



Pawel Piotrowski
19 augustus 2012

Zwitserleven

Je kent ze wel, de commercials en advertenties van een bekende levensverzekeraar die een fortuin en welbehagen in het vooruitzicht stellen. Witte stranden, grote boten en mooie huizen laten je de dagelijkse sleur voor een seconde vergeten en wakkeren je hebzucht aan. In zo'n gelikte momentopname van de perfecte wereld zou ook het hoofdonderwerp van deze rijtest kunnen figureren. Al zestig jaar is de Mercedes-Benz SL niet zomaar een auto, maar de vertolker van een exclusieve way of life.



Monumentenzorg

Exclusiviteit komt bij de SL niet zomaar uit de lucht vallen. Na een succesvolle carrière, jarenlang hard werken en een gedisciplineerd leven zullen betreuenswaardig weinig mensen zich een plezierauto van dit kaliber kunnen permitteren. Een dosis financieel geluk is onontbeerlijk wanneer je met een ongelimiteerde Centurion Card een leuke weekendauto wilt verzilveren. Alleen welke kies je dan? Voor de lieve som van plusminus anderhalve ton mag je wel kieskeurig zijn. Is een klassieke stoffen kap een must? Ga voor de Jaguar XK. Heb je nog kleine kinderen? Neem de BMW 6 Serie Cabrio. Sportliefhebber? Porsche accepteert ook blanco cheques. En dan is daar nog de Mercedes-Benz SL, die in zijn nieuwste gedaante niet langer de klokkenluider van de Notre Dame onder de cabrioletten is.

In mijn ogen was de laatste facelift van de vorige generatie niet echt geslaagd. Nog

Mercedes-Benz SL 500 Edition 1

steeds vraag ik mij af hoeveel glazen JÃ¤germeister de verantwoordelijke designer in zijn maag had toen hij de beslissing nam om de groteske neus op de gracieuze SL te plakken. Zoiets zou zelfs Cher niet hebben verzonnen. Laten we dat model dan ook maar gauw vergeten. Onder het toezien van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is de SL in al zijn glorie hersteld. Eindelijk kloppen de proporties weer en vormt de voor- en achterzijde Ã©Ã©n geheel. Dat daarbij diverse familietrekjes van de SLK en SLS zijn gebruikt is niet erg, al komt het de identiteit van de SL niet ten goede. Toch hoop ik dat de Duitsers gedurende de lange levenscyclus van de SL er deze keer met hun vingers vanaf blijven. Vooral met het AMG-pakket ziet de SL er lekker dik uit. Als je toch al de foute kant op gaat, dan kan de matte Designo Cerussietgrijze lak er ook nog wel bij. Niet ieders smaak, maar het oogt beter dan een wrap. Dat je de matte lak alleen met de hand mag wassen is wel een nadeeltje.



Beperkt tot pure luxe

Zijn unieke configuratie van stalen vouwdak en plek voor twee personen heeft de SL laten uitgroeien tot een roadster voor elke dag. Ideaal voor zomervakanties in Saint-Tropez en weekendjes naar Eifel of Ardennen. Dat kunnen de anderen ook, maar deze alleskunner heeft dankzij Airscarf (€ 716) en elektrisch bedienbaar windschot (€ 650) nog een geheim in petto: het vakantiegevoel voor elke dag. Vooral het windschot is een schot in de roos. Gepruts met het meenemen, opvouwen, opbergen en installeren daarvan behoort tot het verleden. Diep verscholen in de perfect zittende multicontour zetels, achter glas en windschot ben je niet langer overgeleverd aan de stemming van moeder natuur. Lage temperaturen of wisselvallig weer hebben met dank aan de uitstekende ventilatie weinig invloed op bestuurder en passagier. De keuze voor open of dicht rijden bepaal je dan ook vooral naar eigen inzicht.

Met gesloten dak heerst er in het interieur een stilte die je eerder bij een E-Klasse of S-Klasse verwacht. Dankzij een glazen dakpaneel blijft het binnenin de SL naar wens aangenaam licht. Met Magic Sky Control kun je de tint van het glas in twee standen instellen. Voor een prijs van 3.252 euro verwacht je eigenlijk meer instelmogelijkheden, net als een onzichtbaar of volledig bekleed dakmechanisme. Achter de hoofdsteunen zie je een paar metalen stangen en dat doet afbreuk aan de luxueuze beleving in de SL. Van het trio SLK, SLS en SL kijk je in de SL tegen het mooiste en best verzorgde interieur aan. Het exclusieve nappa lederen interieur (€ 4.046) is een echte aanrader. Alles wat je ziet en aanraakt is met prachtig zacht leder bekleed en met contrasterende stiksels afgewerkt. In verbinding met uitstekend bedieningsgemak, legio afsluitbare aflegvakken en een Harman/Kardon priv @disco is het interieur van de SL een plek waar je graag je vrije tijd in spendeert.



Koning van de linkerbaan

Onder de lange kap van een SL schuilen potente benzinemotoren van de nieuwste generatie. In de vijfhonderd is het een BiTurbo 4,7 liter V8 met directe inspuiting die 435pk en 700Nm produceert. Vooral het astronomische koppel, dat tussen 1.800 en 3.500 paraat staat, is interessant. Om het even in perspectief te plaatsen: een BMW M5 of M6 komt niet verder dan 680Nm en een Jaguar XKR schopt het tot 625Nm. Zodra je het rechterpedaal in de vloerbedekking drukt, spurt de SL 500 als een losgelaten windhond met hondsdolheid weg. Na 4,6 seconden schiet je de 100km/h voorbij en even later word je bruut door de begrenzer tegengehouden. Je voelt dat er overduidelijk meer in zit, maar ongelimiteerd zou de SL 500 gevaarlijk dicht in het vaarwater van de AMG's komen. Tussenacceleraties verlopen krankzinnig snel en met fantastische souplesse, alsof de natuurwetten voor een moment buiten werking worden gesteld. Voor de prestaties in rechte lijn kun je een 63 of 65 AMG derhalve laten staan. Ook de

500 geeft je het 'Koning van de linkerbaan' gevoel.

