



## Mercedes SL 350 7G-Tronic Plus

Zweitüriger Roadster der Oberklasse (225 kW / 306 PS)

Nach gut zehn Jahren bringt Mercedes nun die nächste Generation des SL auf den Markt. Der Luxus-Roadster überzeugt nicht nur mit seinem dynamischen und sauber verarbeiteten Blechkleid oder dem hochwertigen Innenraum, sondern auch mit exzellenter Technik. Der 3,5-Liter-Saugmotor weist eine maximale Leistung von 306 PS auf und entfacht ein Drehmoment von 370 Nm - zusammen mit dem sehr gut abgestimmten Sieben-Stufen-Automatikgetriebe sorgt das Aggregat für Fahrspaß pur. Auch das adaptive Fahrwerk fügt sich lückenlos in das luxuriös-sportliche Gesamtbild ein. Es hat alle Eigenschaften, die bei sportlicher Fahrweise gefordert werden, eignet sich aber auch hervorragend zum gemütlichen Dahingleiten. Auch bei offener Fahrweise kommt der Komfort nicht zu kurz. Dank Windschott bleibt der Innenraum meist zugfrei und wenn es draußen kalt ist, sorgt die Nackenheizung (AIRSCARF) für Wohlfühl-Temperaturen. Etwas getrübt wird der gute Gesamteindruck durch den hohen Anschaffungspreis, der bei mindestens 93.534 Euro liegt.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi R8 Spyder, Corvette C6 Cabriolet, Porsche 911.

**+** sehr komfortabel, sicheres Fahrwerk, geringes Geräuschniveau im Innenraum, durchzugsstarker Motor

**-** unkomfortabler Ein- und Ausstieg, geringes Kofferraumvolumen, hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

3,1 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

4,5 Familie

2,7 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,6 Langstrecke

4,0 Transport

1,2 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

## 3,2

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 1,4

## Verarbeitung

Die Karosserie des SL 350 besteht nahezu vollständig aus Aluminium und kann mit bester Verarbeitung glänzen. Alle Anbauteile sind optimal eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Auch der Innenraum ist luxuriös-sportlich gehalten und die verwendeten Materialien sind hochwertig.

⊕ Die Karosserie ist verwindungssteif und das Dach wird in etwa 25 Sekunden per Knopfdruck geöffnet oder geschlossen - dies funktioniert allerdings nur bei Fahrzeugstillstand. Ordert man das optionale Panorama-Variodach mit MAGIC SKY CONTROL, kann man die Scheibe transparent oder abgedunkelt nutzen. Damit bei offener Fahrt keine störenden Luftverwirbelungen im Fahrgastraum entstehen, kann das Windschott elektrisch ausgefahren werden (optional). Serienmäßig gibt es ein Klapprahmenwindschott zum Einstecken. Der Innenraum zeigt sich hochwertig, die Armaturen sind mit Leder überzogen und Aluminiumapplikationen werten das Interieur zusätzlich auf. Details, wie eine Analoguhr in der Mittelkonsole, sorgen für einen sportlichen Charakter. Der Unterboden ist aerodynamisch optimiert - das reduziert Luftverwirbelungen und somit den Kraftstoffverbrauch. Die Türausschnitte sind vollständig nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nur wenig. Zudem werden die Türschweller durch Leisten vor Verkratzen geschützt. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen und auf der Innenseite des Deckels gibt es eine Halterung für den Schraubverschluss.

⊖ Es gibt weder an den Fahrzeugflanken noch an den Stoßfängern Leisten, die vor fremden Türen oder bei kleinen Remplern schützen würden.

## 4,0

## Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit lässt der SL 350 mit nur zwei Sitzen und einer geringen Zuladung Federn.

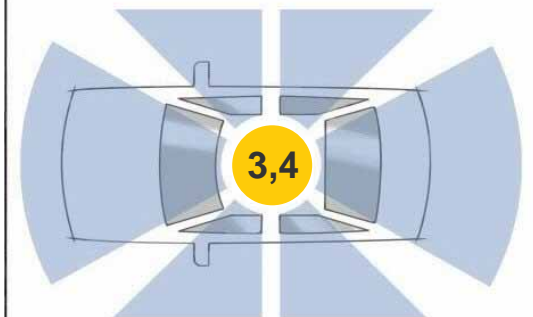
⊕ Dank eines Tankvolumens von 65 l sind Reichweiten bis rund 800 km möglich.

