui **cinque** vernici metallizzate e **sei** tonalità MANUFAKTUR, cui si aggiungono **tre** colori per la capote.

Digitalizzazione – sono **otto** i design dello schermo visualizzabili nella head unit



## Linea equilibrata dal DNA sportivo

### Nuova Mercedes-AMG SL: design degli esterni

Il design degli esterni di Nuova SL riunisce il meglio di due mondi: la filosofia di design Mercedes-Benz della sensual purity e il DNA sportivo di AMG. Alcuni particolari caratteristici, come i powerdome del cofano motore, sono un rispettoso tributo alla lunga tradizione di SL. La linea equilibrata assicura maggiore funzionalità e più spazio nell'abitacolo che in passato. Il gioco alternato di luci ed ombre fa apparire l'auto bassa e leggera. Ogni dettaglio esprime prestigio ed esclusività. Le proporzioni muscolose segnalano al primo sguardo che Nuova SL è tornata alle sue radici sportive.

“SL” – la sigla che sta per “Super” e “Leggera” diventa rapidamente un mito con i successi riportati nel motorsport dalla Mercedes-Benz 300 SL presentata nel 1952. Il suo carisma aumenta ancora nel 1954 con la 300 SL (W198), la sportiva di serie derivata dall'auto da corsa, con le caratteristiche porte ad ala di gabbiano. Spiccano nella storia di questo modello anche la “Pagoda” (W113, 1963-1971), l'intramontabile R107 (1971-1989) prodotta per 18 anni o la sua erede R129, considerata un'auto scultorea per la marcata linea cuneiforme. Quasi settant'anni di evoluzione hanno segnato il passaggio dalla purosangue da corsa alla sportiva aperta di lusso. Adesso, Nuova Mercedes-AMG SL compie un altro passo in avanti, coniugando la sportività della SL delle origini con il non plus ultra dell'eleganza e l'eccellenza tecnologica che contraddistinguono i moderni modelli Mercedes.

Le maggiori dimensioni della configurazione 2+2 hanno concesso ai designer maggiore libertà espressiva. Il passo lungo, gli sbalzi corti e il parabrezza molto inclinato, incorniciato dal telaio verniciato in nero, fanno apparire SL più bassa e compatta. Le tipiche proporzioni SL, come il cofano motore lungo o l'abitacolo arretrato, sono il segno di una sportiva elegante ma anche idonea all'uso quotidiano. Le superfici fluide, prive di spigoli e nervature, e le maniglie incassate delle porte traghettano nel futuro lo spirito unico dell'iconica SL. Da chiusa, l'elegante capote in tessuto conferma l'impressione di leggerezza e purismo stilistico. I passaruota molto sagomati e i cerchi in lega leggera a filo carrozzeria sottolineano la forza e il dinamismo dell'auto.

### Vista anteriore: inconfondibile SL, inconfondibile Mercedes-AMG

Il frontale ampio e possente è dominato dalla mascherina del radiatore specifica AMG. Il profilo che si allarga verso il basso e le 14 lamelle verticali sono un omaggio alla progenitrice di tutti i modelli SL: la sportiva da corsa 300 SL del 1952 che ha mietuto successi in tutto il mondo. Questa mascherina del radiatore è diventata il tratto distintivo più evidente di tutti i nuovi modelli AMG. Quella di Nuova SL ha una forma tridimensionale accentuata ed è posizionata molto in basso per enfatizzare l'indole sportiva.

La griglia della presa d'aria inferiore amplifica esteticamente la larghezza del frontale. La grembialatura anteriore è caratterizzata dal cosiddetto Jet-Wing: le ampie griglie delle prese d'aria esterne si allungano verso il centro della vettura e convogliano il flusso d'aria ai radiatori per mezzo di tre alette verticali. Gli elementi aerodinamici laterali in nero lucido accompagnano il flusso d'aria intorno alla vettura. Lo splitter anteriore molto avanzato in color cromo argentato sembra quasi sfiorare la strada e funge da elemento aerodinamico aggiuntivo. Il cofano motore lungo e piatto sottolinea il marchio DNA sportivo di AMG. I due powerdome sono un altro tributo inconfondibile alla storia di SL.

I fari a LED DIGITAL LIGHT, molto sottili e dal taglio deciso, contribuiscono all'impatto estetico di Nuova SL. La precisione del motivo grafico nella parte interna oscurata dei fari ne enfatizza la profondità. Le luci di marcia diurne a due punti luminosi rendono SL inconfondibile anche da lontano.

### **Vista laterale: superfici piene dalla linea fluida e pulita**

Nella vista laterale il connubio tra le spalle molto sagomate e i cerchi in lega leggera AMG esprime il perfetto equilibrio di eleganza e sportività. La linea attillata nella parte bassa delle fiancate sottolinea inoltre la potenza dell'auto, in particolare per via dei passaruota posteriori molto pronunciati.

L'elemento decorativo sui parafanghi, con la sua conformazione curata in ogni dettaglio, crea un accattivante contrasto con le superfici piene e pulite, che grazie alle maniglie incassate delle porte non presentano alcuna giunzione.

SL 55 4MATIC+ Roadster monta di serie cerchi in lega leggera nel formato 9,5 J x 19 (davanti) e 11,0 J x 19 (dietro) con pneumatici 255/45 R 19 (anteriori) e 285/40 R 19 (posteriori). Per SL 63 4MATIC+ le dimensioni sono 9,5 J x 20 (davanti) e 11,0 J x 20 (dietro) con pneumatici 265/40 R 20 (anteriori) e 295/35 R 20 (posteriori). A richiesta sono disponibili molte altre versioni con diametro da 19 a 21 pollici. I cerchi in lega leggera AMG da 20 pollici sono inoltre provvisti di elementi aerodinamici, che vanno a vantaggio dei valori  $C_x$  del roadster e migliorano di conseguenza anche i consumi.

### **Vista posteriore: bassa e vigorosa con spoiler attivo integrato**

La capote in tessuto con piegatura a Z ha permesso di mantenere bassa e vigorosa la coda. Lo spoiler posteriore attivo si inserisce nel cofano del bagagliaio praticamente senza soluzione di continuità. In abbinamento all'ampia carreggiata, la forte linea arrotondata della coda sottolinea la larghezza del roadster. Le sottili luci posteriori a LED definiscono in modo ancora più accentuato la vista posteriore. Il loro design riprende la forma dei fari anteriori. Fascia e punti luminosi disegnano di giorno come di notte una firma inconfondibile.

Tra gli altri elementi di design caratteristici della coda figurano il marcato diffusore nel sottoscocca, in nero lucido e con quattro alette verticali, e le mascherine ridisegnate dei doppi terminali di scarico, integrate nel paraurti. Anche l'idoneità all'uso quotidiano è garantita: con il pacchetto parcheggio con telecamera per la retromarcia assistita di serie, il guidatore gode sempre di un'ottima visuale.

## Elevata idoneità all'uso quotidiano con configurazione dei sedili 2+2 e plancia “iper-analogica”

### Nuova Mercedes-AMG SL: design degli interni

Gli interni di Nuova SL rielaborano la tradizione della prima 300 SL Roadster, traghettandola nell'età moderna. Grazie al DNA Mercedes-AMG, improntato alla performance, la nuova versione si rivolge sia a un target sportivo, sia a clienti che prediligono il massimo comfort. Materiali raffinati, rifiniture accurate e amore per i dettagli enfatizzano l'impostazione lussuosa degli interni. La plancia, fino al display centrale a regolazione elettrica nella consolle centrale, non fa mistero di avere il conducente come naturale interlocutore e si inserisce armoniosamente nel quadro d'insieme. Le dimensioni completamente nuove, con la configurazione dei sedili 2+2, offrono maggiore funzionalità e permettono di avere più spazio nell'abitacolo. Il sistema di infotainment MBUX consente di scegliere tra diversi stili di visualizzazione e modalità di funzionamento.

La prima 300 SL Roadster è una delle icone automobilistiche più conosciute. Il suo abitacolo minimalista e raffinato è stato fonte di ispirazione per i designer che si sono occupati di progettare gli interni di Nuova Mercedes-AMG SL. Per la riedizione di questa icona hanno creato una sintesi “iper-analogica”, fondendo geometria analogica e mondo digitale. Ne è un esempio la strumentazione completamente digitale, che, però, è integrata in una visiera tridimensionale.

«Gli interni di Nuova Mercedes-AMG SL dispensano a guidatore e passeggeri un lusso ambizioso. L'abitacolo di Nuova SL rappresenta una sintesi di massimo comfort e qualità, a cui si aggiunge la giusta dose di sportività. La raffinata combinazione tra mondo analogico e modernissimi equipaggiamenti digitali chiarisce subito che Nuova SL è la rinascita di un'icona per l'età moderna», afferma Philipp Schiemer, presidente del consiglio di amministrazione di Mercedes-AMG GmbH.

«SL è l'icona del nostro marchio: questo roadster è da decenni l'auto che tutti desiderano. Dal punto di vista del design rappresenta una chance e una sfida, perché ogni designer vorrebbe creare vetture iconiche», ha affermato Gordon Wagener, Chief Design Officer Daimler Group. «Il risultato è un abitacolo rivoluzionario, che combina l'esclusività digitale con quella analogica. Abbiamo creato la SL più iconica di sempre, l'icona di eleganza degli anni 2020».

Il nuovo, sofisticato concetto delle dimensioni consente di tornare, per la prima volta dal 1989 (Mercedes SL Serie R129), a una configurazione dei sedili 2+2. Nuova SL diventa così ancora più versatile. I posti nel vano posteriore aggiungono praticità e possono ospitare persone alte fino a 1,50 metri (con seggiolino per statura fino a 1,35 metri). Quando i sedili supplementari non servono, è possibile applicare dietro i sedili posteriori un frangivento innestabile che protegge il collo dei passeggeri anteriori dalle correnti d'aria. In alternativa, la seconda fila di sedili può essere usata come vano di stivaggio supplementare per ospitare, ad esempio, una sacca da golf.

### Plancia portastrumenti di ispirazione aeronautica

La plancia portastrumenti simmetrica è configurata come un'ala massiccia e plastica ed è strutturata in una parte superiore e in una parte inferiore. Spiccano le quattro bocchette a turbina galvanizzate di nuovo sviluppo, le cui superfici confluiscono nella plancia portastrumenti sotto forma di potenti powerdome. La parte inferiore della plancia portastrumenti si sviluppa dalla consolle centrale e unisce i due elementi senza soluzione di continuità.

Nonostante la sua simmetria, il design della plancia guarda al conducente come al suo naturale interlocutore: lo schermo LCD da 12,3 pollici ad alta risoluzione della strumentazione non è sospeso sulla plancia, ma integrato in una visiera hi-tech, che protegge dai riflessi dovuti all'irraggiamento solare.

### **Consolle centrale con touchscreen regolabile**

La consolle centrale è protagonista dello spazio che divide guidatore e passeggero. Molto larga e fortemente ascendente, confluisce nella parte inferiore della plancia portastrumenti. Cuore visivo e centro funzionale della consolle centrale è la placca metallica, che interrompe le superfici in pelle anteriori e posteriori. La sua forma, che ricorda una presa d'aria NACA, conferma il passaggio di testimone da AMG GT e GT Coupé a 4 porte. Questo elemento di design diventa così un elemento di stile tipico degli interni AMG. La presa d'aria NACA confluisce quasi impercettibilmente nel touchscreen multimediale da 11,9 pollici in formato verticale. Per evitare fastidiosi riflessi di luce quando si viaggia a capote aperta, il touchscreen è dotato di una regolazione elettrica, che permette di variare l'inclinazione da 12 a 32 gradi in base all'altezza del sole. Il formato verticale è molto comodo innanzi tutto per la navigazione, ma anche in termini di ergonomia, in quanto permette di avere più spazio libero. Disposto tra le due raffinate bocchette di ventilazione centrali, che sono un elegante tributo alla storia di SL, il touchscreen digitale crea un accattivante contrasto con elementi di design più emozionali.

### **I rivestimenti delle porte si integrano alla perfezione nel quadro degli interni**

In modo analogo alla consolle centrale, anche le superfici delle porte confluiscono nella plancia portastrumenti creando un andamento, sottolineato dalle cuciture decorative, che interessa l'intero abitacolo e che lambisce le bocchette a turbina laterali. Il pannello centrale della porta propone un piacevole gioco di strati sovrapposti. La maniglia chiudiporta, che rappresenta un ulteriore elemento di richiamo, ricorda la configurazione della consolle centrale. A creare un equilibrio d'insieme, la materialità e plasticità delle superfici è ripresa anche dalle porte. Al loro interno sono integrati pregiati altoparlanti Burmester in metallo, di cui risalta esteticamente la trama della griglia.

### **Sedili dal design scultoreo, con poggiatesta integrati**

Il design scultoreo e all'avanguardia dei sedili sportivi AMG, inclusi nella dotazione di serie e provvisti di regolazione elettrica, gioca abilmente con la sovrapposizione di strati e superfici risvoltate. I sedili danno quindi l'impressione di essere più leggeri e meno voluminosi. I poggiatesta sono integrati negli schienali, contribuendo così a conferire ai sedili proporzioni sportive. La perfetta ergonomia e i motivi moderni disegnati da cuciture e giunzioni completano la sintesi di hi-tech, prestazioni e grande raffinatezza.

### **Sedili Performance AMG a richiesta**

Già i sedili sportivi di serie offrono, oltre a un comfort elevato, anche un ottimo sostegno laterale. A richiesta è possibile ordinare i sedili Performance AMG ancora più sportivi, con poggiatesta integrati. Le imbottiture laterali dei sedili Multicontour a richiesta si stringono automaticamente nei programmi di marcia «Sport», «Sport+» e «RACE», al fine di garantire un sostegno ottimale in ogni situazione.

L'ampia scelta di rivestimenti rispecchia la gamma di equipaggiamenti disponibili, da quelli orientati al comfort fino a quelli che accentuano la performance. Tra le possibilità vi sono la pelle nappa monocolor e bicolore, la pelle nappa STYLE con impunture a rombi, particolarmente raffinata, o la combinazione sportiva di pelle nappa con microfibra DINAMICA RACE e cuciture di contrasto in giallo o rosso. A richiesta i cuscini d'aria gonfiabili all'interno dei sedili Multicontour per guidatore e passeggero anteriore e i tre programmi di massaggio assicurano un comfort eccellente nei lunghi viaggi. Il pacchetto ENERGIZING Plus combina, ad esempio, funzioni per i sedili, come il massaggio, insieme a diversi scenari luminosi, per dar vita a programmi per il comfort rivitalizzanti o rilassanti.

Nei modelli a otto cilindri l'AIRSCARF è di serie: le bocchette nei poggiatesta immettono un flusso d'aria calda nel vano passeggeri che, come una sciarpa invisibile, avvolge il collo e la nuca del conducente e del passeggero anteriore. La temperatura del riscaldamento dei sedili anteriori può essere regolata separatamente per i piani di seduta e per gli schienali. Inoltre è disponibile una ventilazione del sedile a tre livelli.

### **Volante Performance AMG a doppie razze**

Un altro valore aggiunto, visibile e tangibile, è il volante Performance AMG con pulsanti integrati a filo. Le tre doppie razze arrotondate coniugano il senso di stabilità alla leggerezza, mentre la corona del volante, appiattita nella parte inferiore e dotata di rivestimento in pelle nappa o pelle nappa / microfibra DINAMICA, è riscaldabile a richiesta. Inoltre vi è incorporato un inserto a sensori per il riconoscimento «hands-on»: se il guidatore non tiene le mani sul volante per un certo intervallo di tempo, si avvia un processo di segnalazione a cascata che, in caso di prolungata inattività da parte del guidatore, attiva il sistema di arresto di emergenza.

Tra i dettagli tecnici ed estetici spiccano i pulsanti integrati a filo nella superficie delle doppie razze orizzontali. Appositi segnali tattili in prossimità dei simboli facilitano l'uso dei comandi. La strumentazione si comanda attraverso la superficie sensoriale sinistra delle razze superiori del volante, mentre quella a destra consente di gestire il display multimediale. Le razze inferiori contengono gli elementi di comando per i sistemi TEMPOMAT/DISTRONIC (a sinistra) e le funzioni telefono/impianto vivavoce/regolazione del volume (a destra).

I due tasti al volante AMG circolari, di serie, convincono per la facilità di comando, per i brillanti display LCD a colori e per le icone moderne. Essi consentono di comandare funzioni di guida importanti, oltre ai programmi di marcia, senza dover allontanare le mani dal volante. Funzionano mediante rotazione (dell'anello di regolazione) o pressione (del tasto con display). L'impostazione selezionata è visualizzata sul display integrato direttamente nel rispettivo tasto. Tramite i paddle del cambio in alluminio, disposti a sinistra e a destra dietro la corona del volante, è possibile comandare manualmente il cambio a 9 marce SPEEDSHIFT MCT AMG in modo rapido e preciso.

### **Intuitiva e capace di apprendere: l'ultima generazione del sistema MBUX (Mercedes-Benz User Experience)**

Alcuni contenuti funzionali e la struttura di comando del sistema MBUX di seconda generazione equivalgono a quelli di Classe S, ma sono stati ampiamente integrati o sostituiti da contenuti e visualizzazioni specifici di AMG. Gli stili di visualizzazione disponibili sono cinque: «Classico», «Sportivo», «Supersportivo», «TRACK PACE» e «Essenziale». Lo stile «Supersportivo» specifico di AMG offre la possibilità di visualizzare diversi contenuti, ad esempio i dati aggiornati del motore, quelli relativi alla temperatura di diversi componenti della vettura, le impostazioni presenti o un menu audio/multimediale. Inoltre, anche gli altri stili di visualizzazione sono stati adattati agli standard AMG. La nuova SL è quindi molto autonoma dal punto di vista della comunicazione e dell'informazione. Voci di menu esclusive, come «AMG Performance» o «AMG TRACK PACE» accentuano il carattere sportivo.

Tra i contenuti specifici, riservati a SL, figurano la rappresentazione dell'apertura e della chiusura della capote, le impostazioni dei circuiti di gara e diverse viste della vettura a seconda del modello. A questi si aggiungono la configurazione di diversi parametri di guida, come ad esempio l'innesto manuale delle marce del cambio, il sound della vettura, le impostazioni dell'assetto, l'ESP® o lo spoiler posteriore attivo.

Nel menu Performance AMG il guidatore, toccando diverse sezioni, può richiamare numerosi dati: potenza, coppia, accelerazione trasversale, ripartizione della forza nella trazione integrale, stato attuale

della vettura con pressione pneumatici e temperatura dei liquidi. La passione per i dettagli è tale che si possono consultare addirittura i dati relativi all'angolazione delle ruote sull'asse anteriore e posteriore, oppure la pressione dell'olio nel sistema antirollio attivo.

L'abitacolo risulta ancora più digitale e intelligente in seguito al perfezionamento di hardware e software. sugli schermi LCD le brillanti visualizzazioni semplificano la gestione delle funzioni Comfort e delle funzioni della vettura. Il display del conducente e quello centrale risultano molto accattivanti e perfettamente integrati nel quadro d'insieme. Anche l'aspetto della strumentazione può essere personalizzato grazie a diversi stili di visualizzazione e viste personalizzate.

Mediante il tasto con display capacitivo posto nel gruppo di comandi al di sotto del display centrale il guidatore seleziona diverse funzioni, come il volume dei sistemi multimediali, i sistemi di assistenza alla guida, le funzioni della vettura o anche il programma di marcia più adatto, dal «Comfort» al «RACE».

Il display head-up, disponibile a richiesta, contribuisce a una guida rilassata, in quanto il guidatore non è costretto a distogliere lo sguardo dalla strada. Visualizza i messaggi e le azioni rilevanti in modalità tridimensionale nella situazione di guida reale e nell'ambiente circostante. Anche qui si possono selezionare diversi stili. A seconda dell'equipaggiamento e del gusto personale, la luce soffusa con 64 colori diversi fa da cornice agli interni esclusivi. Lo stile di visualizzazione «Essenziale» è abbinato alla luce soffusa: sono disponibili complessivamente sette tonalità di sfondo, assegnate ciascuna a uno dei 64 colori. Sono inclusi anche due colori di sfondo esclusivi AMG.

#### **AMG TRACK PACE: data logger per l'impiego in pista**

AMG TRACK PACE, l'ingegnere di pista virtuale, è di serie a bordo di SL 63 4MATIC+, mentre per SL 55 4MATIC+ è disponibile a richiesta: il software, incluso nel sistema di Infotainment MBUX, registra dieci volte al secondo più di 80 dati specifici della vettura durante la guida su circuito (ad es. velocità, accelerazione, angolo di sterzata, azionamento del pedale del freno). Nella schermata «Telemetria» si possono visualizzare dal vivo 40 parametri, per un massimo di 4 contemporaneamente (raggruppati secondo le preferenze personali del guidatore).

Sono inoltre visualizzati i tempi parziali e i tempi sul giro nel display multimediale, nel display head-up e nella strumentazione, nonché tool aggiuntivi di training e analisi. Circuiti di gara selezionati, come il Nürburgring o Spa-Francorchamps, sono già impostati, ma si possono anche registrare tracciati personali. La navigazione nel circuito mostra sul display head-up l'angolazione delle curve e i punti di frenata, aiutando il guidatore a individuare la traiettoria ideale. La funzione di Realtà Aumentata MBUX permette inoltre di visualizzare sul display multimediale la traiettoria ricavata da una registrazione del circuito salvata, in modo tale che il guidatore possa migliorare i suoi tempi sul giro come se fosse assistito da un istruttore virtuale. Infine si possono misurare e salvare anche i valori di accelerazione e decelerazione.

Con la dash cam (equipaggiamento a richiesta non disponibile in tutti i mercati) si possono anche registrare video su un supporto di memoria USB utilizzando la telecamera HD integrata nella vettura. In tal caso è anche possibile integrare diversi dati come sovrapposizioni nella registrazione, ad esempio i tempi sul giro e sul settore, una mini-mappa del circuito e dati specifici della vettura, come velocità, accelerazione, angolo di sterzata o azionamento del pedale del freno.

## Nuova architettura roadster con struttura composita in alluminio per la massima rigidità

### Nuova Mercedes-AMG SL: scocca

Si iniziò nel 1952 con una gabbia di sicurezza che nella prima SL combinava il peso ridotto con la massima rigidità torsionale possibile. Questa struttura fu progettata per l'impiego iniziale nell'automobilismo sportivo e fu perfezionata per il successivo modello di serie come spina dorsale dei coupé e dei roadster. L'ultima edizione dell'iconico roadster si basa su un'architettura della vettura sviluppata ex novo da Mercedes-AMG. L'autotelaio è una struttura leggera in alluminio composito, e con la sua altissima rigidità crea i presupposti per una dinamica di marcia precisa, un comfort elevato, una disposizione dei componenti ottimale e proporzioni sportive della carrozzeria.

La nuova architettura roadster è composta da uno spaceframe in alluminio, combinato con una struttura autoportante. Proprio come la prima SL del 1952, la nuova scocca è nata letteralmente da un foglio di carta bianco: non c'è un singolo componente che provenga dalla SL precedente o da un altro modello, come potrebbe essere AMG GT Roadster.

«Il nostro team di progettisti responsabili della scocca si è trovato ad affrontare una sfida assolutamente stimolante, ma anche ambiziosa: avendo ricevuto l'incarico di sviluppare completamente la nuova SL, potevamo cominciare da zero, senza basarci su una struttura esistente. Possiamo essere giustamente fieri del risultato, e questo dimostra ancora una volta l'elevata competenza progettuale presente ad Affalterbach. Da un lato siamo infatti riusciti a soddisfare gli elevati standard posti alla configurazione dei componenti; dall'altro abbiamo raggiunto in tutti i settori valori di rigidità eccellenti a fronte di un peso ridotto, così da porre le basi per una dinamica di marcia agile, per un comfort elevato e per la massima sicurezza», ha affermato Jochen Hermann, Chief Technical Officer di Mercedes-AMG GmbH.

I requisiti posti all'architettura della scocca di Nuova SL erano elevati: si richiedevano prestazioni nettamente superiori rispetto alle Serie precedenti. In particolare, la configurazione di base con 2+2 sedili e l'orientamento verso una varietà di tipologie di trazione ponevano i progettisti di fronte a sfide completamente nuove per complessità. Lo scopo era realizzare la Driving Performance tipica del marchio Mercedes-AMG e parallelamente soddisfare gli elevati standard di comfort e sicurezza di una Mercedes-Benz.

### **Intelligente mix di materiali con una quota elevata di alluminio e nuovi compositi in fibra**

L'intelligente mix di materiali in alluminio, acciaio, magnesio e compositi in fibra garantisce la massima rigidità a fronte di un peso contenuto. Ottimizzando le sezioni dei materiali e la forma dei componenti si è creato lo spazio necessario per una dotazione di equipaggiamenti richiesti per il comfort e la sicurezza, per la tecnica sofisticata e per la capote. Tra gli altri interventi adottati figurano le piastre di rinforzo in alluminio nel sottoscocca e i puntoni funzionali nella sezione anteriore e posteriore della vettura. Anche la plancia portastrumenti in magnesio e la traversa superiore del cofano motore in materiale composto da fibre di vetro e carbonio testimoniano la volontà degli ingegneri di trovare il mix di materiali migliore. Lo stesso dicasi per il telaio del parabrezza in tubo d'acciaio ad alta resistenza, sottoposto a trattamento termico, che insieme a un sistema di staffe che fuoriesce all'istante da dietro i sedili posteriori in caso di necessità, funge da protezione in caso di cappottamento.

### **Componenti pressofusi con spessori su misura**

Componenti pressofusi in alluminio trovano impiego in prossimità dei nodi soggetti a maggiori sollecitazioni o nei punti di elevata integrazione funzionale, ossia nei punti in cui le forze trasmesse sono di notevole entità. I componenti pressofusi offrono il vantaggio di dissipare le forze in modo specifico e la possibilità di adottare spessori di parete differenziati in funzione del grado di sollecitazione. Essi permettono quindi di ottenere una maggiore rigidità nei punti che lo richiedono, come ad esempio le giunzioni dell'autotelaio. Inoltre, in ciascun punto del componente si impiega soltanto lo spessore richiesto, riducendo quindi il peso nelle aree meno sollecitate.

Rispetto alla Serie precedente, la rigidità torsionale della scocca è aumentata del 18 per cento. La rigidità trasversale è del 50 per cento superiore al già eccellente valore di AMG GT Roadster, mentre la rigidità longitudinale segna un 40 per cento in più. La rigidità iniziale del collegamento degli organi meccanici del telaio, anch'essa migliorata, garantisce una maneggevolezza molto precisa e una grande agilità. Il peso della scocca nuda, senza porte, cofano del motore e cofano del bagagliaio, è di circa 270 chilogrammi.

L'intero concept della vettura mira ad abbassare il più possibile il baricentro, sia attraverso il collegamento basso della catena cinematica e degli assi, sia con la disposizione dei componenti della scocca che incidono sulla rigidità. Ne sono un esempio i collegamenti, resistenti alla flessione e alla torsione, tra la parte anteriore e posteriore della vettura e la cellula di sicurezza, che sono realizzati lungo percorsi di propagazione della forza d'urto quanto più ribassati.

### **Qualità e lavorazioni ai massimi livelli**

Tecniche di giunzione moderne come saldatura MIG, saldatura laser, impiego di rivetti punzonati o ciechi, saldobrasatura MIG, giunture incollate o forature a flusso per viti, insieme all'utilizzo di attrezzature di lavorazione ad alta precisione portano la qualità della scocca a livelli altissimi. La medesima attenzione si riscontra anche nelle misure degli interstizi, ad esempio per i raggi o le fughe. Naturalmente la nuova architettura della scocca Mercedes-AMG soddisfa tutti i requisiti interni per i crash test, che sotto diversi aspetti sono molto più severi delle prescrizioni di legge.

Nonostante gli elevati standard qualitativi, lo sviluppo dell'autotelaio è stato completato in tempi rapidissimi, grazie all'efficienza massima: dal momento in cui l'incarico è stato assegnato a un team composto inizialmente da sole sei persone fino all'autorizzazione per la produzione di serie sono trascorsi meno di tre anni. La qualità elevata del software impiegato nello sviluppo digitale ha permesso di autorizzare la produzione delle vetture di serie anche in assenza di un prototipo reale dell'autotelaio. E il cosiddetto veicolo di sicurezza strutturale, di fondamentale importanza per la sicurezza passiva, ha soddisfatto i severi standard interni già al primo crash test reale.

Nuova SL è prodotta nella sede di Brema, dove già si realizzava la versione precedente della vettura.



## Meno peso e baricentro più basso

### Nuova Mercedes-AMG SL: capote

Il posizionamento sportivo di Nuova SL ha influito anche sulla scelta di una capote in tessuto a comando elettrico al posto del precedente tetto rigido ripiegabile in metallo. I 21 chilogrammi di peso in meno e il conseguente abbassamento del baricentro hanno effetti positivi sulla dinamica di marcia e sulla maneggevolezza. I progettisti sono anche riusciti nell'intento di conservare l'elevata idoneità all'uso quotidiano e l'esemplare comfort acustico.

A tal fine la capote è realizzata in tre strati, con un tappetino acustico in pregiato materiale da 450 g/m<sup>2</sup> inserito tra l'involucro esterno ben teso e il cielo rifinito con precisione, garantendo così un elevato comfort acustico.

La piegatura a Z ottimizza gli spazi, riduce il peso e permette di rinunciare al tradizionale coperchio del vano di alloggiamento della capote. Con la capote completamente aperta, la centina anteriore va a chiudere perfettamente a filo. Due sportelli completamente automatici, dotati di aste e posti a sinistra e a destra, vanno quindi a chiudere gli spazi tra la carrozzeria. Ad ogni apertura e chiusura si assiste a un movimento elegante e armonioso. L'intero processo richiede solo 15 secondi circa e può essere svolto alla velocità massima di 60 km/h. La capote si comanda dal gruppo di interruttori nella consolle centrale o dal touchscreen multimediale, dove un'animazione mostra l'avanzamento della manovra.

Il tetto si dispiega sopra un telaio in acciaio e alluminio e, grazie al suo peso ridotto, concorre ad abbassare il baricentro della vettura. Come ulteriori rinforzi sono presenti due traverse circolari integrate in alluminio. Il rivestimento esterno è disponibile in nero, grigio e rosso. Per garantire una buona visibilità posteriore, il lunotto in vetro di sicurezza è riscaldabile.

### Vano di alloggiamento della capote in tessuto

Un'altra novità è il vano di alloggiamento della capote in tessuto: rispetto alla versione fissa in lamiera è molto più leggero e compatto, quindi permette di disporre di un bagagliaio più ampio. Il vano bagagli, della capienza di 213 litri, può infatti ospitare perfettamente due sacche da golf. Il divisorio automatico del vano bagagli, contenuto nel pacchetto vano di carico a richiesta, è particolarmente comodo. Quando il tetto è chiuso scorre verso l'alto: in questo modo il vano di carico raggiunge una capienza di circa 240 litri rispetto al divisorio di serie.

Grazie alla funzione HANDS-FREE ACCESS il cofano del bagagliaio può essere aperto e chiuso in modalità completamente automatica, con un semplice movimento del piede al di sotto del paraurti. Il pacchetto vano di carico a richiesta massimizza la versatilità e agevola l'impiego quotidiano della vettura. Comprende ad esempio un pianale del vano di carico variabile, pratiche reti portaoggetti nel bagagliaio, nel vano posteriore e nel vano piedi lato passeggero, una cassetta pieghevole per gli acquisti e una presa di corrente a 12 V.

## Grande varietà, con la gamma più ampia di sempre

### Nuova Mercedes-AMG SL: motore, cambio e trazione integrale

**Il nuovo roadster si presenta al lancio con due livelli di potenza del motore V8 biturbo AMG da 4,0 litri. E per la prima volta nella sua storia, SL trasferisce la sua potenza sulla strada anche con la trazione integrale.**

Nel modello top di gamma SL 63 4MATIC+ (consumo di carburante combinato WLTP 12,7-11,8 l/100 km, emissioni di CO<sub>2</sub> combinate WLTP 288-268 g/km) il collaudato motore eroga 430 kW (585 CV) e mette a disposizione una coppia massima di 800 Nm nell'ampia gamma di regime che va da 2.500 a 4.500 giri/min. La motorizzazione di punta del roadster esprime quindi tutta la sua disinvoltura in qualsiasi gamma di regime, come dimostrano l'accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,6 secondi e la velocità massima di 315 km/h. In Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+ (consumo di carburante combinato WLTP 12,7-11,8 l/100 km, emissioni di CO<sub>2</sub> combinate WLTP 288-268 g/km) il propulsore V8 eroga 350 kW (476 CV) di potenza e 700 Nm di coppia massima. L'accelerazione da 0 a 100 km/h richiede soli 3,9 secondi, la velocità massima è di 295 km/h.

La versione perfezionata del V8 AMG da 4,0 litri utilizza sempre la sovralimentazione con turbocompressore a gas di scarico, nella quale i due turbocompressori non sono posizionati all'esterno sulle bancate cilindri, bensì tra le stesse, nella V formata dai cilindri. I vantaggi della "V interna calda" sono la struttura compatta del motore, la risposta brillante dei turbocompressori ed emissioni di gas di scarico contenute grazie alla vicinanza ottimale dei catalizzatori.

Per migliorare ulteriormente i tempi di risposta, trovano applicazione turbocompressori a gas di scarico con tecnologia twin scroll. In questa configurazione la scatola del turbocompressore è suddivisa in due canali paralleli. Poiché anche il collettore di scarico presenta due canali separati, questa geometria permette di convogliare separatamente i gas di scarico alla girante della turbina. In un canale confluiscono i gas di scarico del primo e del secondo cilindro di una stessa bancata, nell'altro quelli del terzo e del quarto. Lo scopo è evitare influssi negativi reciproci tra i cilindri durante il ricambio dei gas. In questo modo la contropressione allo scarico si riduce e si ottiene un migliore ricambio. Ne deriva una maggiore potenza, per via del migliore riempimento dei cilindri con gas freschi, una coppia più alta già ai bassi regimi e un tempo di risposta molto spontaneo.

Tra le caratteristiche del motore figurano inoltre l'ottimizzazione del peso dei pistoni, le modifiche al sistema di aspirazione dell'aria e al sistema di raffreddamento dell'aria di sovralimentazione, oltre a sviluppi software di ampia portata. Sono state mantenute l'iniezione diretta di benzina a getto guidato con iniettori piezoelettrici, il basamento interamente in alluminio, la tecnica delle quattro valvole con regolazione degli alberi a camme, il raffreddamento dell'aria di sovralimentazione aria/acqua, la gestione dell'alternatore, la funzione ECO start/stop e la funzione sailing.

### Modifiche speciali per l'impiego in SL

Per l'impiego in SL il propulsore, noto internamente con la sigla M 177, ha ricevuto una nuova coppa dell'olio, intercooler riposizionati e uno sfiato del basamento attivo. I condotti di immissione e di scarico sono stati ottimizzati per garantire un ricambio dei gas ancora più efficace, mentre la conduzione dei gas di scarico per la scatola del catalizzatore e il filtro antiparticolato per motori a benzina è stata incrementata. I progettisti sono riusciti a ottenere un incremento della potenza di SL 63 4MATIC+ in primo luogo aumentando la pressione di sovralimentazione e la portata d'aria, nonché modificando il software del motore. Nel complesso l'otto cilindri si rivela entusiasmante per la straordinaria erogazione di potenza, con una spinta poderosa in tutte le gamme di regime, cui fa riscontro la massima efficienza possibile a favore di valori di consumo e di emissione contenuti.

In SL 63 4MATIC+ l'otto cilindri dispone di supporti motore attivi, che in SL 55 4MATIC+ sono disponibili a richiesta scegliendo il pacchetto DYNAMIC PLUS AMG. Questi supporti sono capaci di irrigidirsi o ammorbidirsi in modo rapido e graduale in funzione delle condizioni di marcia, andando a risolvere la contraddizione tra un collegamento della catena cinematica possibilmente morbido - per favorire il comfort -

o possibilmente rigido - per ottimizzare la dinamica di marcia. Si tratta di elementi di disaccoppiamento riempiti con un liquido. I sensori della vettura rilevano la situazione di guida specifica e il conseguente comportamento vibrazionale del motore, quindi inoltrano queste informazioni a una centralina di comando. Questa regola la forza con la quale il motore viene accoppiato alla carrozzeria, ottimizzando il comportamento di marcia. A tale scopo, nel cuscinetto viene pressato un fluido magnetoreologico per ammortizzatori attraverso una fessura anulare di una bobina. Correnti di altezza diversa generano una forza magnetica che regola il flusso e quindi il supporto al motore in base alle informazioni fornite dalla centralina di comando.

### **Tre circuiti di raffreddamento per una gestione ideale della temperatura**

Affinché il motore di Nuova Mercedes-AMG SL non si surriscaldi nella guida impegnativa sul circuito di gara, tre circuiti di raffreddamento provvedono a bilanciare la temperatura. Il circuito ad alta temperatura raffredda il motore V8 biturbo AMG da 4,0 litri e i due turbocompressori a gas di scarico. Inoltre alimenta lo scambiatore di calore del riscaldamento che imposta nell'abitacolo una temperatura confortevole. La pompa meccanica dell'acqua occupa poco spazio sul basamento ed è azionata in modo affidabile e diretto dagli ingranaggi della distribuzione, dove un pignone sull'albero a camme si inserisce nella ruota dentata della pompa dell'acqua. La pompa fa circolare complessivamente 12,3 litri di liquido di raffreddamento con una pressione massima di quattro bar e una velocità di 400 litri al minuto.

Il modulo di raffreddamento principale a tre livelli (radiatore ad alta temperatura, radiatore a bassa temperatura, condensatore elettrico), la ventola flangiata e il radiatore frontale aggiuntivo (installato in orizzontale per garantire, tra le altre cose, un baricentro basso) sono posizionati centralmente davanti al motore e dietro l'ampia mascherina del radiatore. In questo modo si può garantire la circolazione di un volume ingente di flussi d'aria. La gestione termica è influenzata non solo dal termostato a tre stadi e dalla valvola di intercettazione (a motore freddo il circuito di raffreddamento viene arrestato per consentire al motore di raggiungere velocemente la temperatura di esercizio), bensì anche da elementi aerodinamici attivi, come i due AIRPANEL davanti al modulo di raffreddamento principale o l'elemento aerodinamico attivo nel sottoscocca anteriore.

Con un volume di 7,2 litri il circuito a bassa temperatura è un po' più piccolo. Gestisce l'intercooler, il cambio 9G SPEEDSHIFT MCT AMG e la centralina di comando. Il radiatore principale è supportato da un radiatore supplementare nel passaruota sinistro. Grazie al raffreddamento indiretto aria-acqua dell'aria di sovralimentazione i progettisti sono riusciti a ottenere un raffreddamento efficace per potenze elevate anche in presenza di condizioni esterne difficili. La scatola di ingresso dell'aria in materiale sintetico è realizzata in modo tale da garantire una distribuzione uniforme dell'aria lungo i tubi, a fronte di una perdita di pressione minima. Il dimensionamento dei componenti di raffreddamento dell'aria di sovralimentazione consente di mantenere la temperatura dell'aria al di sopra della temperatura ambiente entro valori ben definiti.

Il terzo circuito di raffreddamento è responsabile dell'olio motore. Lo scambiatore di calore acqua-olio ("radiatore dell'olio") nel passaruota destro permette di scaldare velocemente l'olio, producendo effetti positivi sulla durata del motore e riducendo il consumo dopo un avviamento a freddo. Inoltre questo circuito impedisce al motore di surriscaldarsi e quindi di danneggiarsi. Il radiatore dell'olio esterno è comandato da un termostato dell'olio dedicato. Le tubazioni dell'olio e del liquido di raffreddamento sono in alluminio anziché in acciaio, riducendo così il peso.

### **Produzione artigianale digitale e intelligente: «One Man, One Engine»**

Il motore viene montato rigorosamente a mano. Nello stabilimento di produzione di motori AMG presso la sede di Affalterbach il principio «One Man, One Engine» si accompagna a metodi di fabbricazione dell'industria 4.0, che si realizza attraverso le moderne conoscenze dell'ergonomia, del flusso di merci, della garanzia di qualità, della sostenibilità e dell'efficienza. La produzione "smart" si distingue per massima flessibilità, trasparenza e grande efficienza. Questo modo di operare assicura e incrementa la qualità dei motori e dei processi produttivi che impiegano tecnologie digitali.

### **Innesti rapidi, efficienza elevata: cambio a 9 marce SPEEDSHIFT MCT AMG**

Il cambio a 9 marce SPEEDSHIFT MCT AMG (MCT = Multi-Clutch Transmission) risponde alle esigenze specifiche di Nuova SL. Il convertitore di coppia è sostituito da una frizione a bagno d'olio, che fa risparmiare peso e, grazie alla minore inerzia di massa, ottimizza il tempo di risposta ai comandi dell'acceleratore, in particolare negli scatti e nelle variazioni di carico. Il software sofisticato assicura tempi di innesto estremamente brevi e, all'occorrenza, scalate rapide di più marce contemporaneamente, mentre la funzione di doppietta automatica rende il tutto molto più coinvolgente nei programmi di marcia «Sport» e «Sport+». Qui, interventi precisi all'accensione consentono cambi di marcia ancora più rapidi che nelle altre modalità. In tutti i programmi di marcia la partenza avviene in prima per offrire al guidatore l'emozione di una guida dinamica. Inoltre, la funzione RACE START garantisce un'accelerazione ottimale da fermo.

Caratteristiche principali del cambio

- Adattamento della curva caratteristica del cambio al programma di marcia DYNAMIC SELECT AMG selezionato
- Nella modalità manuale «M» il cambio reagisce in modo diretto e preciso ai comandi impartiti manualmente dal guidatore e li attua all'istante.
- Il programma M temporaneo permette di passare alla modalità manuale «M» semplicemente azionando i paddle del cambio.
- Funzione di doppietta automatica nel passaggio alla marcia inferiore: questo effetto è attivo automaticamente nei programmi di marcia «Sport», «Sport+» e «RACE» (di serie per SL 63 4MATIC+).
- Funzione ECO start/stop attiva automaticamente nel programma di marcia «Comfort».
- Modalità sailing attivabile nel programma di marcia «Individual».

#### **Trazione integrale 4MATIC+ Performance AMG completamente variabile**

Per la prima volta nei suoi quasi 70 anni di storia, SL è disponibile con quattro ruote motrici. I due modelli V8 montano di serie la trazione integrale 4MATIC+ Performance AMG completamente variabile. L'intelligente sistema combina i vantaggi di diversi sistemi di trazione: la ripartizione completamente variabile della coppia tra asse anteriore e asse posteriore assicura una trazione perfetta nelle situazioni limite. In più, il guidatore può fare affidamento su una grande stabilità e sicurezza di marcia in qualsiasi condizione, sull'asciutto come sul bagnato o sulla neve. Il passaggio dalla trazione posteriore a quella integrale e viceversa avviene senza soluzione di continuità sulla base di una matrice sofisticata, che integra la gestione intelligente nell'architettura di sistema complessiva.

Una frizione a regolazione elettromeccanica collega in modo variabile l'asse posteriore, sempre in trazione, a quello anteriore. Il sistema calcola costantemente la migliore ripartizione della coppia in base alla situazione e alle intenzioni del guidatore: quindi il nuovo roadster può passare gradualmente dalla trazione integrale, pensata per la massima aderenza, alla trazione posteriore pura. Oltre alla trazione e alla dinamica trasversale, la trazione integrale migliora anche la dinamica longitudinale e garantisce così un'accelerazione ancora più potente.

#### **Trazione ibrida ad alte prestazioni con concept AMG esclusivo**

In un secondo momento Mercedes-AMG offrirà la sua SL anche con trazione ibrida ad alte prestazioni. La strategia propulsiva AMG E PERFORMANCE intende offrire una catena cinematica elettrificata che incrementi ulteriormente la dinamica di marcia, pur restando al contempo estremamente efficiente. Con l'incremento di potenza ottenuto grazie al motore elettrico supplementare, il team di progettisti è riuscito anche a migliorare il rendimento della vettura complessiva, ottenendo emissioni ridotte e minori consumi.

## Asse anteriore a bracci multipli e sistema antirollio attivo

### Nuova Mercedes-AMG SL: assetto

Di serie SL 55 4MATIC+ presenta un assetto RIDE CONTROL AMG di nuova concezione con sospensioni meccaniche attive, ammortizzatori in alluminio particolarmente leggeri ed efficienti, e molle elicoidali in materiale leggero. Per la prima volta una vettura di serie di Mercedes-AMG monta un asse anteriore a cinque bracci, disposti completamente all'interno del cerchio. Questo accorgimento migliora notevolmente la cinematica. Gli elementi preposti alla guida e al molleggio delle ruote sono tra loro indipendenti e consentono accelerazioni trasversali elevate con influssi minimi della trazione sullo sterzo. Anche sull'asse posteriore le ruote sono guidate da una struttura a 5 bracci. In SL 63 4MATIC+ debutta anche l'innovativo assetto ACTIVE RIDE CONTROL AMG con sistema antirollio idraulico attivo. Il sistema migliora ulteriormente il comportamento in curva e le reazioni alle variazioni di carico garantendo precisione, risposta al guidatore e dinamismo tipico di AMG. Al contempo incrementa il comfort di guida in rettilineo e in presenza di ondulazioni del manto stradale.

Per ridurre le masse non sospese, tutti i bracci, i fusi a snodo e i supporti delle ruote dell'asse anteriore e dell'asse posteriore di Nuova SL sono in alluminio fucinato. La configurazione a bracci multipli guida ogni ruota con movimenti elastici minimi. L'elevata precisione della campanatura e della convergenza consente non solo di raggiungere alte velocità in curva, ma restituisce al guidatore anche un contatto perfetto con il manto stradale nelle condizioni di guida più impegnative. Tutto questo si traduce in una dinamica trasversale e una stabilità di marcia eccellenti alle alte velocità e in una buona reazione a influssi esterni, quali vento laterale, ondulazioni del terreno o forti variazioni del coefficiente di attrito. Il collegamento particolarmente diretto dell'ammortizzatore al supporto ruota posteriore riduce le oscillazioni e le variazioni di carico sulle ruote. Gli elementi preposti alla guida e al molleggio delle ruote sono tra loro indipendenti e consentono accelerazioni trasversali più elevate con influssi minimi della trazione sullo sterzo.

Le molle elicoidali in struttura leggera rappresentano una novità: grazie a uno speciale trattamento termico è stato possibile ridurre il peso senza comprometterne le prestazioni. Nel processo di fabbricazione la base della molla viene per la prima volta incollata sulla molla stessa. Questo collegamento fisso evita che durante il ciclo di vita della vettura si presentino segni di usura causati dalla penetrazione di sporco, come ad esempio la sabbia. La molla non si corrode nel corso del tempo e di conseguenza si può incrementare la sollecitazione massima del componente a fronte di un peso ridotto: si risparmiano infatti circa 0,2 chilogrammi per ciascuna molla.

Un altro intervento di alleggerimento riguarda le barre di torsione sull'asse anteriore e su quello posteriore nei modelli privi di sistema antirollio attivo. Grazie a uno spessore variabile è possibile ridurre il peso. A tal fine il materiale da lavorare è sottoposto a un processo di trafilatura specifico per l'impiego nella vettura. Lo spessore massimo è impiegato solo laddove è richiesto dalla presenza di sollecitazioni massime, ad esempio nell'area degli elementi di disaccoppiamento.

### Sospensioni attive con due valvole: ancora più comfort e sportività

SL 55 4MATIC+ monta di serie l'ultimissima generazione di sospensioni attive AMG. Questo sistema opera con due cosiddette valvole limitatrici di pressione per ciascun ammortizzatore. Mediante queste valvole di regolazione continua si ottiene un intervallo della forza di smorzamento nettamente più ampio: una valvola regola il grado di trazione, ovvero la forza generata nella corsa di estensione della ruota, mentre l'altra regola il livello di pressione quando la ruota è in compressione. Il grado di trazione e il livello di pressione vengono regolati indipendentemente l'uno dall'altro. Nel dettaglio ciò significa che la cosiddetta curva caratteristica morbida dell'ammortizzatore è stata ridotta, mentre si è potuto incrementare ulteriormente quella dura. In questo modo il sistema ammortizza i colpi con più sensibilità e disaccoppia gli effetti prodotti dalla strada. Contemporaneamente, grazie al comando più preciso della valvola del livello di estensione e della valvola del livello di compressione (operato in modo continuo e indipendente), la carrozzeria si stabilizza al meglio. Da un lato questa tecnologia permette di aumentare il comfort, dall'altro di rendere la dinamica di marcia ancora più sportiva.

La centralina di comando della regolazione dell'assetto si basa sull'analisi dei dati - tra cui quelli dei sensori di accelerazione e di posizione delle ruote - per adeguare in pochi millisecondi la forza di smorzamento sulle singole ruote in funzione della situazione. L'impiego delle due valvole di regolazione permette all'ammortizzatore di garantire la regolazione della forza di smorzamento in qualsiasi intervallo di oscillazione delle ruote. Grazie alla particolare forma costruttiva delle valvole, l'ammortizzatore risponde con rapidità e precisione alle variazioni del fondo stradale e delle condizioni di marcia.

Il guidatore può preselezionare la taratura di base attraverso i programmi di marcia DYNAMIC SELECT AMG: premendo un tasto può passare ad esempio dal comportamento di marcia più sportivo del programma "Sport+" a una guida più tranquilla con l'impostazione "Comfort". Con un pulsante a parte, inoltre, può adeguare la taratura su tre livelli a prescindere dai programmi di marcia.

#### **Per la prima volta di serie: ACTIVE RIDE CONTROL AMG con sistema antirollio idraulico attivo**

In SL 63 4MATIC+ trova impiego un impianto idraulico di nuovo sviluppo presente per la prima volta di serie in un modello Mercedes-AMG, ossia l'innovativo assetto ACTIVE RIDE CONTROL AMG. La novità principale: le tradizionali barre di torsione meccaniche sono sostituite da elementi idraulici attivi che compensano i movimenti di rollio di Nuova SL in poche frazioni di secondo. Gli ammortizzatori adattivi dispongono di due collegamenti idraulici: uno si trova sul lato di compressione dell'ammortizzatore, l'altro su quello di estensione. Il collegamento delle camere dell'ammortizzatore a tutte le quattro ruote e alle tubazioni avviene in modo diretto tramite le valvole di regolazione degli ammortizzatori adattivi.

Il collegamento idraulico intelligente dei quattro montanti telescopici e la regolazione della pressione di pompa e valvole di distribuzione permettono una rigidità delle molle molto ampia a fronte di movimenti di rollio ridotti. In altre parole: ogni barra di torsione opera in modo automatico. Nella guida quotidiana questo comportamento si traduce in un comfort incrementato, dal momento che anche le irregolarità del manto stradale presenti su un solo lato vengono compensate in modo individuale. Nella guida sportiva in curva l'idraulica riduce attivamente la perdita di campanatura: di conseguenza, grazie all'elevata rigidità della campanatura il roadster sterza con grande precisione.

Nella guida in rettilineo il sistema viene aperto completamente, indipendentemente dal programma di marcia e dalla situazione di guida. I singoli ostacoli, che altrimenti produrrebbero movimenti di rollio, sono compensati dal sistema. Guidatore e passeggeri percepiscono così una sensazione di guida molto più confortevole. In curva i movimenti di rollio ridotti hanno effetti positivi sia sul comfort che sulla dinamica di marcia. Anche la regolazione del comportamento di marcia attraverso i singoli programmi gode di una forbice più ampia tra comfort e sportività.

#### **Tutti gli ammortizzatori sono collegati idraulicamente tra loro**

Il principio di base dell'assetto prevede che i lati di compressione e di estensione dei singoli ammortizzatori della vettura siano collegati tra loro. Il livello di compressione dell'ammortizzatore anteriore sinistro è collegato tramite una tubazione idraulica al livello di estensione dell'ammortizzatore anteriore destro. Inoltre, mediante una tubazione che attraversa la vettura si effettua un collegamento anche con il lato di compressione dell'ammortizzatore posteriore sinistro e il lato di estensione dell'ammortizzatore posteriore destro. In maniera analoga, attraverso un secondo circuito si collegano tra loro gli altri lati delle camere degli ammortizzatori. I tracciati semplificati delle tubazioni idrauliche si presentano in forma di "H".

Oltre al collegamento degli ammortizzatori, il sistema vede l'impiego di altri componenti importanti per il funzionamento. I lati di estensione e compressione degli ammortizzatori sono direttamente collegati tra loro mediante una valvola a 2/2 vie a comando elettrico, denominata "comfort valve". Su ciascun lato di compressione degli ammortizzatori è inoltre applicato un accumulatore a pressione. Entrambi i circuiti sono anche collegati con una pompa centrale, che permette di impostare la pressione idraulica di sistema in entrambi i circuiti. La pompa e i circuiti sono collegati tramite valvole a 2/2 vie. Dietro le valvole sono installati sensori di pressione che monitorano la pressione del sistema nelle singole tubazioni. La possibilità di

scegliere la pressione del sistema dà la libertà di selezionare l'intensità del controllo del rollio. In questo senso, maggiore è la pressione del sistema, maggiore sarà la resistenza al rollio che ci si deve attendere.

Il sistema opera con grande efficienza, dal momento che sfrutta l'energia cinetica della vettura per influire positivamente sul comportamento di rollio. Il sistema idraulico dell'assetto ACTIVE RIDE CONTROL AMG alimenta anche il dispositivo di sollevamento dell'asse anteriore, disponibile a richiesta. All'occorrenza la parte anteriore dell'auto si solleva di 30 millimetri, agevolando ad esempio l'ingresso in garage sotterranei o il superamento di dissuasori di velocità. Il dispositivo di sollevamento dell'asse è comandato dal display centrale multimediale o con i tasti al volante AMG. Il relativo menu si apre premendo sulla superficie contrassegnata dal simbolo della vettura nel gruppo di comandi. È anche possibile memorizzare con la tecnologia GPS la posizione nella quale si utilizza il dispositivo di sollevamento dell'asse, così che, al transito successivo, la parte anteriore dell'auto si sollevi automaticamente.

#### **Differenziale autobloccante per una migliore stabilità di marcia**

Di serie, SL 63 4MATIC+ dispone di un differenziale autobloccante a comando elettronico che garantisce un'eccellente trazione e la massima sicurezza di marcia in tutte le condizioni di guida. Per SL 55 4MATIC+ l'equipaggiamento è disponibile all'interno del pacchetto DYNAMIC PLUS AMG a richiesta. A trarne vantaggio non è soltanto la trazione delle ruote motrici sull'asse posteriore: anche la velocità in curva nelle situazioni limite aumenta. Inoltre si ottimizza la stabilità di marcia nei cambi di corsia a velocità sostenuta. Il sistema funziona con un effetto bloccante variabile nelle fasi di trazione e di rilascio, ed è perfettamente messo a punto per adattarsi a svariate condizioni di marcia e di aderenza del fondo stradale.

#### **Freni in materiale composito AMG ad alte prestazioni per spazi di frenata ridotti**

I freni in materiale composito AMG ad alte prestazioni, di nuovo sviluppo, garantiscono valori di decelerazione eccellenti e una dosabilità precisa. L'impianto frenante convince per gli spazi di frenata ridotti, i tempi di risposta immediati nonché la stabilità e la durata elevate, anche in presenza di forti sollecitazioni. Le funzioni Comfort comprendono l'ausilio alla partenza in salita, l'accostamento delle pastiglie ai dischi freno e l'asciugatura freni sul bagnato. Quando l'accensione è disinserita e la vettura è ferma, inoltre, il cambio attiva automaticamente la posizione di parcheggio «P»; il freno di stazionamento elettrico viene rilasciato automaticamente alla partenza.

I dischi dei freni compositi sono particolarmente leggeri: la riduzione delle masse non sospese va a vantaggio della dinamica di marcia e del comportamento in curva. Il disco del freno (in acciaio pressofuso) e la campana di fissaggio (in alluminio) sono ora collegati con spine speciali e non più con le usuali viti. Questa costruzione fa risparmiare spazio, che viene sfruttato per migliorare ulteriormente il raffreddamento dei freni. Un'altra novità è rappresentata dai fori direzionali: oltre a ridurre il peso e a migliorare la dissipazione del calore, questa soluzione convince anche per la risposta più rapida sul bagnato e per la migliore pulizia delle guarnizioni dopo le frenate.

Entrambe le versioni di SL con motore V8 montano sull'avantreno dischi dei freni compositi, forati e autoventilanti da 390 x 36 mm, con pinze fisse a 6 pistoncini, mentre sul retrotreno le dimensioni sono di 360 x 26 mm e le pinze sono a pugno ad 1 pistoncino. SL 55 4MATIC+ dispone di pinze dei freni rosse, mentre in SL 63 4MATIC+ sono gialle.

A richiesta entrambe le versioni di SL possono essere fornite con freni ceramici in materiale composito AMG ad alte prestazioni, con dischi da 402 x 39 millimetri sull'asse anteriore e da 360 x 32 millimetri su quello posteriore. Questa soluzione presenta un peso ancora ridotto rispetto ai freni di serie. Allo stesso tempo, i dischi ceramici resistono a sollecitazioni estreme e mantengono sistematicamente lo spazio di frenata su valori ridotti, dimostrandosi perfetti per l'impiego in pista, ad esempio. Inoltre, la verniciatura delle pinze dei freni in bronzo comunica immediatamente l'alta qualità di questi componenti. Tutte le guarnizioni sono prive di rame, quindi più ecologiche.

## Un connubio di agilità e stabilità

### Nuova Mercedes-AMG SL: asse posteriore sterzante attivo

Per la prima volta nella sua lunga storia, SL è equipaggiata di serie con un asse posteriore sterzante attivo (HAL). In funzione della velocità, le ruote posteriori sterzano nella direzione analoga od opposta alle ruote anteriori. Il sistema tarato appositamente su Nuova SL permette così un comportamento di guida agile e al contempo stabile. Tornano utili anche la migliore governabilità dell'auto nelle situazioni limite e il minore sforzo al volante, dal momento che il rapporto di trasmissione dello sterzo alle ruote anteriori è più diretto (12,8:1 contro 14,2:1 in assenza di HAL).

L'elemento centrale del sistema è rappresentato da due attuatori dello sterzo elettromeccanici (motori elettrici con attuatore a stelo), che non sono collegati meccanicamente al volante. Sostituiscono i tradizionali tiranti trasversali dell'asse posteriore. Questo sistema "by-wire" regola elettronicamente le ruote posteriori entro una mappatura predefinita. La variazione dell'angolo di sterzata sulla ruota posteriore è di 2,5 gradi massimi in una direzione.

Fino a 100 km/h di velocità le ruote posteriori sterzano in direzione opposta alle ruote anteriori. È come se il passo venisse virtualmente ridotto. Il vantaggio: SL sterza con molta più agilità in curva, diverte ancora di più e richiede meno sforzo al volante. Tra gli altri vantaggi vi sono la maggiore maneggevolezza e il minor diametro di volta in situazioni di guida quotidiana, ad esempio nelle svolte o nei parcheggi.

Ad andature superiori a 100 km/h, il sistema sterza le ruote posteriori nella stessa direzione di quelle anteriori (con un angolo di sterzata massimo di 0,7 gradi). In questo modo si ha un allungamento virtuale del passo che migliora sensibilmente la stabilità di marcia. Contemporaneamente, nei cambi di direzione la forza laterale delle ruote posteriori si genera molto più rapidamente, cosa che accelera la reazione ai comandi dello sterzo.

L'asse posteriore sterzante migliora non solo l'handling in curva, ma aiuta anche il guidatore nelle manovre di scarto improvvise, aumentando così la sicurezza attiva. Ciò consente di governare SL più facilmente nelle situazioni limite.

Inoltre, il tempo di risposta dipende dal programma di marcia DYNAMIC SELECT AMG: in «Sport+», ad esempio, l'asse posteriore sterzante reagisce in modo ancora più agile e diretto già alle basse velocità. L'equipaggiamento risulta utile anche nelle manovre di parcheggio automatiche e nella funzione di Remote Parking. Si possono effettuare anche aggiornamenti successivi "over the air".



## Ampia gamma di caratteristiche della vettura

### Nuova Mercedes-AMG SL: programmi di marcia

I sei programmi di marcia DYNAMIC SELECT AMG «Slippery», «Comfort», «Sport», «Sport +», «Individual» e «RACE» (quest'ultimo di serie in SL 63 4MATIC+, mentre per SL 55 4MATIC+ è contenuto nel pacchetto DYNAMIC PLUS AMG a richiesta) consentono di passare da un assetto confortevole a uno più dinamico attraverso un'ampia gamma di sfumature.

Per farlo vengono modificati numerosi parametri.

- Trazione: curva caratteristica del pedale dell'acceleratore, tempi e punti di innesto nelle impostazioni «Reduced», «Moderate», «Sport» o «Dynamic»
- AMG DYNAMICS: funzioni per l'agilità, come regolazione della trazione integrale, trazione integrale, linea caratteristica dello sterzo e funzioni aggiuntive ESP® nelle impostazioni «Basic», «Advanced», «Pro» o «Master»
- Impianto di scarico: sound e relative funzioni nei livelli «Balanced» o «Powerful»
- Assetto: nelle impostazioni «Comfort», «Sport», «Sport +»

I singoli programmi di marcia offrono un'esperienza di guida personale, adattata in modo preciso alle diverse condizioni di guida e alle esigenze del guidatore.

- «Slippery»: taratura ottimizzata per i fondi stradali scivolosi e ghiacciati, con ridotto impiego di potenza e curva di coppia piatta. Cambi di marcia diretti e passaggi anticipati alle marce superiori favoriscono una sensazione di guida improntata alla stabilità.
- «Comfort»: guida confortevole e attenta ai consumi, grazie anche ai passaggi anticipati alle marce superiori. Assetto e sterzo sono tarati in favore del comfort. Inoltre è attiva la funzione ECO start/stop.
- «Sport»: stile di guida sportivo grazie alla risposta più immediata ai comandi dell'acceleratore, tempi di innesto più brevi, passaggi anticipati alle marce inferiori e alle doppiette automatiche che rendono i cambi marcia più coinvolgenti. Taratura più dinamica di assetto e sterzo.
- «Sport+»: stile di guida estremamente sportivo, grazie a un'accelerazione ancora più brillante, alle doppiette più sonore in scalata e a interventi mirati della coppia nel passaggio alla marcia superiore con esclusione dei cilindri, per tempi di innesto ottimali. Numero di giri al minimo più alto, per uno spunto da fermo più brillante. Assetto, sterzo e catena cinematica presentano un settaggio più dinamico.
- «RACE» (di serie per SL 63 4MATIC+, a richiesta all'interno del pacchetto DYNAMIC PLUS AMG per SL 55 4MATIC+): per una guida altamente dinamica su circuiti chiusi al traffico. Qui tutti i parametri sono impostati in modo da garantire le massime prestazioni.
- «Individual»: offre la possibilità di selezionare e salvare i singoli parametri secondo le preferenze personali. Inoltre, nelle impostazioni «Reduced» e «Moderate» è disponibile anche la funzione sailing.

### AMG DYNAMICS: più agilità a fronte di una maggiore stabilità

I modelli di SL dispongono di AMG DYNAMICS, un equipaggiamento che rientra nell'ambito dei programmi di marcia DYNAMIC SELECT AMG. Questo sistema di regolazione della dinamica di marcia integrato amplia le funzioni stabilizzanti dell'ESP® mediante interventi mirati a garantire una maggiore agilità nella regolazione della trazione integrale, nella linea caratteristica dello sterzo, nella regolazione della trazione integrale variabile e nelle funzioni supplementari dell'ESP®. Nelle curve affrontate ad andatura sportiva, per esempio, un breve intervento frenante sulla ruota posteriore interna alla curva determina una coppia di imbardata ben definita intorno all'asse verticale della vettura, per sterzate agili e precise. La configurazione oscilla tra la massima stabilità e la massima dinamicità.

Quando si seleziona un programma di marcia, sul display multimediale viene visualizzato il simbolo AMG DYNAMICS con la caratteristica corrispondente.

- «Basic» è associato ai programmi di marcia «Slippery» e «Comfort». Qui i roadster vantano un comportamento di marcia molto stabile con un elevato controllo d'imbardata.
- «Advanced» si attiva invece nel programma «Sport». I modelli SL risultano molto ben bilanciati. Il controllo d'imbardata ridotto, il minor angolo di sterzata richiesto e la maggiore agilità supportano le manovre dinamiche, ad esempio su strade extraurbane tortuose.
- «Pro» (abbreviazione di «Professional») è associato al programma «Sport+». In questa modalità il guidatore viene supportato ancora di più nelle manovre di guida dinamiche, mentre si incrementano ulteriormente l'agilità e la risposta su strada.
- «Master» è accoppiato al programma di marcia «RACE» (di serie per SL 63 4MATIC+, a richiesta all'interno del pacchetto DYNAMIC PLUS AMG per SL 55 4MATIC+): La modalità «Master» è riservata ai guidatori che vogliono vivere il dinamismo e il piacere di guida su circuiti chiusi al traffico. «Master» offre un bilanciamento della vettura che tende leggermente al sovrasterzo, un minore angolo di sterzata richiesto e una maggiore agilità nell'inserimento in curva. La modalità «Master» garantisce così la massima agilità e permette alla vettura di esprimere al meglio il suo potenziale dinamico. Per attivare la modalità «Master» il guidatore deve porre l'ESP® in modalità ESP® SPORT Handling Mode o ESP® OFF, premendo l'apposito tasto nella consolle centrale.

Nel programma di marcia «Individual» il guidatore può impostare autonomamente i livelli dell'AMG DYNAMICS «Basic», «Advanced», «Pro» e «Master».

## Aerodinamica attiva per un grande equilibrio e una maggiore efficienza

### Nuova Mercedes-AMG SL: aerodinamica

Il lavoro di sviluppo di Nuova SL si è focalizzato anche sull'aspetto dell'efficienza aerodinamica. L'obiettivo era quello di ottenere un rapporto perfettamente bilanciato tra bassa resistenza aerodinamica e portanza ridotta. Per il roadster d'alta gamma si è potuto attingere alla vasta esperienza maturata da Mercedes-AMG nell'automobilismo sportivo. I numerosi elementi aerodinamici attivi applicati sul frontale e sulla coda sono integrati nel design degli esterni senza soluzione di continuità. Ulteriori interventi hanno permesso di ridurre il coefficiente di resistenza aerodinamica fino a un  $C_x$  di 0,31, un valore ottimo per un'auto sportiva aperta. La buona aerodinamica riduce il consumo di carburante e stabilizza il comportamento di guida.

Stabilità di marcia, resistenza aerodinamica, raffreddamento e fruscii aerodinamici: l'aerodinamica di SL soddisfa una serie di complessi requisiti. Il buon bilanciamento aerodinamico della vettura permette di evitare situazioni di marcia critiche, come ad esempio quelle che possono verificarsi compiendo manovre di scarto improvvise ad alta velocità; al contempo rende l'auto più governabile, incrementa l'efficienza e riduce i fruscii aerodinamici.

Nei modelli roadster la sfida consiste nel mantenere un buon bilanciamento aerodinamico con la capote sia aperta che chiusa. Il carattere dell'auto e le caratteristiche di guida devono restare inalterate. Inoltre il livello di rumorosità non deve variare eccessivamente quando i finestrini laterali abbassati o l'impiego di un frangivento modificano le condizioni.

La conformazione tridimensionale della grembialatura anteriore con il Jet-Wing e lo splitter anteriore riduce non soltanto la portanza ai livelli desiderati, ma contribuisce anche ad orientare in modo mirato i flussi d'aria verso i moduli di raffreddamento. Inoltre l'afflusso di aria fredda proveniente dai canali aerodinamici di ventilazione dei freni determina un netto miglioramento della potenza frenante. L'ampio rivestimento del sottoscocca garantisce sia un deflusso ottimale dell'aria dal radiatore olio, sia un efficace afflusso d'aria al diffusore sulla coda.

### Sistema di regolazione dell'aria AIRPANEL per la prima volta sdoppiato

Un altro elemento tecnico di spicco che migliora l'aerodinamica è il sistema attivo di regolazione dell'aria AIRPANEL in due parti. La prima parte opera con lamelle verticali che si celano dietro la mascherina del radiatore e la griglia della presa d'aria inferiore nella grembialatura anteriore. La seconda parte si trova dietro la griglia della presa d'aria superiore e dispone di lamelle orizzontali. Tutte le lamelle sono comandate elettronicamente e si aprono e si chiudono con servomotori per migliorare all'occorrenza il flusso d'aria e, di conseguenza, le prestazioni aerodinamiche.

Normalmente le lamelle sono chiuse, anche alla velocità massima. Questa posizione riduce la resistenza aerodinamica e permette di convogliare l'aria in modo mirato verso il sottoscocca, al fine di contenere ulteriormente la portanza anteriore. Solo quando componenti predefiniti raggiungono determinate temperature e il fabbisogno di aria di raffreddamento è particolarmente elevato, le lamelle si aprono (la seconda parte solo a partire da 180 km/h) e lasciano fluire la massima portata d'aria di raffreddamento verso gli scambiatori di calore. Ciò richiede un sistema di regolazione molto rapido e intelligente.

### Spoiler posteriore attivo con gestione previdente dell'utilizzo di energia

Un altro componente attivo dell'aerodinamica è lo spoiler posteriore estraibile e integrato senza soluzione di continuità nella silhouette dell'auto. Lo spoiler cambia posizione in base alle condizioni di marcia. Il software di controllo tiene conto di numerosi parametri: nel calcolo sono considerate la velocità di marcia, l'accelerazione longitudinale e trasversale e la velocità di sterzata.

A partire da 80 km/h lo spoiler adotta cinque diverse posizioni angolari, al fine di ottimizzare la stabilità di marcia o ridurre la resistenza aerodinamica. Se il sistema rileva una dinamica di marcia, lo spoiler si porta nella posizione più verticale per garantire un comportamento di marcia tanto dinamico quanto sicuro.

- Posizione 0 (rientrato), angolo di -11 gradi, 0-80 km/h: lo spoiler posteriore completamente integrato nel design del cofano del bagagliaio lascia libera l'intera visuale a vettura ferma e a bassa velocità. Il meccanismo di regolazione è protetto dallo sporco e da corpi estranei durante le manovre di parcheggio.
- Posizione 1, angolo di +6 gradi, 80-140 km/h: in questa posizione Nuova SL presenta la resistenza aerodinamica minore (più bassa che nella posizione 0), per garantire la massima efficienza possibile e un consumo ridotto.
- Posizione 2, angolo di +11 gradi, 140-160 km/h: equilibrio ottimale tra bassa resistenza aerodinamica e stabilità di marcia a partire dalle velocità di marcia medie.
- Posizione 3, angolo di +17 gradi, 160 km/h-Vmax: equilibrio ottimale tra bassa resistenza aerodinamica e stabilità di marcia fino alla velocità massima.
- Posizione 4, angolo di +22 gradi, Dynamic Position, 120 km/h-Vmax, con esercizio di marcia altamente dinamico rilevato dalla vettura: massima dinamica trasversale grazie alla deportanza massima per la migliore aderenza alla strada. Allo stesso tempo, massima stabilità di marcia. In questa posizione lo spoiler può fuoriuscire anche indipendentemente dalla situazione di guida se il guidatore aziona il relativo tasto a display sul volante.

### **Più deportanza ed efficienza, grazie al pacchetto aerodinamico a richiesta**

Questo pacchetto non valorizza soltanto l'aspetto estetico. I flic maggiorati sui paraurti anteriore e posteriore, il diffusore più grande sulla coda e il profilo aerodinamico attivo nel sottoscocca a monte del motore migliorano nettamente le proprietà aerodinamiche, sia la deportanza che la resistenza aerodinamica. Come conseguenza migliorano anche le qualità di marcia alle alte velocità, soprattutto l'accelerazione trasversale, la stabilità di marcia, la stabilità in frenata e l'efficienza. Le soglie di velocità dello spoiler posteriore variano con il pacchetto aerodinamico: nella posizione 1 e 2, ad esempio, lo spoiler posteriore fuoriesce in anticipo di 10 km/h e migliora il bilanciamento con un angolo più verticale di 26,5 gradi nella Dynamic Position.

### **Profilo aerodinamico attivo nel sottoscocca**

Contenuto nel pacchetto aerodinamico a richiesta e quasi completamente celato nel sottoscocca davanti al motore, il profilo aerodinamico attivo concorre in misura determinante a migliorare il comportamento di guida. Questo elemento in carbonio dal peso di soli due chilogrammi circa reagisce alla posizione dell'AMG DYNAMICS e fuoriesce automaticamente verso il basso di circa 40 millimetri in posizione Basic/Advanced in presenza di una velocità di 100 km/h e in posizione Pro/Master alla velocità di 80 km/h. Questo determina un cambiamento nel flusso d'aria sul sottoscocca. Si crea così il cosiddetto effetto Venturi, che spinge ancor di più la vettura sull'asfalto e a 250 km/h riduce la portanza sull'asse anteriore di circa 50 chilogrammi. Il guidatore se ne accorge anche alle basse velocità quando sterza: SL si lascia guidare in modo ancora più preciso nelle curve e mantiene ancora meglio la traiettoria. Soprattutto nelle sterzate rapide e con un'accelerazione trasversale elevata il roadster reagisce molto più agilmente ed è sempre facile da governare. Inoltre migliora il coefficiente di resistenza aerodinamica.

Se il profilo ad azionamento elettrico fuoriesce, contemporaneamente si apre anche lo sfiato del radiatore del motore nel frontale per convogliare l'aria verso il diffusore posteriore, che viene quindi raffreddato in modo ottimale. Ciò aumenta anche la stabilità di marcia dell'asse posteriore e riduce la temperatura dei punti caldi nella parte posteriore. Le accortezze aerodinamiche di Nuova SL assicurano anche un raffreddamento ottimizzato dei freni, dal momento che l'aria fredda viene convogliata in modo mirato alle coppe delle ruote. Il componente attivo è collegato alla struttura in modo elastico e quindi, in caso di ondulazioni del terreno, non si danneggia.

Inoltre, rafforza l'azione dell'AIRPANEL, il sistema attivo di regolazione dell'aria: quando le lamelle mobili sono chiuse, la portanza sull'asse anteriore si riduce ancora di più. Il profilo aerodinamico nel sottoscocca può essere fatto fuoriuscire ad auto ferma (ad esempio per pulirlo dalle foglie) e alla partenza rientra automaticamente. Al raggiungimento della soglia di velocità il profilo fuoriesce di nuovo in modo automatico.

### **I cerchi aerodinamici riducono la resistenza aerodinamica e il peso**

Per SL è disponibile una serie di cerchi in lega leggera con diametro di 20 o 21 pollici, ottimizzati dal punto di vista aerodinamico, che riducono la resistenza all'aria generando meno turbolenze. Sono particolarmente sofisticati i cerchi da 20 pollici dotati di anelli aerodinamici in materiale sintetico, che risultano ancora più leggeri.

Il basso fruscio aerodinamico di SL contribuisce in misura considerevole ad assicurare nei lunghi viaggi il comfort tipico delle vetture Mercedes. Efficaci sistemi di ermetizzazione e il perfezionamento dell'aerodinamica garantiscono un'elevata idoneità all'uso quotidiano. Ad aumentare la sicurezza attiva contribuisce anche il minore imbrattamento di retrovisori esterni, finestrini laterali e lunotto.

## Ampie possibilità di allestimento per un look personalizzato

### Nuova Mercedes-AMG SL: equipaggiamenti

Gli equipaggiamenti e i numerosi optional offrono ampie possibilità di personalizzazione di Nuova SL, che può assumere un aspetto più sportivo o più elegante. Con dodici tonalità di vernici (tra cui le due esclusive hyper blue metallizzato e grigio Monza magno MANUFAKTUR), tre versioni di tetto, numerosi design nuovi per i cerchi nelle dimensioni comprese tra 19 e 21 pollici e diversi pacchetti di design per gli esterni non c'è che l'imbarazzo della scelta.

In occasione del lancio Mercedes-AMG offre Nuova SL in dodici verniciature allettanti. La gamma comprende, oltre al giallo sole standard, anche le vernici MANUFAKTUR particolarmente esclusive. A queste si aggiungono le verniciature metallizzate in argento high-tech, nero ossidiana, grigio selenite, blu spettrale e hyper blue, quest'ultima riservata esclusivamente a SL. Un'altra vernice esclusiva è il grigio Monza magno MANUFAKTUR. La palette di colori è completata da: grigio Alpi standard MANUFAKTUR, bianco opalite bright MANUFAKTUR, bianco opalite magno MANUFAKTUR, rosso Patagonia metallizzato MANUFAKTUR e blu spettrale magno MANUFAKTUR. Tutte le tonalità di vernice si possono combinare con la capote in tessuto nera, rossa o grigia.

SL 55 4MATIC+ monta di serie cerchi in lega leggera AMG da 19 pollici a razze, a scelta verniciati in argento o nero opaco, mentre SL 63 4MATIC+ monta cerchi in lega leggera AMG da 20 pollici a 5 doppie razze. L'offerta di cerchi comprende complessivamente nove versioni diverse, tra cui due da 20 pollici con aerodinamica ottimizzata, nel design a 5 doppie razze o a razze. La gamma si completa con cerchi in lega leggera AMG da 21 pollici a 10 razze e con cerchi fucinati AMG da 21 pollici a 5 doppie razze, entrambi disponibili in due varianti cromatiche.

### Pacchetti di design degli esterni, per un look ancora più elegante o sportivo

Per accentuare ulteriormente l'aspetto dinamico o elegante sono disponibili per Nuova SL tre pacchetti di design per gli esterni.

- Il pacchetto cromo AMG per gli esterni impreziosisce la grembialatura anteriore, i rivestimenti sottoporta e la parte posteriore con i suoi elementi cromati lucidi.
- Con il pacchetto Night AMG elementi selezionati degli esterni sono realizzati in nero lucido, come lo splitter anteriore, i rivestimenti sottoporta, gli alloggiamenti dei retrovisori esterni e l'elemento decorativo nel diffusore posteriore. A questi si aggiungono le mascherine dei terminali di scarico scure, che a seconda della tonalità scelta per la vernice producono forti contrasti o si fondono armoniosamente con la carrozzeria.
- Il pacchetto Night AMG II comprende altri elementi in nero lucido, tra cui la mascherina del radiatore, la scritta del modello e la Stella Mercedes sulla coda.
- Con il pacchetto carbonio AMG per gli esterni i componenti leggeri in fibra di carbonio rimandano al mondo del Motorsport di SL. Tra gli elementi in carbonio figurano, tra gli altri, lo splitter anteriore, gli alloggiamenti dei retrovisori esterni e il diffusore nella coda, oltre alle mascherine dei terminali di scarico in nero lucido.

### Pacchetto DYNAMIC PLUS AMG per il massimo piacere di guida

Per SL 55 4MATIC+ è disponibile a richiesta il pacchetto DYNAMIC PLUS AMG (che è di serie per SL 63 4MATIC+). Esso raggruppa numerosi componenti ad alte prestazioni, per il massimo piacere di guida e un'agilità straordinaria.

- I supporti motore dinamici AMG collegano il motore alla carrozzeria in modo più rigido o più flessibile a seconda della situazione di guida. In ogni circostanza si produce il miglior equilibrio possibile tra dinamica di marcia e comfort.
- Nelle curve dinamiche e nelle accelerazioni sostenute, il differenziale autobloccante AMG a comando elettronico ripartisce la forza necessaria tra le ruote in modo ancora più rapido e preciso, e garantisce la massima trazione.

- Con tempi di risposta del motore ancora più immediati e una curva caratteristica del pedale dell'acceleratore più diretta, il programma di marcia «RACE» offre performance da circuito di gara alla semplice pressione di un pulsante. Selezionabile come programma di marcia supplementare tramite i tasti al volante AMG.
- L'assetto ribassato di dieci millimetri abbassa il baricentro della vettura e la stabilizza ulteriormente.
- Le pinze dei freni AMG verniciate in giallo sottolineano esteticamente la dinamica di marcia potenziata.

#### **Ambiente raffinato nell'abitacolo, per viaggi rilassati e confortevoli**

Negli interni di Nuova SL materiali di pregio e accostamenti cromatici ricercati creano un ambiente raffinato che comunica benessere. La pelle nappa di serie per i modelli V8 è disponibile nelle varianti nero, sage grey/nero, red pepper/nero e marrone terra di Siena/nero. Regalano un tocco particolarmente esclusivo i rivestimenti disponibili a richiesta in beige latte macchiato/grigio titanio MANUFAKTUR o in marrone tartufo/nero MANUFAKTUR. I sedili Performance AMG sono disponibili anche nella combinazione di pelle nappa e microfibra DINAMICA con cucitura decorativa gialla o rossa.

Gli elementi decorativi e la consolle centrale possono essere realizzati, oltre che nel nero lucido di serie, anche in alluminio, carbonio o cromo nero MANUFAKTUR. Il volante Performance AMG con riscaldamento di serie è disponibile nelle versioni in pelle nappa e pelle nappa/microfibra DINAMICA.

#### **Chiave Mercedes-AMG con comode funzioni KEYLESS-GO**

Entrambi i modelli di Nuova SL dispongono di serie dell'equipaggiamento KEYLESS-GO con maniglie delle porte a filo della carrozzeria. Non appena la chiave elettronica si trova nelle immediate vicinanze della vettura (entro un raggio di circa un metro), i componenti elettronici dell'auto comunicano con la chiave tramite antenne. Se il codice corrisponde, la vettura riconosce il suo possessore e si sblocca. Un ulteriore vantaggio: SL non può essere bloccata finché la chiave elettronica si trova all'interno della vettura. L'auto può essere chiusa attivamente con la chiave oppure premendo il tasto sulla maniglia della porta lato guida o lato passeggero anteriore. Anche la procedura di avviamento avviene comodamente senza chiave di accensione. Il motore si avvia non appena viene azionato il tasto start/stop a destra del volante, premendo contemporaneamente il pedale del freno.

Gli alti livelli di comfort garantiti da Nuova Mercedes-AMG SL sono sottolineati da equipaggiamenti di serie come il sistema di ricarica wireless, che permette di ricaricare senza cavi gli smartphone compatibili che soddisfino il cosiddetto standard Qi. La superficie adibita alla ricarica per induzione si trova nello scomparto portaoggetti nella consolle centrale, mentre i dettagli relativi alla ricarica vengono visualizzati sul touchscreen.

## Alleati in background

### Nuova Mercedes-AMG SL: sistemi di assistenza alla guida

Attraverso numerosi sensori, telecamere e radar i sistemi di assistenza alla guida osservano il traffico e l'area circostante il nuovo roadster. Se necessario, sono in grado di intervenire all'istante. Come nelle nuove generazioni di Mercedes Classe C e Classe S, il guidatore è supportato da numerosi sistemi nuovi o ampliati. Nelle situazioni di guida quotidiane è assistito nell'adattare la velocità, nel regolare la distanza di sicurezza, nelle manovre di sterzo e nei cambi di corsia, con la conseguenza che la guida diventa più confortevole e più sicura. In caso di pericolo i sistemi lo aiutano a reagire a una collisione imminente in base alla situazione specifica. Il funzionamento dei sistemi è visibile grazie al nuovo concetto di visualizzazione nella strumentazione.

Nella strumentazione il funzionamento dei sistemi di assistenza alla guida è rappresentato in forma chiara e ben comprensibile con una vista a schermo intero. Il guidatore vi riconosce la sua auto, le corsie di marcia, le linee di demarcazione della carreggiata e gli altri utenti della strada, come vetture, furgoni e biciclette. Sulla base di questa rappresentazione ambientale vengono visualizzati lo stato e il funzionamento dei sistemi di assistenza. La nuova visualizzazione animata utilizza uno scenario 3D generato in tempo reale. Questa rappresentazione dinamica di alta qualità consente di cogliere il funzionamento dei sistemi di assistenza alla guida attraverso la Realtà Aumentata.

Di seguito si presentano le novità più importanti dei sistemi presenti a bordo di Nuova SL.

#### **ATTENTION ASSIST**

Questo sistema di serie è in grado di rilevare i segni tipici di stanchezza e di forte disattenzione da parte del guidatore e lo invita, con un messaggio di avvertimento, a fare subito una pausa.

#### **Sistema di assistenza attivo alla regolazione della distanza DISTRONIC**

Questo sistema intelligente è in grado di mantenere automaticamente la distanza preselezionata rispetto alle vetture che precedono su tutti i tipi di strade: autostrade, strade extraurbane e in città. Le novità riguardano:

- la reazione a utenti della strada fermi fino alla velocità massima di 100 km/h per evitare una collisione (finora era 60 km/h),
- la scelta della dinamica del DISTRONIC in MBUX, indipendentemente dal DYNAMIC SELECT.

#### **Sistema di assistenza allo sterzo attivo**

Il sistema supporta il guidatore nell'intervallo di velocità fino a 210 km/h nel seguire la corsia di marcia. Le novità riguardano:

- il rilevamento della corsia anche con la telecamera a 360,
- la disponibilità nettamente incrementata e le migliori prestazioni in curva su strade extraurbane,
- il miglior centramento della corsia in autostrada,
- la guida decentrata rispetto alla corsia di marcia, in base alla situazione specifica (ad es. creazione di un corridoio di emergenza, ma anche orientamento con il ciglio della strada su strade extraurbane prive di indicazione della mezzera).

#### **Sistema di riconoscimento automatico dei segnali stradali**

Oltre alle velocità massime ammesse, indicate solitamente sui cartelli stradali, riconosce anche i portali segnaletici e i cartelli che delimitano i cantieri. Le novità riguardano:

- la funzione di avvertimento dello stop, per prevenirne il mancato rispetto,
- la funzione di avvertimento del semaforo rosso, per prevenire il superamento di un semaforo rosso.

#### **Sistema antisbandamento attivo**



Nell'intervallo di velocità compreso tra 60 e 250 km/h il sistema antisbandamento attivo rileva, mediante una telecamera, il superamento delle linee di demarcazione della carreggiata e del ciglio della strada e aiuta il guidatore a evitare l'abbandono involontario della corsia di marcia. Il sistema interviene anche quando sussiste il pericolo di collisione con utenti della strada rilevati nella corsia adiacente, ad esempio in presenza di veicoli in sorpasso o provenienti dal senso di marcia opposto. Le novità riguardano:

- la reazione ai bordi stradali, ad es. al manto erboso,
- l'intervento particolarmente intuitivo attraverso lo sterzo,
- l'impostazione della sensibilità attraverso un menu (Anticipato, Medio, Ritardato).

#### **Sistema di assistenza attiva al cambio di corsia**

Il sistema di assistenza attiva al cambio di corsia collabora con il guidatore quando deve passare alla corsia di marcia adiacente. Il cambio di corsia verso sinistra o destra viene supportato soltanto quando, secondo i sensori,

la corsia di marcia vicina è separata dalla propria da una linea di demarcazione discontinua della carreggiata e quando non vengono rilevati veicoli nella zona di sicurezza interessata. Le novità riguardano:

- la fase più lunga (15 secondi anziché 10, a seconda del Paese), nella quale può avvenire il cambio di corsia, e
- la dinamica trasversale maggiore (a seconda del Paese).

#### **Sistema di assistenza attiva nella frenata di emergenza**

Il sistema di assistenza attiva nella frenata di emergenza è in grado di frenare la vettura fino all'arresto completo, mantenendola nella sua corsia di marcia, quando rileva un periodo prolungato di inattività del guidatore. Funziona a bordo di Nuova SL anche quando il sistema di assistenza attivo alla regolazione della distanza DISTRONIC con sistema di assistenza allo sterzo non è azionato. Un'altra novità: pretensionatori e pressione di frenata come ultime indicazioni prima dell'avvio della frenata.

#### **Sistema di assistenza alla frenata attivo con funzione di assistenza agli incroci**

Il sistema di assistenza alla frenata attivo sfrutta i sensori installati nella vettura per registrare se sussiste il pericolo di collisione con veicoli che precedono, che attraversano o che provengono dal senso di marcia opposto. In tal caso, il sistema avverte il guidatore a livello ottico e acustico. Inoltre, se il guidatore frena con forza insufficiente, è anche possibile aiutarlo incrementando la coppia di frenata in funzione della situazione, oppure avviando una frenata di emergenza se il guidatore non reagisce. Le novità riguardano:

- la funzione assistenza di svolta (in presenza di pedoni in attraversamento mentre si svolta),
- l'estensione della funzione di assistenza agli incroci anche ai tratti extraurbani (fino alla velocità di 120 km/h anziché 72 km/h),
- l'avvertimento e la frenata in presenza di traffico in senso contrario.

#### **Blind Spot Assist attivo e sistema di prevenzione degli urti laterali**

Nell'intervallo di velocità da 10 a 200 km/h il Blind Spot Assist attivo è in grado di segnalare collisioni laterali a livello ottico e, se è azionato l'indicatore di direzione, anche a livello acustico. Se il guidatore ignora gli avvertimenti e si accinge a cambiare comunque la corsia di marcia, a velocità superiori a 30 km/h il sistema interviene all'ultimo momento frenando le ruote di un solo lato per correggere la traiettoria. Inoltre, a vettura ferma il sistema di prevenzione degli urti laterali segnala il passaggio di veicoli (o di biciclette) nell'area critica prima che l'occupante scenda dall'auto. Questa funzione resta attiva per i tre minuti successivi allo spegnimento del motore. Le novità riguardano:

- l'integrazione dell'indicazione di pericolo per mezzo dell'illuminazione di atmosfera attiva (anche con il sistema di prevenzione degli urti laterali),
- grazie alle telecamere dell'assistente per interni MBUX il pericolo viene segnalato addirittura quando il guidatore o il passeggero anteriore muovono la mano in direzione della maniglia della porta.

#### **DIGITAL LIGHT con proiezione di simboli sulla carreggiata**

La rivoluzionaria tecnologia dei fari DIGITAL LIGHT è presente di serie a bordo dei modelli di SL. Essa offre funzioni nuove, come la proiezione di segni di demarcazione o di simboli sulla carreggiata. DIGITAL LIGHT presenta in ogni faro un modulo dotato di tre LED molto luminosi, la cui luce viene scomposta e indirizzata

con l'ausilio di 1,3 milioni di microspecchi. Per ogni vettura la risoluzione è dunque superiore a 2,6 milioni di pixel. I microspecchi sono disposti su una superficie pari all'unghia di un pollice. Una centralina di comando dotata di potente calcolatore grafico genera, attraverso un collegamento simile a HDMI, un flusso video permanente verso gli specchi. DIGITAL LIGHT riprende la tecnica dei videoproiettori. I fari innovativi sono riconoscibili dalle lenti concave.

Nella fase di disattivazione delle luci abbaglianti al sopraggiungere di veicoli dal senso di marcia opposto o in presenza di cartelli stradali, il sistema di assistenza abbaglianti è molto preciso. Anche i limiti chiaro-scuro e la ripartizione della luce di tutte le altre funzioni delle luci adattive presentano una precisione nettamente migliorata, che ottimizza l'illuminazione ad esempio per i fari fendinebbia, la modalità di illuminazione per autostrada o le luci urbane.

Le seguenti funzioni di assistenza sono rivoluzionarie:

- segnalazione al rilevamento di cantieri, con la proiezione del simbolo di un escavatore sulla carreggiata,
- segnalazione e indicazione di pedoni rilevati sul ciglio della strada, con la funzione Spotlight,
- segnalazione di semafori, segnali di stop o divieti di accesso mediante proiezione di un simbolo sulla carreggiata,
- supporto nella percorrenza di carreggiate strette (in presenza di cantieri) mediante proiezione di linee di orientamento sulla carreggiata,
- indicazione dell'avvio del cambio di corsia assistito,
- avvertenza e indicazione della direzione, quando il sistema antisbandamento o il Blind Spot Assist rilevano un pericolo.

#### **Protezione preventiva degli occupanti PRE-SAFE®**

Mercedes-AMG SL offre già di serie la protezione preventiva degli occupanti PRE-SAFE®. In situazioni di pericolo il PRE-SAFE® tende preventivamente le cinture di sicurezza del guidatore e del passeggero anteriore, ad esempio, oppure porta il sedile lato passeggero in una posizione più favorevole a un possibile impatto. A tal fine il PRE-SAFE® utilizza i sensori di altri sistemi, come l'ESP® o i sistemi di assistenza alla guida.

Non viene trascurata nemmeno la sicurezza dei più piccoli: fissaggi dei seggiolini conformi allo standard i-Size con ISOFIX e TopTether si trovano sui sedili posteriori e su quello del passeggero anteriore. Affinché l'airbag lato passeggero anteriore sia disattivato per ragioni di sicurezza quando vi è montato un seggiolino, su tale sedile è installato un riconoscimento automatico del seggiolino: un tappetino integrato nel piano di seduta riconosce dalla ripartizione del peso se è montato un seggiolino. Non è quindi necessario dotarsi di seggiolini speciali con transponder.

## Tanti servizi digitali di Mercedes me connect

### Nuova Mercedes-AMG SL: connettività

Il sistema di Infotainment MBUX (Mercedes-Benz User Experience) offre numerose possibilità di comando intuitive e tanti servizi digitali di Mercedes me connect. Tra i suoi punti di forza figurano i comandi intuitivi sotto forma di touchscreen o pulsanti touch control al volante, l'integrazione per smartphone di Apple CarPlay e Android Auto, l'impianto vivavoce con collegamento Bluetooth e la radio digitale (DAB e DAB+).

In abbinamento a MBUX i clienti hanno già accesso ai servizi di connettività, come il Live Traffic Information. Con Mercedes me connect Nuova SL diventa complessivamente più intelligente: prima e dopo la guida oppure durante il viaggio si possono utilizzare funzioni aggiuntive. È sufficiente che il roadster sia collegato con un account Mercedes me nel Portale Mercedes me e che siano state accettate le condizioni di utilizzo.

L'offerta di Mercedes me connect è ampia e spazia dalla Manutenzione ai comandi a distanza fino alle informazioni sugli autosilos. SL rileva, ad esempio, quando scade un intervento di manutenzione e invia automaticamente un messaggio al partner di assistenza Mercedes-AMG impostato dal cliente. L'assistenza può formulare un'offerta per gli interventi di manutenzione richiesti e inviarla al cliente. Con lo Stato della vettura da remoto il cliente è in grado di verificare in ogni momento i dati importanti della sua vettura, come il livello di carburante o la pressione pneumatici, comodamente da casa o dall'ufficio.

Con la Chiusura porte da remoto è possibile bloccare e sbloccare la vettura o controllare che sia chiusa tramite l'app Mercedes me, sempre ovunque ci si trovi e in ogni momento. Questo servizio prevede l'immissione di una password per l'apertura dell'auto, riducendo così il rischio di accesso da parte di estranei. Inoltre il cliente può essere informato tramite e-mail qualora la sua auto sia stata sbloccata da remoto. Ulteriori funzioni sono, ad esempio, il Tracking del veicolo mediante GPS e il Tracking geografico del veicolo (geofencing).

### Bypassare le code e risparmiare tempo

Grazie alla navigazione con Live Traffic Information e comunicazione Car-to-X il cliente viaggia utilizzando dati sul traffico in tempo reale, permettendogli di evitare le code e di risparmiare tempo prezioso. Mediante la comunicazione Car-to-X i veicoli collegati in rete si scambiano reciprocamente informazioni sul traffico. Le informazioni relative a punti pericolosi, ricavate ad esempio dall'attivazione dell'impianto lampeggiatori di emergenza e segnalate per tempo, incrementano la sicurezza. Gli update online periodici delle cartine di navigazione permettono di avere dati sempre aggiornati.

I parcheggi liberi su strade pubbliche vengono trasmessi con previsione di probabilità e in parte in tempo reale. Questi sono visibili nell'App Mercedes me e, a richiesta, nella cartina di navigazione di MBUX, insieme ai parcheggi presenti negli autosilos. I dati possono essere importati nella navigazione. A seconda del fornitore vengono visualizzate informazioni aggiuntive, come gli orari di apertura, il numero di parcheggi e la relativa altezza, i prezzi e i metodi di pagamento. Sulla cartina di navigazione vengono visualizzate a richiesta le condizioni meteo e la temperatura presente nell'area in cui si trova l'auto.

Le destinazioni possono essere immesse anche come indirizzi composti da tre parole sulla base del sistema what3word (w3w). what3words rappresenta il modo più semplice di indicare una località: nel sistema il mondo è suddiviso in quadrati di tre metri per tre. Ciascun quadrato dispone di un indirizzo univoco e inconfondibile, composto da tre parole. In questo modo si può assegnare un indirizzo a ogni luogo presente sulla terra, anche laddove non ci sono indirizzi postali. Questo metodo può rivelarsi molto utile nella ricerca di una destinazione.

Con l'assistente vocale "Hey Mercedes" si possono utilizzare le funzioni MBUX e impostare ricerche online, ad esempio relative alle condizioni meteo o a ristoranti. Non è necessario impiegare formulazioni predefinite, dal

momento che il sistema comprende anche il linguaggio colloquiale semplice. Qui di seguito alcuni esempi. «Dove posso mangiare un panino in zona?» e «Oggi ho bisogno dell'ombrello?». I risultati della ricerca online di ristoranti e hotel, ad esempio, possono essere importati nella navigazione come destinazioni. In abbinamento al servizio «Internet in the Car» si può allestire un hotspot wifi oppure utilizzare altri servizi, come Internet radio e Music Streaming.

Dati tecnici<sup>1</sup>

Mercedes-AMG SL 63 4MATIC+

<b>Motore</b>		
Numero/disposizione cilindri		8/V
Cilindrata	cm <sup>3</sup>	3.982
Potenza nominale	kW/CV	430/585
a	giri/min	5.500-6.500
Coppia nominale	Nm	800
a	giri/min	2.500-5.000
Rapporto di compressione		8,6
Preparazione della miscela		iniezione di benzina comandata da microprocessore, sovralimentazione biturbo
<b>Trasmissione di forza</b>		
Trazione		trazione integrale 4MATIC+ Performance AMG completamente variabile
Cambio		9G SPEEDSHIFT MCT AMG (cambio automatico con frizione a bagno d'olio con lamelle multidisco)
<b>Rapporti di trasmissione</b>		
1a/2a/3a/4a/5a/6a/7a/8a/9a marcia		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Retromarcia		4,80
<b>Organi meccanici del telaio</b>		
Asse anteriore	assetto ACTIVE RIDE CONTROL AMG con sistema antirollio semiattivo, doppi bracci trasversali in alluminio, controllo anti-dive, molle elicoidali e sospensioni attive	
Asse posteriore	assetto ACTIVE RIDE CONTROL AMG con sistema antirollio semiattivo, doppi bracci trasversali in alluminio, controllo anti-dive, molle elicoidali e sospensioni attive	
Impianto frenante	impianto frenante a doppio circuito idraulico; dischi dei freni compositi anteriori da 390 mm autoventilanti e forati, pinze fisse in alluminio a 6 pistoncini; dischi dei freni compositi posteriori da 360 mm autoventilanti e forati, pinze a pugno in alluminio a 1 pistoncino; freno di stazionamento elettrico, ABS, Brake Assist, ESP® regolabile su tre livelli	
Sterzo	servosterzo parametrico elettromeccanico con cremagliera, rapporto di trasmissione variabile (14,4:1 in posizione neutra) e servoassistenza variabile	
Cerchi	ant.: 9,5 J x 20 H2; post.: 11 J x 20 H2	
Pneumatici	ant.: 265/40 ZR 20; post.: 295/35 ZR 20	
<b>Dimensioni e pesi</b>		
Passo	mm	2.700
Carreggiata ant./post.	mm	1.660/1.625
Lungh./alt./largh.	mm	4.705/1.353/1.915
Diametro di volta	m	12,84
Volume bagagliaio	l	213-240
Peso in ordine di marcia secondo CE	kg	1.970
Carico utile	kg	320
Serbatoio/di cui riserva	l	70/10
<b>Prestazioni di marcia, consumi, emissioni</b>		
Accelerazione 0-100 km/h	s	3,6
Velocità max	km/h	315
Consumo di carburante combinato WLTP	l/100 km	12,7-11,8
Emissioni di CO <sub>2</sub> comb. WLTP	g/km	288-268

<sup>1</sup> I dati tecnici relativi a potenza, coppia, prestazioni di marcia, consumo ed emissioni contenuti in questa pubblicazione sono provvisori e sono stati calcolati internamente sulla base dei metodi di certificazione di volta in volta applicabili. Non sono ancora disponibili valori certificati dal TÜV né un'omologazione del tipo CE o un certificato di conformità con valori ufficiali. Sono possibili differenze tra questi dati e quelli ufficiali.

## Dati tecnici<sup>1</sup>

### Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+

<b>Motore</b>		
Numero/disposizione cilindri		8/V
Cilindrata	cm <sup>3</sup>	3.982
Potenza nominale	kW/CV	350/476
a	giri/min	5.500-6.500
Coppia nominale	Nm	700
a	giri/min	2.250-4.500
Rapporto di compressione		8,6
Preparazione della miscela		iniezione di benzina comandata da microprocessore, sovralimentazione biturbo
<b>Trasmissione di forza</b>		
Trazione		trazione integrale 4MATIC+ Performance AMG completamente variabile
Cambio		9G SPEEDSHIFT MCT AMG (cambio automatico con frizione a bagno d'olio con lamelle multidisco)
<b>Rapporti di trasmissione</b>		
1a/2a/3a/4a/5a/6a/7a/8a/9a marcia		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Retromarcia		4,80
<b>Organi meccanici del telaio</b>		
Asse anteriore	assetto ACTIVE RIDE CONTROL AMG con doppi bracci trasversali in alluminio, anti-squat e controllo anti-dive, molle elicoidali in struttura leggera, barra stabilizzatrice e sospensioni attive	
Asse posteriore	assetto ACTIVE RIDE CONTROL AMG con doppi bracci trasversali in alluminio, anti-squat e controllo anti-dive, molle elicoidali in struttura leggera, barra stabilizzatrice e sospensioni attive	
Impianto frenante	impianto frenante a doppio circuito idraulico; dischi dei freni compositi anteriori da 390 mm autoventilanti e forati, pinze fisse in alluminio a 6 pistoncini; dischi dei freni compositi posteriori da 360 mm autoventilanti e forati, pinze a pugno in alluminio a 1 pistoncino; freno di stazionamento elettrico, ABS, Brake Assist, ESP® regolabile su tre livelli	
Sterzo	servosterzo parametrico elettromeccanico con cremagliera, rapporto di trasmissione variabile (14,4:1 in posizione neutra) e servoassistenza variabile	
Cerchi	ant.: 9,5 J x 19; post.: 11 J x 19	
Pneumatici	ant.: 255/45 ZR 19; post.: 285/40 ZR 19	
<b>Dimensioni e pesi</b>		
Passo	mm	2.700
Carreggiata ant./post.	mm	1.665/1.629
Lungh./alt./largh.	mm	4.705/1.359/1.915
Diametro di volta	m	12,84
Volume bagagliaio	l	213-240
Peso in ordine di marcia secondo CE	kg	1.950
Carico utile	kg	330
Serbatoio/di cui riserva	l	70/10
<b>Prestazioni di marcia, consumi, emissioni</b>		
Accelerazione 0-100 km/h	s	3,9
Velocità max	km/h	295
Consumo di carburante combinato WLTP	l/100 km	12,7-11,8
Emissioni di CO <sub>2</sub> comb. WLTP	g/km	288-268

<sup>1</sup> I dati tecnici relativi a potenza, coppia, prestazioni di marcia, consumo ed emissioni contenuti in questa pubblicazione sono provvisori e sono stati calcolati internamente sulla base dei metodi di certificazione di volta in volta applicabili. Non sono ancora disponibili valori certificati dal TÜV né un'omologazione del tipo CE o un certificato di conformità con valori ufficiali. Sono possibili differenze tra questi dati e quelli ufficiali.

## Referenti

Roger Welti, Tel.: +41 44 755 88 42, [roger.welti@daimler.com](mailto:roger.welti@daimler.com)

Roman Kälin, Tel.: +41 44 755 88 06, [roman.kaelin@daimler.com](mailto:roman.kaelin@daimler.com)

Ulteriori informazioni su Mercedes-Benz in Svizzera sono disponibili [qui](#). Informazioni stampa e servizi digitali per giornalisti e moltiplicatori sono reperibili sul nostro [Media Site Svizzera](#) e sulla nostra piattaforma online [Mercedes me media](#).