

CLASSIC DRIVER

Mercedes-Benz SLS AMG E-Cell: Gelber Blitz



Droht jetzt das Ende des automobilen Abendlandes? Mercedes will es mit seinem grandiosen SLS AMG nicht bewenden lassen und spinnt den Gedanken von einer elektrischen Sportwagenwelt - mit dem SLS E-Cell.

Den meisten Sportwagenfans dürfte diese Ausfahrt wie ein kalter Schauer nach durchzechter Nacht vorkommen. Ein Supersportwagen vom Typ Mercedes säuselt durch die norwegische Landschaft, dass einem nur so Bange wird. Es geht von Kristiansund nach Bud, einem verschlafenen Nest an der Westküste des skandinavischen Landes. Der grell-gelbe Mercedes SLS AMG legt sich in die Kurven, bremst ab und beschleunigt - immer wieder und wieder. Die Ordnungsbehörden des Landes gehören bekanntlich zu den unangenehmen ihrer Zunft und mehr als Tempo 80 ist offiziell auf Landstraßen nicht drin. Die mitdrehende Tachoscheibe zeigt 160 km/h und wieder bremst der Wagen nach dem Ziehen der linken Schalt paddle am griffigen Steuer spürbar ab. Dann wieder Vollgas, von 40 bis hinter die 150er-Marke. Eine lange Gerade, seichte Kurven - der SLS durchzieht die norwegische Fjordlandschaft wie ein Ufo. Die wenigen Urlauber in ihren weißen Wohnmobilen am Straßenrand können ihre Blicke nicht von dem Supersportler trennen. Er zieht sie nicht nur durch seine abgefahrene Lackierung in seinen Bann. Denn trotz gewaltiger Beschleunigungen fährt der SLS nahezu lautlos. Es sind nicht viel mehr als die Abrollgeräusche der Reifen zu vernehmen.





Bricht das Abendland nun völlig zusammen? Der Mercedes SLS, der Urlaubern und Einheimischen hier gleichermaßen Sinne raubt, wird von keinem 6,3 Liter großen V8-Triebwerk mit 571 galoppierenden Pferden angetrieben. Kein wummernder Verbrenner mit akustischem Lustpotenzial, sondern vier Elektromotoren machen den Supersportler aus Affalterbach zu einem Einzelstück. „Der SLS E-Cell ist unser erster kompletter Prototyp mit Elektroantrieb“, erklärt Kai Marten, Mitglied des AMG-Vorstands nicht ohne stolz, „unsere Kunden erwarten in erster Linie Performance. Das bietet der Wagen ohne jede Einschränkung.“ Marten nimmt man seine norddeutsche Gelassenheit ab. Er ist schon lange bei Mercedes und AMG. Doch ein spannenderes Projekt hat er noch nicht unter seinen Fittichen gehabt. Als der Mercedes SLS AMG vor rund vier Jahren beschlossen wurde, stand so gut wie fest, dass es auch eine Variante mit rein elektrischem Antrieb geben sollte. Als der Elektro-Druck im vergangenen Jahr immer größer wurde, ließ AMG den Ballon steigen. Ein halbes Jahr später rollt der Prototyp – und was für einer.



Der Verbrenner-V8 flog raus. Gleiches galt für Antriebsstrang, Achsen, Getriebe, Tank und Nebenaggregate. Stattdessen kamen im Vorderwagen, im Mitteltunnel und hinter den Sitzen drei doppelte Akkumodule mit Lithium-Ionen-Technik unter. Das insgesamt rund 450 Kilogramm schwere Akkupaket des koreanischen Zulieferers Kokam beschickt die vier Elektromotoren mit Leistung, die dem SLS E-Cell mehr als eindrucksvoll Beine machen. Die vier Motoren leisten insgesamt 533 PS und ein gewaltiges Drehmoment von 880 Nm. Zwar schafft der mehr als zwei Tonnen schwere Allradler nicht die 317 km/h Spitze der Serienversion mit Benzinmotor, aber allemal 250 km/h. Doch egal, in welchem Tempo der gelbe Supersportler auch im norwegischen Niemandsland unterwegs ist: kein Brumme, kein Grollen, sondern allenfalls ein leichtes Surren durchzieht die kleinen Ortschaften, die der Bolide passiert. Ein Supersportwagen hier an der norwegischen Küste mag so wahrscheinlich sein wie die Entscheidung, dass der skandinavische Staat seine Erdölproduktion einstellt. Doch dieser Mercedes fährt ohne das von vielen gehasste Öl. Dabei kriecht er nicht

einfach nur lahm wimmernd über das Kopfsteinpflaster überfüllter Innenstädte, sondern reißt einen mit seinem eindrucksvollen Tatendrang nach Sekunden in seinen Bann.



Wettbewerber Audi warf den Hut zuerst in den Ring, trommelte mit dem ersten [e-tron](#) auf der Los Angeles Motorshow im Herbst 2009 und zeigt gleich noch, dass dieses Elektronenschiff im Kleid eines [modifizierten R8](#) auch noch fähig ist, rein elektrisch zu fahren. Ein halbes Jahr später lässt Mercedes seinen SLS kurz nach dem Serienstart auch als elektrobetriebenen Prototypen von der Leine. Am Horizont blitzt eine elektrische Kleinserie, die echte Sportwagenfans aus Mugello, Modena, Zuffenhausen oder Neckarsulm ungefähr so fürchten wie der Teufel das Wasser. Ein Supersportler ohne Kompromisse ist der SLS E-Cell. Ganz nebenbei braucht er keinen Tankstop bei Aral, BP oder OMV. „Nachgetankt wird an der Steckdose. Bei einem weitgehend leeren Tank kann das schon einmal bis zu acht Stunden oder mehr dauern“, erklärt der SLS-E-

Cell-Projektleiter Jan Feustel, „mit Starkstrom geht das ganze natürlich viel schneller.“



Der Ladezustand ist dort abzulesen, wo sich sonst der Drehzahlmesser des Mercedes SLS befindet. Nach der ersten Testfahrt und einer Strecke von mehr als 80 Kilometern sind es immerhin noch fast 50 Prozent. „Wenn wir mit dem Wagen 2013 in Serie gehen, werden wir eine Reichweite von mindestens 200 Kilometern haben“, erläutert Kai Marten, „das ist noch ein gutes Stück Arbeit. Schließlich müssen wir die ganzen Entwicklungen bis dahin noch aufwendig absichern.“ Das mag man kaum glauben, wenn man den SLS E-Cell unter die Lupe nimmt. Wüsste man es nicht besser – dieser Sportler könnte auch in wenigen Wochen im Handel stehen. Innenraum, Fahrwerk, Verarbeitung und Antrieb beeindrucken mit jedem Kilometer mehr. Einzig die filigrane Lenkung gibt noch Anlass zur Klage – der Rest lässt einen kurz daran zweifeln, ob Verbrennungsmotoren überhaupt noch eine Zukunft in der Sportwagenwelt haben. Doch noch ist der SLS E-Cell Zukunftsmusik und auf absehbare Zeit werden Verbrennungsmotoren die ersten und zweite Geige in den Entwicklungsabteilungen der Autohersteller spielen. Ändert nichts daran, dass der erste Auftritt des E-Cell einem fast die Sprache verschlägt. Diese grandiosen Fahrleistungen, der Alltagsnutzen oder das Fahrgefühl an sich katapultieren einen in eine automobilen Zukunft, die längst begonnen haben könnte.





Es geht eine der vielen kleinen Brücken hinauf. Die Beschleunigung des SLS E-Cell ist bereits in den normalen Fahrprogrammen C für Comfort und S wie Sport mächtig. Hier stehen dem Fahrer 40 bis 60 Prozent der 533 PS Motorleistung zur Verfügung. Wilder wird es in den Modi Sport Plus und Manuell, wenn die komplette Leistung aus den vier Elektromodulen abgerufen werden kann. Die schmucken roten Häuschen, die diese Gegend so charakteristisch machen, fliegen einfach so vorbei. Die Tachonadel ist fest im linken Teil des Cockpits arretiert. Dafür dreht sich der Tacho in Windeseile nach links und zeigt die Geschwindigkeit 110 km/h an. Nicht nur in schnellen Kurven macht sich der um 2,3 Zentimeter tiefere Schwerpunkt des SLS bemerkbar. Der fährt durch den Allradantrieb wie auf Schienen. Als es den Hang in den Tunnel hinabgeht, schaltet sich auf Geheiß des Piloten die Rekuperation zu. In vier Stufen kann der Fahrer am Lenkrad vorwählen, ob er segeln oder maximal Bremsenergie rückgewinnen möchte.



Immer wieder muss man auf den Tacho schauen, um das reale Tempo einschätzen zu können. Das Surren des Wechselrichters geht in den Abrollgeräuschen der Reifen nahezu unter. An einen satten V8-Sound ist nicht zu denken. Der fehlende Klang ist das einzige, was dem Mercedes SLS E-Cell wirklich vorzuwerfen ist. Motor, Getriebe, Fahrverhalten und das gesamte Sportwagenpaket sind nahezu perfekt. Aber irgendetwas müssen die Entwickler in den drei Jahren bis zum Start einer SLS-Kleinserie ja noch zu tun haben. Ein paar Kilogramm weniger wären ein großer Wurf. „Unser Ziel ist es, das Gewicht des Fahrzeugs unter zwei Tonnen zu bekommen“, unterstreicht Jan Feustel, „derzeit wiegen die sechs Akkumodule im Fahrzeug 450 Kilogramm. Der Elektro-SLS wiegt 300 Kilogramm mehr als das gewöhnliche Modell.“ Vom Preis einmal ganz zu schweigen. Statt der aktuellen 180.000 Euro dürfte eine Elektroversion mindestens das Doppelte kosten.

Text: [Stefan Grundhoff](#)
Fotos: Press-Inform







ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)
Galerie