⊖ Im Klassenvergleich fällt die tatsächliche Zuladung mit 365 kg recht gering aus, ist für einen Zweisitzer jedoch akzeptabel. Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung - Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht vorhanden.

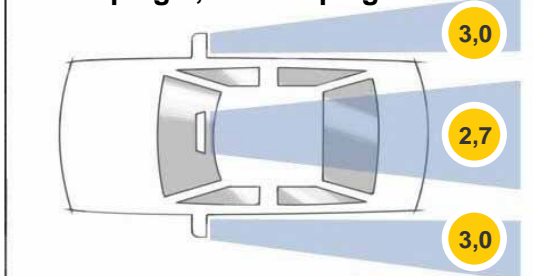


Bei geschlossenem Verdeck wird aufgrund der breiten Dachsäulen die Sicht nach schräg hinten ziemlich eingeschränkt.

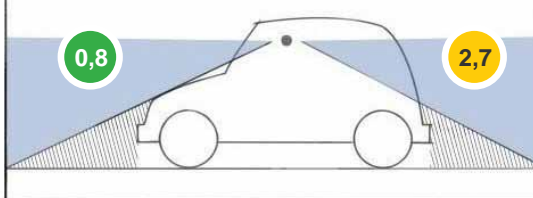
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

2,0

## Sicht

In diesem Kapitel kann der SL gut abschneiden. Die Karosserie ist zwar nur mäßig einsehbar, allerdings punktet der Roadster mit einem sehr guten serienmäßigen Lichtsystem.

⊕ Serienmäßig gibt es das Intelligent Light System, welches die Fahrbahn hervorragend ausleuchtet. Dieses beinhaltet Bi-Xenonscheinwerfer mit variabler Lichtverteilung, Kurvenlichtfunktion, einen Fernlicht-Assistenten und Abbiegelicht. Bei Helligkeit sorgt das Tagfahrlicht für eine bessere Erkennbarkeit durch den Gegenverkehr. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der linke Außen- und der Innenspiegel automatisch ab (optional). Letzterer ermöglicht einen zufriedenstellenden Blick nach hinten. Die Außenspiegel sind asphärisch gestaltet, dadurch wird der tote Winkel verkleinert. Durch die flache Motorhaube sind Gegenstände vor dem Fahrzeug gut erkennbar. Auch das Heck ist nicht zu hoch, wodurch Hindernisse hinter dem Fahrzeug ebenfalls gut wahrgenommen werden können. Bei geöffnetem Verdeck ist die Rundumsicht gut. Beim Rangieren helfen eine optionale Rückfahrkamera sowie aufpreispflichtige Parksensoren vorn und hinten. Diese gibt es in Verbindung mit einem aktiven Park-Assistenten.

⊖ Durch die niedrige Sitzposition des Fahrers, kann dieser das umliegende Verkehrsgeschehen nur ausreichend überblicken. Darüber hinaus lässt sich das vordere Fahrzeugende kaum einsehen, da die Motorhaube sehr lang ist. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der SL noch befriedigend ab (bei geschlossenem Verdeck), besonders störend zeigen sich die breiten Dachsäulen.

3,4

## Ein-/Ausstieg

Serienmäßig wird der SL mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegelt, zudem kann das Dach ebenfalls mit dieser geöffnet werden. Im Falle des Testwagens konnte der Schlüssel auch in der Tasche bleiben, da das Fahrzeug mit KEYLESS-GO ausgestattet war (optional). Das Ein- und Aussteigen fällt nicht so komfortabel aus, da das Fahrzeug recht tief ist.

⊕ Die Türschweller sind recht tief und nicht zu breit, dadurch behindern sie das Ein- und Aussteigen nicht zusätzlich. Die Fahrzeugumgebung wird nach dem Ent- oder Verriegeln noch eine Zeit lang ausgeleuchtet.

⊖ Die Sitzposition ist sehr niedrig, dadurch ist der Ein- und Ausstieg nicht besonders bequem. Darüber hinaus ist bei geschlossenem Verdeck der Abstand zwischen Dach und Sitz recht klein, wodurch man sich den Kopf leicht stoßen kann. Die langen Türen gehen weit auf, daher ist der Platzbedarf neben dem Fahrzeug recht groß. Zudem haben die Türen nur eine Rasterung an der diese fest einrasten.