Maakt de 500 de AMG's dus overbodig? Dat niet. Hoe mooi het diep roffelende achtcilinder geluid ook is, het is te gedempt om in de buurt van de emotionele geluidssensatie van een AMG te komen. Daarnaast is de SL 500 geen racemachine die je continu verleidt het onderste uit de kan te halen. Integendeel. Tijdens de week met de SL reed ik overwegend rustig in de wetenschap dat ik het een AMG verdomd lastig zou kunnen maken. En dat is eigenlijk net zo prettig als het benutten van het vermogen. Je kunt wel, maar hoeft niet. Deze aura die rondom de Mercedes hangt gaat op den duur je rijgedrag dicteren. Vooral laag in de toeren is de grote achtcilinder dermate soepel dat je vanzelf je stilletjes op een golf van koppel gaat voortbewegen. De vele rijassistentiesystemen die tot je beschikking staan en de onthaastende 7G-Tronic automaat beklinken dit relaxte rijgedrag. Voor het echte scheurwerk mist de bak sowieso finesse. Hij reageert net wat te langzaam op de kickdown en in de manuele modus neemt hij het werk al te graag van je over. Het is nou eenmaal geen Speedshift MCT bak die in de sportievere modellen tot je beschikking staat.



Niet zo scherp als een AMG

Ook het onderstel is nadrukkelijk op comfortabel cruisen gericht. Met het AMG-pakket ligt de SL weliswaar 10mm dicht op het asfalt, maar daar merk je betrekkelijk weinig van. Het standaardonderstel met adaptieve dempers kent een comfort- en sportstand waarmee de hardheid van de demping kan worden aangepast. In beide modi blijft het onderstel comfortabel en is een verschil in demping nauwelijks waarneembaar. Een sportief gevoel wil er dan ook niet echt opkomen, ondanks dat de SL tot behoorlijk atletische manoeuvres in staat is. Zo helt hij gering over, is de besturing vrij direct en weegt hij met slechts 1.685kg relatief weinig. Hij rijdt dan ook lichtvoetiger dan een BMW 6 Cabrio, maar mist door het grote formaat en de comfortabele setup de scherpte en het wegcontact van bijvoorbeeld een Porsche 911. Met de SL ga je geen smalle wegen met krappe bochten aanvallen, hij is veel meer geschikt voor lange snelle bochten. Een echte gran turismo dus. Hoogstwaarschijnlijk kan het optionele Active

Body Control onderstel, dat standaard op de AMG's zit, hierin het verschil in beleving maken.

Voor de echte Sport Leicht ervaring ben je beter af met een AMG. Nu mist de SL gewoonweg het ruwe randje. Dat is niet erg. Voor af en toe een dynamisch uitstapje is de SL 500 meer dan geschikt en de comfortabele afstemming past uitstekend bij het open rijden. Niet iedereen is op zoek naar een hardcore circuitbeest en de rol van behaaglijk luxueuze cabriolet is de SL op het lijf geschreven. Rustig rijdend in een mooi landschap kun je met volle teugen genieten van de zacht roffelende motor en de natuur om je heen. Op de snelweg is het aanbevelenswaardig vanaf 140km/h de kap te sluiten. Turbulenties worden dan storend en het geluidsniveau wordt onprettig. Op de Autobahn heb je nog een tweede optie: versnellen tot zo'n 200km/h. Bij zo'n hoge snelheid krijgt de wind geen kans om tot het interieur door te dringen en van het lawaai merk je na een tijdje niets meer. Afhankelijk van de rijstijl en een open dan wel gesloten carrosserie schommelt het verbruik tussen 10,8 en 12,3 liter per honderd kilometer. Uiteindelijk kon ik een gemiddelde van 11,5 liter noteren. Voor zo'n vette V8 in het vooronder valt dat reuze mee.



Altijd plezier

Rijden met de SL 500 is onder alle omstandigheden een feest. Of de kap nu open of gesloten is, je rustig of snel rijdt: voor elke situatie heeft de SL het passende antwoord. Met de kap dicht is het een volwaardige coupé die de stilte van een topklasse limousine benadert. Gerammel of gekraak zijn totaal afwezig. Je vergeet bijna dat het dak ook open kan. Met een paar simpele drukknoppen verandert de praktische coupé in een cabriolet voor de ware connaisseur die comfort en luxe op waarde weet te schatten. Open rijden kan praktisch onder alle omstandigheden. Om van de SL te genieten hoef je de buitengewone prestaties van de potente V8 niet eens aan te spreken. Rustig toerend in de wetenschap dat je het sportwagens moeilijk kunt maken volstaat. Dit zelfverzekerde optreden is al zestig jaar de troef van de Mercedes-Benz SL. Mocht dit niet volstaan, dan kun je altijd nog voor zo'n overtreffende AMG kiezen.

Fotografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Fantastische achtcilinder die relatief zuinig is
- + Veiligheids- en assistentiesystemen
- + Pure verwennerij op comfort- en luxegebied

Min

- Zichtbaar dakmechanisme bij gesloten kap
- Gedempt motorgeluid