

WIE IM JET

Im neuen Mercedes SLS hat man das Gefühl, in einem **DÜSENJÄGER** zu sitzen



Ganz geschmeidig hebt sich der Flügel. Zwei Gasdruckdämpfer an den Scharnieren lassen die Einstiegs Luke des neuen, 315 km/h schnellen Mercedes SLS AMG scheinbar schwerelos nach oben schwenken. Schon der Blick durch die geöffnete Flügel-tür weckt sowohl Erinnerungen an den legendären Vorfahren 300 SL aus den 50er Jahren als auch gesteigerte Erwartungen an den neuen sportlichen Silberpfeil. Doch wer jetzt sofort ans Lenkrad des Super-Benz möchte, muss – wie damals – zuerst die Einstiegs-hürde nehmen. Und das heißt, den rechten Fuß hoch über den breiten Seitenschweller setzen, den Kopf einziehen, mit dem Hinter-teil in die beleiderten Sportsitze rutschen und das linke Bein nachziehen. Das sieht beim ersten Mal etwas unbeholfen aus, doch die richtigen Handgriffe und Schritte verinnerlicht man ganz schnell. Wobei fürs Schließen der Flügeltür ein langer Arm durch-aus von Vorteil ist. Innen eröffnen sich Fahrer und Beifahrer neue Perspektiven – und das nicht allein aufgrund der Sitzposition von weniger als 40 Zentimeter über der Fahrbahn: Die hohe Bordkante und die massive Mittelkonsole verstärken das Gefühl, in einem

Düsenflugzeug zu sitzen. Die langgezogene Motorhaube wölbt sich ins Sichtfeld und macht die Power, die in diesem Supersportler steckt, auch von außen sichtbar: Schließlich wohnt hier der mit 571 PS leistungsstärkste Achtzylinder-Saugmotor der Welt.

Trotz der formal kühlen, fast puristischen Linienführung im Cockpit ist überall Luxus präsent – egal, wo man hinblickt und was man anfasst. So sind nicht nur die Sportsitze mit handgenähtem Nappaleder bezogen, sondern auch das Lenkrad, die Innenverklei-dung der Tür, die Armauflagen und die Instrumententafel. Die Mit-telkonsole besteht aus Echtmetall (auf Wunsch auch aus Karbon) und ist mit Bedienelementen im Flugzeugstil bestückt: dem E-Select-Wählhebel in Form eines Schubkraftreglers, der das Sie-bengang-Doppelkupplungsgetriebe bedient, und Belüftungsdüsen, die einem Turbinentriebwerk nachempfunden sind.

Doch all diese Eindrücke werden verblassen, wenn im Herbst das Triebwerk des 200 000-Euro-Boliden aufbrüllt und der Blick nur noch der LED-Schaltanzeige gilt, um hurtig die Gänge zu wech-seln und nach 3,8 Sekunden auf Tempo 100 zu sein. *Rainer Vogt*

DIE TECHNIK



STARK Der 6,3-Liter-V8-Motor leistet 571 PS bei 6800 Touren und stellt ein maximales Drehmoment von 650 Newtonmetern bei 4750 U/min parat



SCHNELL Das neu entwickelte Siebengang-Doppel-kupplungsgetriebe mit integriertem Sperrdifferenzial ist an der Hinterachse montiert (Transaxle-Bauweise)

DER VORFAHR



1954 wurde der erste serien-mäße Mercedes 300 SL (W198) präsentiert. Der deutsche Supersportwagen hatte einen Dreiliter-Reihen-sechszylinder-Einspritzmotor mit 215 PS, lief 260 km/h Spitze und spurtete in 10 Sekunden auf Tempo 100.

MEHR INFOS

Multimediasystem Comand APS mit hochauflösendem Sieben-Zoll-Farbmonitor und einer 30-Gigabyte-Festplatte

MEHR JET-FEELING

Der elektronische Schalthebel des Siebenganggetriebes erinnert an den Schubkraft-regler eines Flugzeugs

MEHR EINSTIEGSKOMFORT

Abstand zwischen Straße und geöffnetem Türflügel beträgt 1,50 Meter, zwischen Tür und Seitenschweller 1,08 Meter

MEHR SICHERHEIT

Knieairbag für Fahrer und Beifahrer, außerdem sechs weitere Airbags plus Sicherheitsgurte mit Gurtstraffern

KOMBI-INSTRUMENT Sieben LEDs – von Grün bis Rot – zeigen an, wann es Zeit ist hochzuschalten. Im Drehzahlmesser beginnt der rote Bereich jenseits von 7000 U/min



SITZTEST Der erste Eindruck täuscht. Selbst AUTO-Redakteur Rainer Vogt (1,90 Meter groß) hat ausreichend Kopf- und Beinfreiheit