5,4

## Kofferraum-Volumen\*

Das Ladeabteil fällt im Klassenvergleich sehr klein aus, besonders wenn das Verdeck offen ist.

⊕ Bei offenem Verdeck lassen sich zwei handelsübliche Getränkekisten problemlos transportieren.

⊖ Ist das Verdeck geschlossen fasst das Ladeabteil 265 l. In offenem Zustand finden nur noch 160 l im Kofferraum Platz.



Bei geöffnetem Dach stehen magere 160 l Kofferraumvolumen zur Verfügung. Bei geschlossenem Dach sind es aber immerhin 265 l Volumen fürs Gepäck.

## 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe öffnet elektrisch - die Finger bleiben dabei sauber. Der Kofferraum ist für einen Roadster gut zugänglich, wenn das Format auch recht ungünstig ist.

- ⊕ Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet genügend Platz, da sie zum Fahrzeug hin versetzt ist. Die Ladekante liegt nur 67 Zentimeter über dem Boden, so dass das Gepäck nicht weit angehoben werden muss. Selbst bei geöffnetem Verdeck kommt man gut an das Ladegut, da sich das Verdeck per Knopfdruck anheben lässt und somit die Öffnung frei gibt. Der kleine Raum ist mit zwei Lampen gut ausgeleuchtet.
- ⊖ Aufgrund des tiefen Ladebodens muss das Gepäck beim Ausladen über eine 23 Zentimeter Stufe angehoben werden. Da das Verdeck im Ladeabteil Platz finden muss, fallen Kofferraumbreite und -höhe gering aus. Sehr große Personen können sich am abstehenden Schloss den Kopf stoßen.

## 4,6 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität fällt entsprechend einem Roadster schlecht aus.

- ⊕ Unter dem Kofferraumboden ist ein Staufach mit etwa 20 l Fassungsvermögen. Zudem gibt es vier kleine Befestigungsösen - ein Netz fehlt jedoch.

## 2,2 INNENRAUM

### 1,3 Bedienung

Das Cockpit des SL ist ergonomisch aufgebaut und übersichtlich gestaltet. Alle wichtigen Bedienelemente liegen gut zur Hand, so dass eine intuitive Bedienung bereits nach kurzer Eingewöhnung möglich ist.

- ⊕ Das Lenkrad lässt sich elektrisch in Höhe und Weite einstellen. Wenn man möchte fährt es nach dem Abstellen des Motors ganz nach oben, damit man beim Ein- und Aussteigen etwas mehr Beinfreiheit hat. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Wählhebel lässt sich intuitiv bedienen. Die Sitzeinsteller sind in den Türen und dadurch sehr gut erreichbar. Zum Motorstart wird ein Knopf betätigt, der zwar gut positioniert aber leider unbeleuchtet ist. Die Instrumente liegen optimal im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich gut ablesen. Ein Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände, wie Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der Drehlichtschalter und die Taste für die Nebelschlussleuchte befindet sich recht weit unten, links neben dem Lenkrad, allerdings werden Licht sowie der Scheibenwischer sensorgesteuert. Der Lichtstatus wird im Kombiinstrument angezeigt. Das Display des Radio-/Navigationssystems liegt optimal und lässt sich einwandfrei ablesen. Die Bedienung des Systems fällt mittels Dreh-Drück-Regler und einer logischen Systemführung leicht. Radioeinstellungen, wie Senderwahl oder Lautstärke, können auch am Lenkrad eingestellt werden - der Klang der optionalen Harman Cordon Musikanlage ist sehr gut. Beim Lenkrad ist ebenfalls der Regler für den Tempomaten, die eingestellte Geschwindigkeit wird in der Instrumententafel angezeigt, zudem verfügt dieser über eine gut funktionierende Abstandsregelung. Recht weit unten positioniert ist hingegen die Klimaanlagebedieneinheit, allerdings lenkt dies durch die tiefe Sitzposition nicht zu stark vom Verkehrsgeschehen ab. Die Elemente sind übersichtlich und funktionell angeordnet.



**Bedienung und Verarbeitung liegen auf hohem Niveau und unterstreichen den Premiumanspruch der Marke Mercedes.**



Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert und die Umluftfunktion sensorgesteuert. Die Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Alle wichtigen Schalter lassen sich auch im Dunkeln gut finden, da sie beleuchtet sind. Im Ganzen gibt es genügend Ablagen, allerdings sind diese teilweise weit hinten und dadurch schlecht erreichbar.

– Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen. Auch stört der Ablagekasten in der Mitte etwas beim Anschnallen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

---

## 2,9 Raumangebot vorne\*

Das Raumangebot ist üppig und bietet auch großen Personen genügend Platz.

+ Vorn finden Personen bis 1,90 m bequem Platz, dabei zeigt sich die Kopfreiheit großzügig bemessen. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm, wird jedoch durch die niedrige Sitzposition und die wuchtige Mittelkonsole etwas geschmälert.

– Im Klassenvergleich fällt die Innenraumbreite schmal aus.

---

## 5,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist entsprechend einem Roadster stark eingeschränkt.

---

## 1,6 KOMFORT

---

### 2,0 Federung

Serienmäßig hat der SL 350 ein Fahrwerk mit einem adaptiven Dämpfungssystem, das im Komfort- oder Sport-Modus betrieben werden kann. Das Fahrwerk ist prinzipiell komfortabel, dämpft aber die Aufbaubewegungen der Karosserie gut ab, so dass eine sportliche Fahrweise problemlos möglich ist.

+ Das Fahrwerk bietet eine ausgezeichnete Abstimmung. Durch die sehr geringen Nick- und Wankbewegungen der Karosserie liegt das Fahrzeug absolut ruhig auf der Straße. Lange Bodenwellen werden komfortabel und ohne Nachschwingen absorbiert. Kleinere Fahrbahnunebenheiten und Querfugen sind im Innenraum deutlicher spürbar, werden jedoch ebenfalls souverän gedämpft. Raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster filtert das Fahrwerk recht gut. Eine Stuckerneigung ist nicht gegeben und auch der Langsamfahrkomfort ist gut.

---

### 1,0 Sitze

Üblicherweise sind die Sitze elektrisch einstellbar und besitzen eine 4-Wege Lordosenstütze. Im Testwagen waren Multikontursitze mit einstellbarer Sitzkissenlänge sowie Wangeneinstellung in Lehne und Sitzfläche.

+ Die Sitze lassen sich in Höhe und Neigung einstellen, so dass Fahrer unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition finden. Aufgrund der einstellbaren Wangen zeigen sich die Sitze körpergerecht gestaltet und bieten einen ausgezeichneten Seitenhalt. Der Fahrer kann sein linkes Bein fest abstützen, ein stabiles Trittbrett ist allerdings nicht vorhanden. Für kalte und warme Tage gibt es eine Sitzheizung bzw. -kühlung.

- An heißen Tagen können die Sitze trotz Kühlung schweißtreibend sein.

## 1,6 Innengeräusch

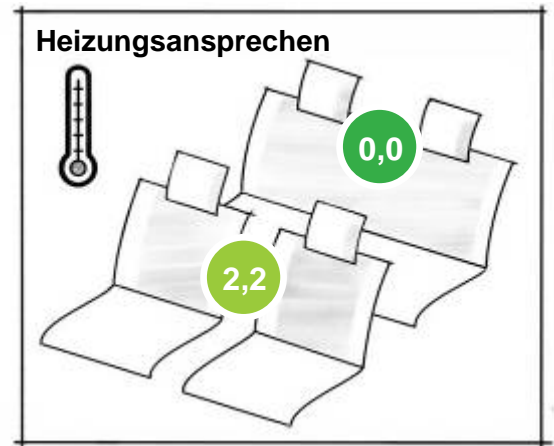
Der gemessene Geräuschpegel ist im Klassenvergleich, bei geschlossenem Verdeck, niedrig. Doch auch offen halten sich Wind- und Fahrgeräusche zurück - der akustische Fahrkomfort ist angenehm.

- + Bei 130 km/h wurde ein Pegel von knapp 67 dB(A) gemessen - was für einen Roadster ein sehr guter Wert ist. Fordert man den Motor so ist dieser im Innenraum präsent, aufdringlich wird er dabei aber nie.

## 1,8 Klimatisierung

Serienmäßig gibt es eine Zwei-Zonen-Klimaanlage. Beim Testwagen gab es zusätzlich eine Kopfraumheizung.

- + Die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Die Luftverteilung erfolgt allerdings für beide gemeinsam, jedoch kann die Luft in drei unterschiedlichen Moden ausströmen. Im Focus-Modus strömt eine hohe Luftmenge aus, die tendenziell kühler ist. Im Medium-Modus strömt eine mittlere Luftmenge aus und im Diffuse-Modus eine niedrige Luftmenge, die etwas wärmer und zugfreier eingestellt ist. Die Umluftfunktion ist sensorgesteuert und schaltet automatisch ab. Der Motor liefert genügend Abwärme, so dass der Innenraum zügig erwärmt wird.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,3 Fahrleistungen\*

Der V6-Motor hat unter anderem eine strahlgeführte Benzindirekteinspritzung und ein neues Luft- und Abgassystem. Das beschert dem Saugmotor eine Maximalleistung von 306 PS und ein Drehmoment von 370 Nm. Das reicht selbst bei einem Leergewicht von 1700 kg für sehr gute Fahrleistungen.

- + Der Motor zeigt sich durchzugsstark, so dass der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) bereits nach 3,4 Sekunden abgeschlossen ist.

### 1,2 Laufkultur

Die Laufkultur des V6-Motors ist sehr gut - er erweist sich als angenehmer Wegbegleiter. Bei niedrigen Drehzahlen ist unter Last zwar ein leichtes Dröhnen vorhanden, jedoch ist dieses mehr gefällig als störend.

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

0,8

## Schaltung

Für den SL 350 gibt es das 7G-TRONIC-PLUS-Automatikgetriebe, welches mit einem spontanen Ansprechen und einer einwandfreien Präzision überzeugt. Das Getriebe kann im Sport-, Manuell- oder Economy-Modus betrieben werden.

⊕ Das Automatikgetriebe weist eine gute Kriechfunktion beim Anfahren auf und wechselt die Fahrstufen sanft und ruckfrei. Fordert man allerdings bei voller Fahrt Leistung ab, so vergeht eine kurze, wandlertypische Gedenksekunde bis es weiter Voran geht - dennoch realisiert der Automat schnelle Gangwechsel. Wer das Zepter selbst in die Hand nehmen möchte, kann mittels Schaltpaddel am Lenkrad den Gangwechsel selbst einleiten. Der Rückwärtsgang lässt sich ebenfalls einwandfrei einlegen. Anfahren am Berg funktioniert dank der Holdfunktion problemlos.

1,0

## Getriebeabstufung

Das 7-Ganggetriebe ist optimal abgestimmt und passt sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

⊕ Die Abstufungen der einzelnen Fahrstufen passen sehr gut zueinander. Bei Konstantfahrten wählt die Automatik in jedem Geschwindigkeitsbereich spritsparende Gänge vor, so dreht der Motor beispielsweise bei 130 km/h lediglich mit etwa 2350 U/min.

1,2

## FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

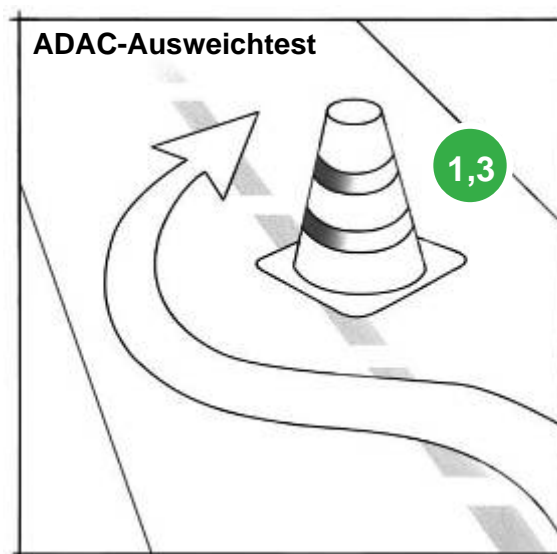
### Fahrstabilität

Der SL 350 kann mit einer guten Fahrstabilität glänzen. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und folgt zielsicher der eingeschlagenen Fahrtrichtung.

⊕ Der SL reagiert spontan auf plötzliche Richtungsänderungen und legt ein weitgehend unkritisches Fahrverhalten an den Tag. Beim ADAC Ausweichtest kann er ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Er ist tendenziell untersteuernd ausgelegt, hebt man allerdings das Gas in einer Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck nach außen. Durch leichte Lenkkorrekturen kann der SL jedoch schnell wieder in die Ursprungsrichtung bewegt werden. Fallen die Lastwechselreaktionen deutlicher aus, so regelt das ESP effektiv und verhindert ein Schleudern. Der Wagen zeigt sich bei trockener Fahrbahn recht unbeeindruckt von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen. Dank des Heckantriebs und ASR (Traktionskontrolle) weist der SL eine gute Traktion auf.

⊖ Bei nasser Fahrbahn läuft der SL, nicht zuletzt aufgrund der breiten Reifen, Spurrillen deutlicher nach.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

## 1,2 Lenkung\*

Der SL hat serienmäßig eine Direktlenkung mit variabler Lenkübersetzung und Lenkkraftunterstützung. Sie spricht schnell an und zeigt sich direkt ausgelegt.

+ Die Lenkung ist präzise geführt und vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt. Im Klassenvergleich fällt der Wendekreis mit 11,1 m sehr gering aus.

## 0,7 Bremse

Die Bremsanlage des SL arbeitet effektiv und kann mit einem guten Ansprechen überzeugen.

+ Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h steht der SL bereits nach 33 m (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen; halbe Zuladung; Reifen: Yokohama Advan Sport MOV 105+, 255/40 R18 95Y und 285/35 R18 97Y). Die Bremse lässt sich fein dosieren und nimmt keinen Einfluss auf die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve.

## 1,7 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der SL bietet ein hohes Maß an aktiver Sicherheit, wenn auch gewisse Assistenzsysteme nur gegen Aufpreis erhältlich sind.

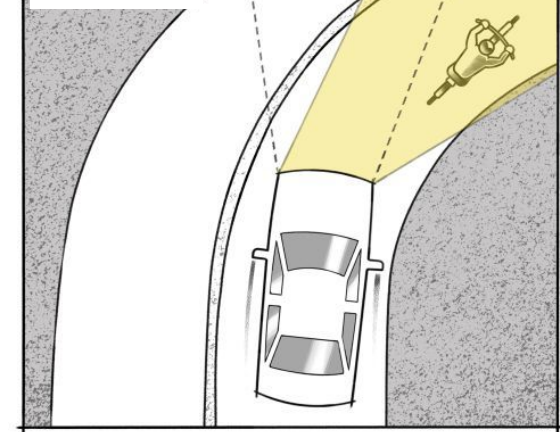
+ Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Aufpreisfrei gibt es eine Reifendruckverlustwarnung - gegen Aufpreis gibt es eine Reifendruckkontrolle. Zudem sind eine Müdigkeitserkennung (zw. 80 und 180 km/h) sowie das intelligente Licht System Bestandteil der Serienausstattung. Das Lichtsystem verfügt über ein variable Lichtverteilung sowie Kurven- und Abbiegelicht. Es gibt ebenfalls serienmäßig eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzung. Gegen Aufpreis kann das System um das Fahrerassistenz-Paket Plus ergänzt werden, dann wird im Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 200 km/h der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch eingehalten. Das Paket beinhaltet ebenfalls einen aktiven Spurhalte- und Totwinkelassistenten. Zudem umfasst es die PRE-SAFE Bremse, welche bei einer möglichen Kollision den Fahrer warnt und/oder eine Bremsung einleitet. Unterhalb von 30 km/h kann ein Auffahrunfall vollständig vermieden werden.

### Einschlafwarner



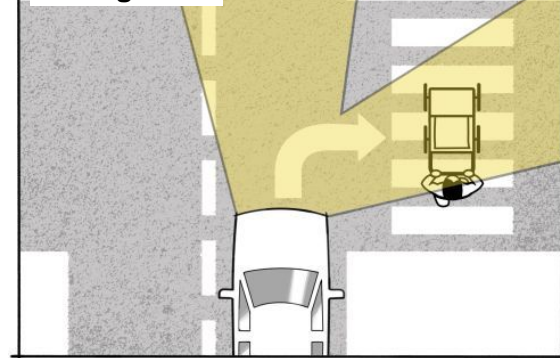
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

### Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

### Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



## 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Aktuell ist ein Crashtest-Ergebnis nicht vorhanden, allerdings wird beim SL dank zahlreicher Airbags ein guter Insassenschutz erwartet.

⊕ Der SL ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbag, Kopfairbags in den Türen sowie Seitenairbags ausgestattet. Die Kopfstützen bieten Personen bis 1,80 m Körpergröße optimalen Schutz. Zudem sind diese aktiv und senken somit das Risiko eines Schleudertraumas beim Auffahrunfall. Die Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen und an den stabilen Türgriffen können im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufgebracht werden. Bei einem Überschlag schützt ein automatisch ausfahrbarer Überrollbügel.

## 2,2 Kindersicherheit

Der SL bietet eine gute Kindersicherheit, wenn auch mit Einschränkungen. Der Beifahrerairbag kann nur über einen Transponder deaktiviert werden, dadurch müssen auch Kinderrückhaltesysteme mit einer entsprechenden Funktion benutzt werden.

⊕ Erlaubte Kindersitze lassen sich aufgrund fester Gurtschlösser einfach sichern. Aufgrund der langen Sicherheitsgurte und der kurzen Gurtschlösser lassen sich Rückhaltesysteme lagestabil befestigen.

⊖ Ein Isofix-System war nicht im Testfahrzeug, ist jedoch gegen Aufpreis erhältlich.

## 2,0 Fußgängerschutz

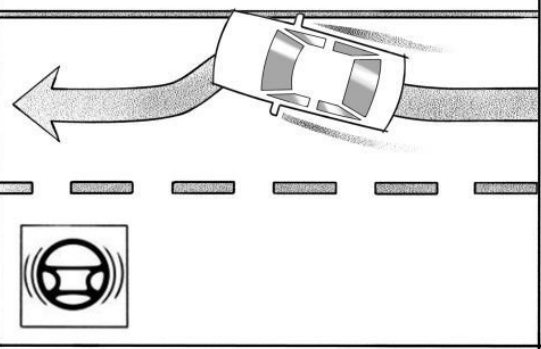
Der SL ist serienmäßig mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einer Fußgängerkollision im hinteren Bereich angehoben wird. Dadurch entsteht mehr Verformungsraum und das Verletzungsrisiko sinkt.

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO2\*

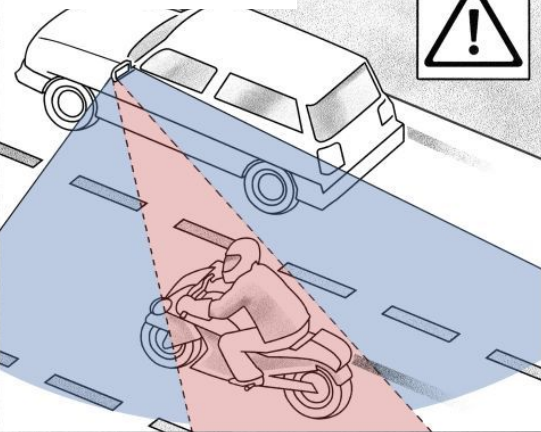
Der SL erreicht beim ADAC EcoTest mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 221 g/km 30 von 50 Punkten in diesem Kapitel. Damit verbunden ist ein gemessener Durchschnittsverbrauch von 8,0 Liter pro 100 km. Dieser setzt sich aus 10,1 l/100 km innerorts, 6,8 l/100 km außerorts und 9,3 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### Spurhalteassistent



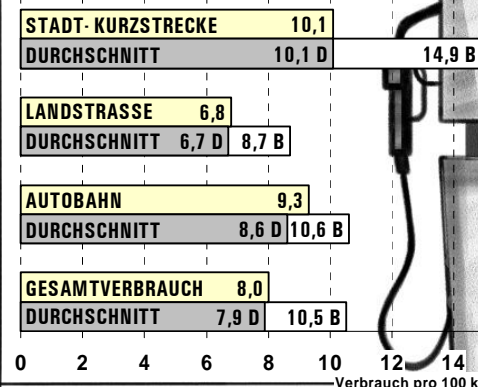
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

### Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

### Verbrauch



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

---

## 1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind stets gering. Daher werden in diesem Kapitel 45 von 50 Punkten vergeben. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der SL 75 Punkte im EcoTest und sichert sich damit vier von fünf Sternen.

---

## 3,1 AUTOKOSTEN

---

### 3,1 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des SL zu einer durchschnittlichen Bewertung führt.

---

### 4,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

---

### 0,6 Wertstabilität\*

⊕ Da es sich bei der getesteten Version um eine Neuauflage des SL mit moderner Technik handelt, wird dem Roadster eine sehr gute Wertstabilität prognostiziert.

---

### 5,5 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Die Preise des SL 350 beginnen bei stolzen 93.534 Euro. Dafür zeigt sich der SL zwar gut ausgestattet, sollen jedoch alle klassenüblichen Details an Bord sein, so müssen weitere 8200 Euro berappt werden.

---

### 0,6 Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten zeigen sich im Klassenvergleich erfreulich niedrig. Besonders die HaftpflichtEinstufung (Typklasse 17) fällt nicht teuer aus. Doch auch die jährliche Kfz-Steuer zeigt sich mit 168 Euro überschaubar.

⊖ Weniger günstig sind hingegen die Einstufungen der Kaskoversicherung (TK: 29; VK: 28).

---

### 3,2 Monatliche Gesamtkosten\*

Im Gesamten fallen die monatlichen Gesamtkosten mit etwa 1580 Euro für einen Wagen der Oberklasse zufriedenstellend aus.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	SL 350 7G-Tronic Plus	SL 500 7G-Tronic Plus	SL 63 AMG Speedshift MCT	SL 65 AMG Speedshift Plus
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	8/4663	8/5461	12/5980
Leistung [kW(PS)]	225(306)	320(435)	395(537)	463(630)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	370/3500	700/1800	800/2600	1000/2300
0-100 km/h[s]	5,9	4,6	4,3	4,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	6,8 S	9,1 S	9,9 S	11,6 S
CO2 [g/km]	159	212	231	270
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/28/29	17/28/29	17/30/30	17/33/30
Steuer pro Jahr [Euro]	168	298	352	440
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1576	1949	2717	3985
Preis [Euro]	93.534	117.096	157.675	236.334

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	3498 ccm
Leistung	225 kW (306 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	370 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>255/40R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,1/11 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>33 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,1/6,8/9,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km / <b>221g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,8dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4617/1877/1315 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2115 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1700 kg/365 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>265 l/265 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	<b>810 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>157 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>132 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>117 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.170 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.576 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/28/29
Grundpreis	93.534 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (Fahrassistenz-Paket)	2.677,50 Euro <sup>o</sup>
adaptives Bremslicht (LED)	Serie
aktives Fußgängerschutzsystem (aktive Motorhaube)	Serie
Automatikgetriebe (7G-TRONIC PLUS)	Serie
Berganfahrhilfe (mit Hold-Funktion)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Intelligent Light System)	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurven-/Abbiegelicht (Intelligent Light System)	Serie
LED-Rückleuchten	Serie
Müdigkeitserkennung	Serie
PRE-SAFE (reversible Gurtstraffer)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	297,50 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent (Fahrassistenz-Paket)	2.677,50 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Fahrassistenz-Paket)	2.677,50 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht (Intelligent Light System)	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Comand Online)	2439,50 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (Fahrerseite)	368,90 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	ab 1.963,50 <sup>o</sup>
Tagfahrlicht (LED)	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,2</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,2</b>
Verarbeitung	1,4	Fahrstabilität	1,8
Alltagstauglichkeit	4,0	Lenkung*	1,2
Sicht	2,0	Bremse	0,7
Ein-/Ausstieg	3,4	<b>Sicherheit</b>	<b>1,7</b>
Kofferraum-Volumen*	5,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kofferraum-Variabilität	4,6	Kindersicherheit	2,2
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	Fußgängerschutz	2,0
Bedienung	1,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,3</b>
Raumangebot vorne*	2,9	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,0
Raumangebot hinten*	0,0	Schadstoffe	1,5
Innenraum-Variabilität	5,0		
<b>Komfort</b>	<b>1,6</b>		
Federung	2,0		
Sitze	1,0	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,1</b>
Innengeräusch	1,6	Betriebskosten*	3,1
Klimatisierung	1,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,9
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,1</b>	Wertstabilität*	0,6
Fahrleistungen*	1,3	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,2	Fixkosten*	0,6
Schaltung	0,8	Monatliche Gesamtkosten*	3,2
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen