



Mercedes SLS AMG Speedshift DCT

Zweitüriges Coupé der Oberklasse
(420 kW / 571 PS)

Mit dem SLS AMG knüpft Mercedes an den legendären 300 SL Flügeltürer aus dem Jahr 1954 an. Das Ergebnis ist ein aufsehenerregender Supersportwagen. Entwickelt wurde der Flügeltürer unter der Regie der Tuningschmiede AMG in Affalterbach. Die perfekt verarbeitete Fahrmaschine kann sich sowohl bei den Fahrleistungen als auch fahrdynamisch mit den besten Sportwagen messen. Das einzigartige Design mit den Flügeltüren sorgt für ein hohes Maß an Aufmerksamkeit, der unkomfortable Zustieg sollte aber geübt sein. Der 6,3 l V8-Motor mit 571 PS sorgt für gigantische Fahrleistungen und ein Klangerlebnis auf höchstem Niveau. Die Langstreckentauglichkeit wird aber durch das harte, auf Fahrdynamik ausgelegte Fahrwerk deutlich eingeschränkt. Auch der kaum vorhandene Kofferraum sowie die sehr schlechte Rundumsicht schmälern die Freude am Auto im Alltagsbetrieb. Mit einem Grundpreis von 183.260 Euro und einem nicht mehr zeitgemäßen Kraftstoffkonsum kommt der SLS AMG wohl für die wenigsten Autokäufer in Frage. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Audi R8, Ferrari F458 italia, Lamborghini Gallardo, Porsche 911 Turbo

+ sehr hohe Fahrsicherheit, extrem standfeste Bremsanlage, gigantische Fahrleistungen, perfekt gestalteter Fahrerplatz, perfekte Verarbeitung

- sehr schlechte Rundumsicht, kaum Kofferraum, hoher Verbrauch, lauter Innenraum, sehr hohe Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL



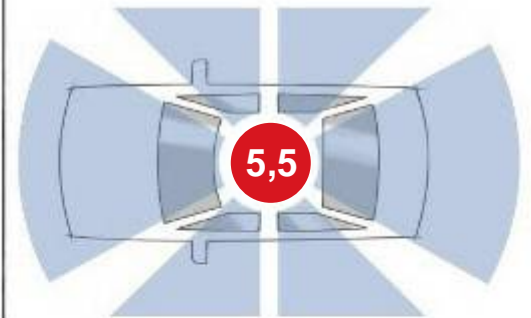
⊕ Der neue Supersportwagen des Stuttgarter Autobauers heißt SLS AMG. Erstmals seit über 50 Jahren bietet Mercedes wieder einen Flügeltürer an. Der damals gebaute Mercedes 300 SL prägte das Image der Marke nachhaltig. Und auch mit dem SLS AMG wird wie damals in den fünfziger Jahren entscheidende Image-Pflege betrieben. Allerdings nicht nur bei Mercedes, den der SLS wurde erstmals überhaupt komplett von der Tochterfirma und Tuningschmiede AMG in Affalterbach entwickelt. Das Grundgerüst des Sportwagens besteht erstmals überhaupt bei Mercedes aus einem Aluminium-Spaceframe, welcher in Handarbeit gefertigt wird und gerade einmal 241 kg Gewicht auf die Waage bringt. Die komplette Außenhaut besteht aus Aluminium und Kunststoffelementen. Heraus kommen 1,7 t Kampfgewicht, was angesichts der Fahrzeuglänge von 4,64 m und dem großen V8-Motor selbst für einen Supersportwagen ein niedriges Gewicht ist. Leider fällt die maximale Zuladung mit 210 kg nicht gerade üppig aus, für zwei Personen und etwas Kleingepäck sollte es aber reichen. Die Alu-Karosserie zeigt sich bis ins Detail hervorragend verarbeitet. Der Unterboden ist aufwändig verkleidet und komplett glattflächig. Im Innenraum setzt sich der noble Gesamteindruck fort, lederbezogene Sitze und Armaturenbretteile gepaart mit Applikationen in Echtmetall (auf Wunsch auch mit Echtcarbon) lassen keine Zweifel darüber, dass es sich hier um ein Luxusfahrzeug für Superreiche handelt. Ob diese dann auch im Falle einer Reifenpanne das doch aufwendig zu handhabende und in einigen Fällen unwirksame Reifendichtmittel selbst anwenden, darf bezweifelt werden, dann doch lieber den Mercedes-Service rufen. Acht geben sollte man beim Ein- oder Ausparken, denn die tief liegende Frontpartie ist selbst bei abgesenkten Randsteinen schon kratzgefährdet, erst recht kleine Parkbremser oder dagegenschlagende Autotüren beschädigen die fein lackierten Karosserieteile schnell und ziehen teure Reparaturen nach sich.

⊕ Die serienmäßigen Bixenon-Scheinwerfer sorgen für eine gute bis zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung, die tiefe Einbauposition der Scheinwerfer sorgt für eine etwas geringe Reichweite des Abblendlichts. Zudem gibt es weder Kurven- noch Abbiegelicht. Helles LED-Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man tagsüber besser gesehen wird. Die dringend erforderlichen Einparksensoren für vorne und hinten sind Serie, aber auch die aufpreispflichtige Heckkamera sollte dringend dazu bestellt werden.

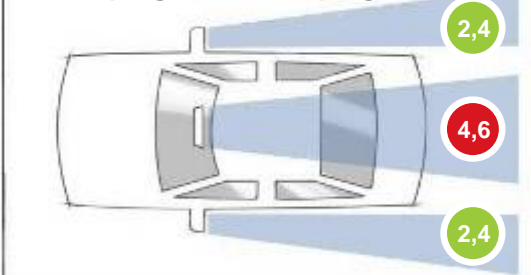


Die breiten Dachsäulen und die schmale Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten sehr stark ein.

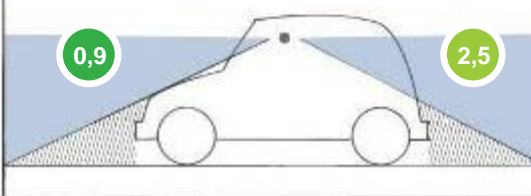
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Die großen Außenspiegel besitzen fahrer- und beifahrerseitig einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Der Innenspiegel und der linke Außenspiegel sind auf Wunsch automatisch abblendbar.

⊖ Die scheinbar endlos lange Motorhaube und die tiefe Sitzposition sorgen dafür, dass das vordere Fahrzeugende kaum abgeschätzt werden kann. Auch nach hinten fällt das Abschätzen des Heckabschlusses sehr schwer. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung gehört der SLS zu den schlechtesten je gemessenen Fahrzeugen. Extrem breite hintere Dachsäulen, welche sich direkt neben dem Fahrer befinden, schränken die Sicht so gut wie komplett ein. Aber auch die breiten und nahe am Kopf verlaufenden A-Säulen sorgen für einen schlechten Blick nach schräg vorne. Die Sicht im ohnehin kleinen Innenspiegel wird durch die schmale Heckscheibe weiter eingeschränkt.

4,1

Ein-/Ausstieg

⊖ Das Ein- und Aussteigen sollte beim SLS geübt sein. Die nach oben aufschwenkenden Flügeltüren sorgen zwar für enorme Aufmerksamkeit der umliegenden Personen, doch wird man auch beim Schließen der Türe streng beobachtet. Und das gestaltet sich nicht immer ganz einfach, vor allem wenn man nicht die richtige Technik dafür parat hat. Man sollte schon während man in den Sitz gleitet die Flügeltüre leicht herunterziehen, denn sitzt man erstmals im Fahrzeug, kommt man kaum noch an den Türgriff. Um überhaupt ins Fahrzeug zu gelangen muss der automatisch ausfahrende Türgriff (fährt ein beim Verriegeln des Fahrzeugs oder beim Losfahren) sehr weit unten erstmals gefunden werden, bei Dunkelheit wird das schwierig, da er nicht beleuchtet ist. Wird die Flügeltüre angehoben finden Personen bis knapp 1,50 m darunter Platz, für die meisten Personen heißt das, Kopf einziehen und Obacht geben. Wird dann der sehr tiefe und extrem breite Schweller überwunden, muss man auch noch aufpassen sich den Kopf nicht am Türrahmen zu stoßen, denn zwischen Schweller und Dachkante liegen nur ca. 70 cm. Lässt man sich dann ins Fahrzeug fallen, sollte man daran denken, die oben erklärte Technik anzuwenden - also Türe beim Hineinfallen schon mit zuziehen. Das Aussteigen gestaltet sich ebenfalls entsprechend schwierig. Nach dem Herauswuchten aus dem Sitz aufpassen, sonst schlägt man sich den Kopf an der Flügeltüre an. Die Türen können über eine Fernbedienung ver- und entriegelt werden. Keyless-Go gibt es leider nur für den Motorstart, nicht aber zum Öffnen oder Verriegeln der Türen. Die Schlüsselfernbedienung sieht leider genau identisch aus, wie bei allen anderen Mercedes-Modellen. Also nicht erkennbar ob man A-Klasse oder SLS fährt, zumindest beim Schlüssel zeigt der SLS Understatement.

5,5

Kofferraum-Volumen*

⊖ Der sehr kleine Kofferraum fasst maximal 150 l und eignet sich maximal für ein Beautycase.

3,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die kleine Heckklappe mit integriertem Dachspoiler lässt sich nur über die Fernbedienung oder über einen Knopf im Innenraum öffnen. Die Ladekante liegt knapp 70 cm über der Straße, die innere Bordwand fällt mit 18 cm etwas tief aus. Die Ladeöffnung ist zwar gemessen an der Kofferraumgröße üppig, das ungünstige und zerklüftete Format schränkt die Nutzbarkeit aber weiter ein.



Der Kofferraum mit 150 l Volumen bietet sehr wenig Platz fürs Reisegepäck.

4,9

Kofferraum-Variabilität

- Verständlicherweise ist der Kofferraum nicht erweiterbar. Aber auch mit Ablagen sieht es schlecht aus.

2,1

INNENRAUM

1,3

Bedienung

+ Die Bedienung des SLS fällt leicht. Erstmals Platz genommen präsentiert sich dem Fahrer ein aufgeräumter und nicht mit Schaltern überfrachteter Innenraum. Sowohl das einstellbare Lenkrad, als auch Pedale und Schalthebel liegen ideal und sind sehr gut erreichbar- bzw. bedienbar. Der Motor lässt sich per Knopfdruck starten, der Schlüssel kann in der Tasche bleiben. Für den Notfall (z.B. falls der Schlüssel nicht erkannt werden sollte) findet man im hinteren Teil der Mittelkonsole in einem kleinen Ablagefach ein Zündschloss, mit welchem das Fahrzeug dann gestartet werden kann. Viele Bedienelemente erinnern in Anordnung und Funktionalität an die übrigen Mercedes-Modelle. Das Klimabedienteil lässt sich zwar einfach einstellen, ist aber weit unten und nicht ideal erreichbar angeordnet (wird teilweise vom Schalthebel verdeckt). Die Radiobedienung mittels Dreh-Drück-Regler fällt leicht und erfolgt intuitiv, dank Lenkradtasten kann die Senderwahl bzw. Lautstärke auch eingestellt werden, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Das serienmäßige Navigationssystem ist in seiner Funktion vorbildlich. Wer anstatt des sonoren V8-Klangs im Innenraum ein high-end Klangerlebnis bevorzugt, kann für saftigen Aufpreis (7.021 Euro) ein Bang&Olufsen Soundsystem mit einer Gesamtleistung von 1.000 Watt ordern, welches trotz des kleinen Innenraums für einen hervorragenden Raumklang sorgt. Die Instrumente sind nachts gut ablesbar, tagsüber fällt der Kontrast aufgrund der dunklen Ziffern auf weißem Hintergrund nicht ideal aus. Die Tachoskalierung in 30 km/h Schritten ist nicht ideal, die Geschwindigkeit kann aber per Knopfdruck auch digital angezeigt werden. Für alle wichtigen Informationen gibt es Kontrollleuchten. Neben der Kühlwassertemperatur lassen sich auch die Temperaturen des Motor- und Getriebeöls sowie des Differentials abrufen. Das Fahrprogramm kann über einen gut erreichbaren Drehschalter in der Mittelkonsole zwischen Comfort, Sport, Sport+ oder Manuell gewählt werden. Einen einfach einstellbaren Tempomaten mit Anzeige der eingestellten Geschwindigkeit gibt es ebenso serienmäßig, wie einen Licht- und Regensensor.



Verarbeitung und Funktionalität des Fahrerplatzes lassen kaum noch Wünsche offen.

- Ablagen sind im SLS Mangelware. Lediglich zwei Becherhalter und ein kleines Fach zwischen dem Sitzlehnen stehen als Stauraum zur Verfügung. Das Handschuhfach ist recht klein und deshalb kaum nutzbar. Die Türgriffe sind bei geöffneten Flügeltüren nicht mehr zu erreichen. Die Gurtschlösser sind aufgrund der voluminösen Mittelkonsole schlecht erreichbar.

3,0

Raumangebot vorne*

Das Platzangebot reicht für maximal 1,90 m große Personen. Obwohl das Fahrzeug eine stattliche Außenbreite von 1,94 m besitzt, fällt die Innenbreite nicht besonders großzügig aus. Aufgrund des flach verlaufenden Daches und der hohen Seitenlinie hat man allenfalls ein akzeptables subjektive Raumgefühl.

2,0

KOMFORT

2,8

Federung

Obwohl das Fahrwerk in erster Linie auf Fahrdynamik ausgelegt ist, liegt der Federungskomfort auf noch akzeptablem Niveau. Verständlicherweise federt der SLS deutlich härter an, als beispielsweise eine Luxuslimousine, aber den Anspruch eines Langstreckenfahrzeugs möchte der Supersportwagen auch nicht erfüllen. So dringen Einzelhindernisse kaum gefiltert bis zu den Insassen durch, wirken aber nie brutal. Feine Fahrbahnunebenheiten werden trotz der hohen Reifensteifigkeit überraschend gut geschluckt. Der lange Radstand und die breite Spur haben in Verbindung mit der straffen Dämpfung und dem niedrigen Schwerpunkt den Vorteil, dass selbst bei hohen Kurvengeschwindigkeiten nicht einmal im Ansatz Seitenneigung vorhanden ist. Auch Nickbewegungen beim Beschleunigen oder Bremsen sind dem Fahrzeug völlig fremd. Wer es noch eine Spur härter möchte, kann auf das AMG Performance Fahrwerk zurückgreifen. Laut Mercedes wurde hier die Federrate um 10% und die Dämpfung um 30% straffer ausgelegt. Wer nicht gerade auf der Rennstrecke unterwegs ist, kann hierauf getrost verzichten. Außer weiterer Einschränkungen in der Alltagstauglichkeit sollten mit dem AMG Performance Fahrwerk für den Normalfahrer im öffentlichen Straßenverkehr kaum Unterschiede bei der Fahrdynamik feststellbar sein. Zudem würde durch die 10 mm Tieferlegung das Überfahren von Randsteinen noch schneller zum Aufsetzen des Fahrzeugs führen.

1,3

Sitze

⊕ Die in der Höhe und Neigung einstellbaren Sportsitze lassen sich perfekt für jede Fahrerstatur anpassen. Die straff gepolsterten Sitze bieten eine gute Rückunterstützung und lassen sich sowohl in der Sitzwangen- als auch Sitzflächenbreite einstellen. Das sorgt auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten für einen festen Halt. Zudem kann der Fahrer sein linkes Bein fest abstützen.

4,0

Innengeräusch

⊖ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist hoch. Bei 130 km/h Konstantfahrt wurden 73 dB(A) auf Fahrerkopfhöhe gemessen. Auf längeren Strecken kann der Lärmpegel schon zu einer erhöhten Belastung des Fahrers führen. Andererseits wünscht man sich bei einem Supersportwagen auch eine entsprechende akustische Untermalung und dass erfüllt der SLS AMG ohne Einschränkung. Schon beim Starten des Motors dringt der sonore und erstaunlich ungedämpfte Klang des V8-Triebwerks in den Innenraum. Jede Bewegung des Gaspedals wird sofort über die doppelflutige Auspuffanlage akustisch an den Fahrer übermittelt. Dabei zeigt er bei niedrigen Drehzahlen V8-typisches grollen und blubbern, die Klangfarbe ändert sich mit steigender Drehzahl in lautes Gebrüll, welches Gänsehaut hervorruft. Doch auch wenn man vom Gas geht hat das Klangerlebnis kein Ende. Im Schubbetrieb schießt und knallt es aus der doppelflutigen Abgasanlage, als gebe es kein morgen. Insgesamt ein emotionales Klangerlebnis auf höchstem Niveau.

1,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Der großvolumige Motor hat selbst bei sehr niedrigen Außentemperaturen keine Probleme den kleinen Innenraum in kurzer Zeit zu erwärmen. Die enorme Abwärme heizt die Fahrerkabine in lediglich neun Minuten von -10°C auf angenehme 22°C auf. Mit der serienmäßigen Zwei-Zonen-Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer separat die Temperatur einstellen. Die Luftmenge kann dagegen nur grob und gemeinsam geregelt werden.

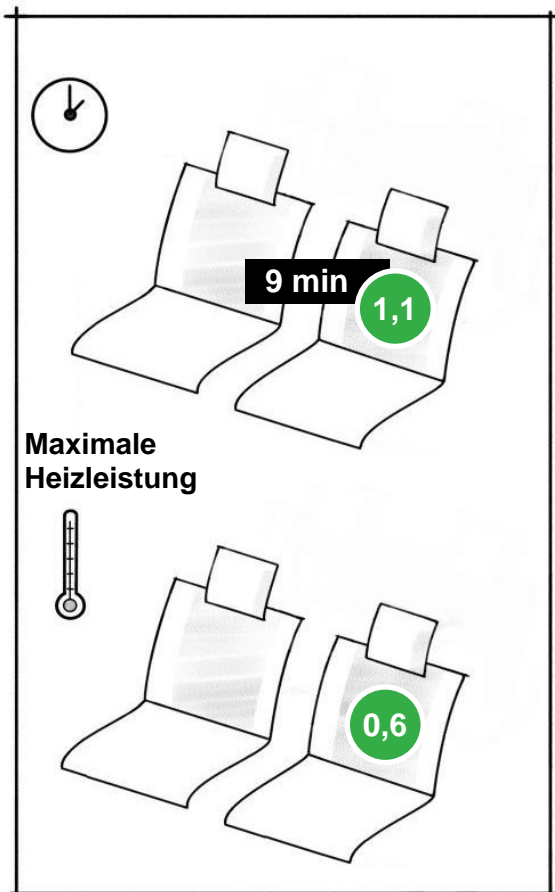
1,3 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

⊕ Das 6,3 l große V8-Aggregat mit sagenhaften 571 PS sorgt für extreme Fahrleistungen. Der Mercedes SLS AMG markiert mit einem Leistungsgewicht von lediglich 2,84 kg pro PS einen Topwert bei den gemessenen Fahrleistungen in ADAC Autotest. Von 60 auf 100 km/h spurtet der SLS in gerade mal 1,9 Sekunden. Überholmanöver können dabei extrem schnell absolviert werden. Mercedes gibt für den Spurt von 0 auf 100 km/h 3,8 Sekunden an. Die nicht abgeregelte Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 317 km/h - im öffentlichen Straßenverkehr sollten diese Geschwindigkeiten aber tunlichst vermieden werden, so hohe Geschwindigkeiten gehören bestenfalls auf die Rennstrecke. Der bereits aus anderen AMG-Modellen bekannte V8 mit dem Kürzel M156 wurde speziell für den SLS weiterentwickelt. Neben geänderter Ansaug- und Abgasanlage wurde auch die Ölversorgung auf Trockensumpfschmierung umgestellt - das sorgt zum einen für einen niedrigeren Schwerpunkt, da der Motor aufgrund der flachen Ölwanne weiter abgesenkt werden kann, zum anderen wird auch bei hohen Querbeschleunigungen eine zuverlässige Schmierung aller Motorbauteile gewährleistet. Mit 571 PS markiert der SLS AMG einen Spitzenwert bei nicht aufgeladenen V8-Motoren in Straßenfahrzeugen. Eine Literleistung von 92 PS erreicht kaum ein anderer Saugmotor. Das maximale Drehmoment liegt bei 650 Nm (bei 4.750 1/min) - selbst bei Abregeldrehzahl liegen noch ca. 550 Nm an. Besonders erstaunlich ist aber, dass selbst das minimale Drehmoment (ab 1.000 1/min) noch bei 450 Nm liegt.

1,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des V8 liegt auf hohem Niveau. Obwohl der Motor stets akustisch präsent ist, dringen auch bei hohen Drehzahlen so gut wie keine Vibrationen in den Innenraum.



Maximale Heizleistung

Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

2,3 Schaltung

⊕ Das Doppelkupplungsgetriebe (AMG Speedshift DCT), welches dank Transaxle-Bauweise (Motor vorne, Getriebe hinten) für eine gute Gewichtsverteilung sorgt, wechselt die Gänge je nach gewähltem Fahrprogramm von komfortabel (Comfort-Modus) bis blitzschnell (Sport+) in weniger als 100 ms. Die Schaltvorgänge vollziehen sich dabei ruckfrei und gut abgestimmt. Auf Wunsch lassen sich die sieben Gänge auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad wechseln. Hier reagiert das Getriebe aber für einen Sportwagen etwas zu träge auf einen Schaltbefehl. Es dauert immer einen kurzen Moment, bis der Schaltwunsch in die Tat umgesetzt wird. Um auch bei manuellen Schaltvorgängen möglichst perfekt zu schalten, wird der Fahrer über eine Hochschaltanzeige mit sieben LEDs über die perfekten Schaltzeitpunkte informiert.

⊖ Mit dem SLS fällt es schwer, sanft und ruckfrei anzufahren. Bei leichtem Gasdruck dauert es erst etwas, bis die Kupplung schließt, dann wird das Gas aber zu scharf angenommen und der Mercedes macht einen Satz nach vorn. Schwierig wird das richtige Dosieren des Gaspedals, wenn man in engen Lücken rangieren möchte. Wechselt man schnell von der Fahrstufe D in den Rückwärtsgang, dauert es zu lange, bis der Gang eingelegt ist. Auch das wirkt sich ungünstig aus, wenn man schnell hin und her rangieren muss.

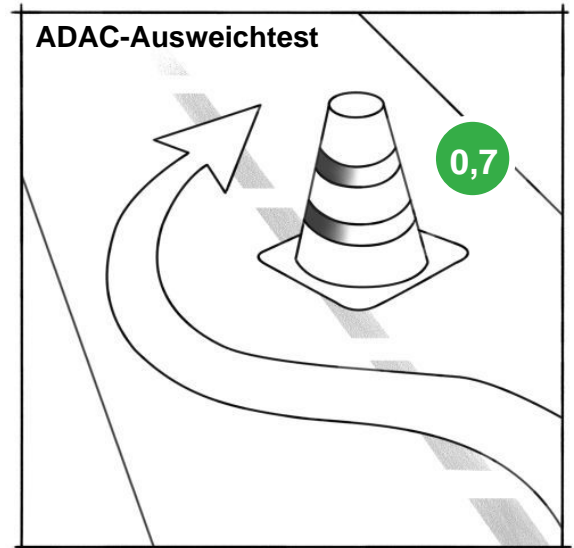
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sieben Gänge sind perfekt abgestuft, wodurch in jedem Geschwindigkeitsbereich der ideale Gang zur Verfügung steht. Dank der sehr langen Auslegung des siebten Gangs, welche aufgrund der enormen Höchstgeschwindigkeit auch von Nöten ist, bewegt sich die Drehzahladel bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) bei gerade mal knapp über 2.000 1/min.

1,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,1 Fahrstabilität

⊕ Der lange Radstand und die breite Spur sorgen für eine exzellente Fahrstabilität. Bei einem plötzlichen Ausweichmanöver reagiert das Fahrzeug selbst bei hohen Geschwindigkeiten sehr spontan und absolut unkritisch. Einzig die breiten Reifen sorgen für eine gewisse Spurrillenempfindlichkeit. Den ADAC-Ausweichtest meistert der SLS bravourös. Fährt man mit der standardisierten Einfahrgeschwindigkeit von 90 km/h den ADAC-Ausweichtest, zeigt sich das Fahrzeug absolut unbeeindruckt. Selbst das ESP muss hier nur profilaktisch eingreifen. Erst Geschwindigkeiten weit über der Standardgeschwindigkeit fordern den Sportwagen etwas. Dann reagiert er leicht untersteuernd und unkritisch auf den Ausweichbefehl - in diesen Geschwindigkeitsbereichen sind andere Fahrzeuge aber schon längst hoffnungslos überfordert. Die Traktion des Hecktrieblers fällt trotz des enormen Drehmoments gut aus. Zum einen hilft hier das mechanische Sperrdifferential, zum anderen greift die Traktionskontrolle feinfühlig und spontan ein und unterstützt den Fahrer. Nichts desto trotz sollte speziell bei nasser Fahrbahn Obacht gegeben werden. Selbst im dritten Gang bei Geschwindigkeiten von knapp 100 km/h kann hier die Kraft nicht ohne korrigierende Maßnahmen der Traktionskontrolle schlupffrei übertragen werden.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,0

Kurvenverhalten

+ Das Fahrzeug zeigt dank fast optimaler Gewichtsverteilung und niedrigem Schwerpunkt ein hervorragendes Kurvenverhalten. Erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten neigt das Fahrzeug zu leichtem untersteuern. Lastwechselreaktionen sind trotz Heckantrieb kaum vorhanden. Im Ernstfall greift das ESP früh ein und unterstützt den Fahrer.

1,5

Lenkung*

+ Die Lenkung arbeitet sehr präzise, bietet eine perfekte Rückmeldung und spricht um die Mittellage sehr spontan aber nicht zickig an. Bei hohen Geschwindigkeiten fühlt man sich trotz der direkten Auslegung sicher, die Lenkung besitzt auch hier eine gute Mittenzentrierung und reagiert nicht zu abrupt auf kleine Lenkwinkel aus der Mittellage heraus. Der für diese Fahrzeugklasse sehr kleine Wendekreis von nur 11,9 m unterstützt die Handlichkeit des Sportwagens.

- Der Kraftaufwand beim Rangieren ist zwar gering, trotzdem stört das sehr starke Rubbeln der Reifen, wenn man im Stand das Lenkrad dreht.

1,3

Bremse

+ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt nur 35 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Conti Sport Contact 5P der Größe: vorne: 265/35ZR19; hinten: 295/35ZR19). Das ist zwar ein guter bis sehr guter Wert, man hätte sich aber von einem Supersportwagen ein noch kürzeren Bremsweg erwartet. Während die erste Messung mit kalter Bremsanlage noch bei über 35 m liegt, verringert sich der Anhalteweg mit steigender Anzahl der Bremsungen um ca. einen Meter. Nach der zehnten Messung sind es dann nur noch knapp über 34 m. Die Bremsanlage mit 390 mm großen Scheiben vorne und Sechskolben-Festsättel (hinten: 360 mm, Vierkolben-Festsättel) zeigt sich selbst bei höchster Beanspruchung sehr standfest und frei von Fading. Das Ansprechen der Bremse und die Dosierbarkeit sind hervorragend. Wer das Fahrzeug auf der Rennstrecke bewegen möchte, kann auch auf eine Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage zurückgreifen. Für über 11.000 Euro erhält man 402 mm große Keramikbrems scheiben vorn (hinten: 360 mm), welche für höchste Belastungen ausgelegt und zudem rund 40% leichter sind, als die Serienbrems scheiben. Für den normalen Straßeneinsatz kann man sich dieses extrem teure Extra aber bedenkenlos einsparen.

2,1

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Mercedes SLS AMG wird serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgeliefert. Als Zusatzfunktion zum normalen Bremsassistenten wird die Bremsanlage bei abruptem Gas wegnehmen bereits vorgefüllt und spricht so im Notfall noch spontaner an. Zusätzlich werden bei Nässe über eine Trockenbremsfunktion die Brems scheiben vom Wasserfilm befreit. Dabei werden durch kurze Bremsimpulse die Beläge kurz an die Scheibe angelegt und der Wasserfilm abgestreift. Das verbessert das Ansprechen bei nasser Fahrbahn. Das serienmäßige Reifendruckkontrollsystem ermittelt über Sensoren in den Reifen die Reifendrucke und sendet diese an das Cockpit. Der Fahrer kann dadurch per Tastendruck die einzelnen Reifendrucke abrufen.

Im Falle eines Druckverlusts wird der Fahrer frühzeitig vor einem Reifenschaden gewarnt. Bei einer Notbremsung blinken die LED-Bremsleuchten in erhöhter Frequenz. Nach Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ Der Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt, um ihn im Notfall schnell finden zu können. Die links vom Fahrer angeordnete elektronische Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Fahrzeug bietet einen hohen Sicherheitsstandard. Neben Front- und Seitenairbags welche in den Sitzlehnen integriert sind, findet man in den Türverkleidungen untergebrachte Kopfairbags und jeweils einen Knieairbag für Fahrer- und Beifahrer an Bord. Durch die knapp zwei Meter lange Fahrzeugfront und den weit hinten angeordneten Motor besitzt der SLS einen großen Deformationsbereich bei einem Frontcrash. Trotz der gewichtsoptimierten Flügeltüren hat man nicht an der Sicherheit gespart, den trotz der ungewöhnlichen Bauweise sind diese mit einer speziellen Seitenaufprallverstärkung ausgestattet. Die in den Sitzlehnen integrierten Kopfstützen reichen in der Höhe für maximal 1,75 m große Personen, der Abstand zum Kopf ist gering, wodurch diese im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken können. Für beide Insassen gibt es Anschnallerinnerer.

2,4 Kindersicherheit

⊕ Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil unterbringen, allerdings nur mit dem normalen Dreipunktgurt. Isofix oder Ankerhaken gibt es nicht. Kindersitze können über eine Gurtblockiereinrichtung (Ratschensystem, welches durch komplettes herausziehen des Gurtes aktiviert wird) sehr fest fixiert werden und können sich nicht lockern. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Eine Kindersitzerkennung im Beifahrersitz ermöglicht das Befestigen von Kindersitzen, da die Beifahrerairbags automatisch über einen Transponder deaktiviert werden. Voraussetzung dafür ist aber, dass ein Original Mercedes Kindersitz verwendet wird. Auch universelle Kindersitze der Gruppen 0+, I und II/III dürfen montiert werden, dann muss der Beifahrersitz aber komplett nach hinten gestellt werden.

⊖ Babyschalen für Kinder bis 9 Monate oder 10 kg (Gruppe 0) sind im Mercedes SLS generell verboten und dürfen nicht verbaut werden. Mit den aufpreispflichtigen AMG-Schalensitzen sind auch Kindersitze der Gruppe 0+ (bis 18 Monate oder 13 kg) nicht erlaubt.

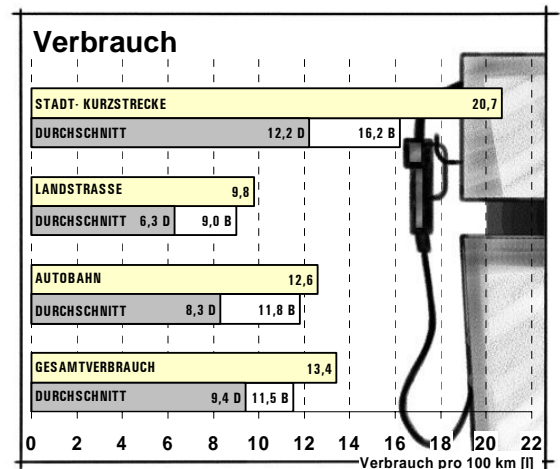
2,5 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz sollte gut bis zufriedenstellend sein, da sich keine harten Strukturen direkt unter der Motorhaube befinden und der harte Scheibenrahmen aufgrund der langen Motorhaube weit weg von der Aufschlagzone eines Fußgängers liegt.

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO2*

– Der Verbrauch des Flügeltürers liegt schon bei normaler Fahrweise sehr hoch - mit einem Durchschnittsverbrauch von 13,4 l/100 km kann der SLS nicht punkten. Der auf dem Abgasprüfstand gemessene CO₂-Ausstoß von 310 g/km sorgt für magere 14 Punkte im Kapitel CO₂ des ADAC EcoTest. Bei ruhiger Fahrweise auf der Landstraße sind zwar Verbräuche unter 10 l/100 km möglich (gemessener Verbrauch außerorts: 9,8 l/100 km), sobald man den Motor aber etwas mehr fordert steigt der Verbrauch sofort an. So sind es auf der Autobahn (maximal 130 km/h) 12,6 l/100 km und in der Stadt viel zu hohe 20,7 l/100 km. Bewegt man das Fahrzeug aber etwas sportlicher steigt der Verbrauch sofort extrem an - Durchschnittsverbräuche von 20 l oder mehr sind dann nicht unrealistisch.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus. Einzig der Anteil an Stickoxiden (NO_x) fällt beim Kaltstart etwas erhöht aus. Es reicht aber trotzdem für 47 Punkte im Kapitel Schadstoffe. Insgesamt erreicht der SLS AMG 61 Punkte im EcoTest und damit drei Sterne.

5,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

– Der hohe Verbrauch an teurem SuperPlus hat zur Folge, dass die Betriebskosten extrem hoch ausfallen.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 40.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig.

+ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Verhältnismäßig hohe Zeiten für den Service, teure Werkstattstundensätze sowie hohe Ausgaben für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.

0,6 Wertstabilität*

+ Dem neuen Mercedes SLS AMG kann ein hervorragender prozentualer Restwertverlauf vorhergesagt werden.

5,5 Kosten für Anschaffung*

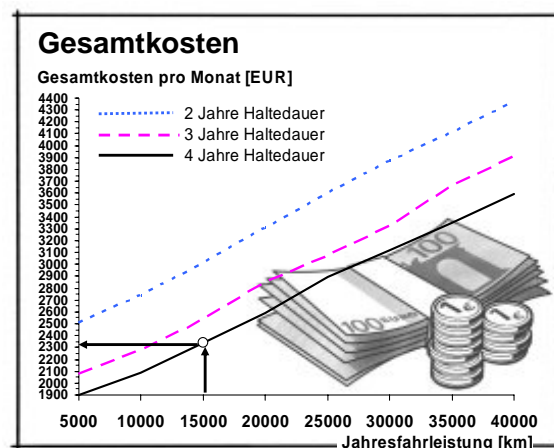
- Mit einem Grundpreis von 183.260 Euro wird der Mercedes SLS AMG leider für die meisten ein Traum bleiben. Wer den Preis des ohnehin fast komplett ausgestatteten Sportwagens weiter in die Höhe treiben möchte, findet in der Aufpreisliste einige Interessante, wenn auch nicht unbedingt notwendige Extra wie Keramikbremsanlage (11.305 Euro), Motorraumabdeckung in Carbon (4.760 Euro) oder eine Lackierung in AMG alubeam silber (11.900 Euro). Die Sonderlackierung ist weltweit einmalig und lässt den Lack wie flüssiges Metall schimmern. Erschwingliche Extras wie Rückfahrkamera oder automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel sollten dagegen unbedingt bestellt werden.

5,5 Fixkosten*

- Die jährliche KFZ-Steuer fällt mit 502 Euro für einen Benziner sehr hoch aus. Während der SLS AMG in der HaftpflichtEinstufung nicht teurer kommt als z.B. ein Dacia Sandero, langen die Versicherungen bei der Teil- und Vollkasko (verständlicherweise) kräftig zu.

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

- Auch wenn dem SLS AMG ein sehr guter prozentualer Restwertverlauf vorhergesagt wird, aufgrund des extremen Anschaffungspreises fällt der Wertverlust in Euro umgerechnet doch enorm aus. Sehr hohe Betriebs- und Fixkosten, sowie die hohen Werkstatt- und Reifenkosten sorgen für abnorm hohe absolute monatliche Gesamtkosten. Bei vier Jahren Haltedauer und 15.000 km Jahresfahrleistung würde man schon bei weit über 2.000 Euro monatlich liegen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 2336 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	6208 ccm
Leistung	420 kW (571 PS)
bei	6800 U/min
Maximales Drehmoment	650 Nm
bei	4750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	265/35R19ZR / 295/30R20ZR
Reifengröße (Testwagen)	295/30R20Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	317 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	1,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	13,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	20,7/ 9,8/ 12,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	308g/km / 310g/km
Innengeräusch 130km/h	73dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4638/1939/1262 mm
Leergewicht/Zuladung	1725 kg/210 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	150 l/150 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	85 l
Reichweite	630 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Rückfahrkamera	476 Euro ^o
elektronische Dämpferkontrolle (AMG Performance)	1.428 Euro
Sportbremsanlage (Keramik)	11.305 Euro
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Kurven-/Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (Doppelkupplung)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Schalensitze	3.927 Euro
Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfschutz)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Außensp. links)	643 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer und Beifahrer)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Lackierung Metallic (nur Silbermetallic)	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	269 Euro
Monatliche Werkstattkosten	183 Euro
Monatliche Fixkosten	253 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.631 Euro
Monatliche Gesamtkosten	2.336 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/33/31
Grundpreis	183.260 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,8	Fahreigenschaften	1,2
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	1,1
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	4,1	Lenkung*	1,5
Kofferraum-Volumen*	5,5	Bremse	1,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,9	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	4,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot vorne*	3,0	Fußgängerschutz	2,5
Raumangebot hinten*	0,0	Umwelt/EcoTest	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,6
Komfort	2,0	Schadstoffe	1,3
Federung	2,8		
Sitze	1,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	5,0
Innengeräusch	4,0	Betriebskosten*	5,5
Klimatisierung	1,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	1,3	Wertstabilität*	0,6
Fahrleistungen*	0,6	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,0	Fixkosten*	5,5
Schaltung	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen