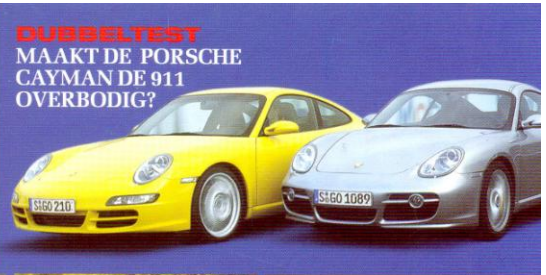
NUMMER 1, 21 DECEMBER 2005

auto motor en sport



DUBBELTEST
MAAKT DE PORSCHE CAYMAN DE 911 OVERBODIG?

nieuw!

DUBBELTEST
SUBARU IMPREZA WRX – VW GOLF R32

GEREDEN
LIMO MET LAMBO-MOTOR: AUDI S8

GEREDEN
VERANTWOORD VEGEN: VW ECO RACER

De nieuwe Mercedes E-klasse komt in 2009

NA 1,3 MILJOEN 'RECALLS' IN 2005

HET KOMT GOED MET DE E-KLASSE

De volgende E-klasse Combi wordt een pláátje

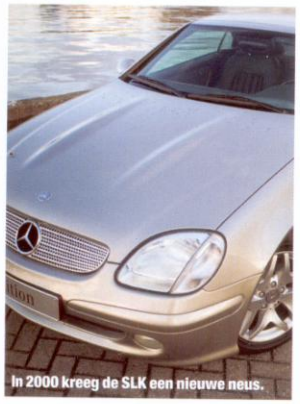
Zojuist onthuld: de nieuwe Mercedes G-klasse

Nederland € 3,75 België € 3,75

www.auto-motor-en-sport.nl

Er is een ruim aanbod van gebruikte SLK's, maar de waardevaste Benz is zelden goedkoop.

MERCEDES SLK


In 2000 kreeg de SLK een nieuwe neus.

Trendsetter van de huidige generatie coupé-cabrio's is de eerste generatie Mercedes SLK (1996-2004). Het is tevens een van de meest waardevaste auto's.

Eigenaren juichen om de waardevastheid, geïnteresseerden moeten door de zure appel heen bijten. Het zal nog wel even duren voordat de in het voorjaar van 2004 geïntroduceerde tweede generatie de prijzen enigszins drukt. Doordat de eerste SLK's al in '96 op de weg kwamen is er gelukkig wel een omvangrijk aanbod om uit te kiezen. Dit loopt van vroege SLK's 200 met meer dan 150.000 kilometer op de teller (vanaf zo'n 12.500 euro) en SLK's 230 Kompressor van een jaar of vijf oud (voor ongeveer 20.000 euro), tot een enkel exemplaar van het jonge topmodel, de SLK 32 AMG (plusminus 30.000 euro).

Geen hardloper

De SLK 200 komt het meest voor, maar is met 136 pk geen hardloper. Als u er dan toch voor gaat en de prestaties wenst die het uiterlijk beloven, dan kunt u beter 1.000 tot 1.500 euro meer uitgeven voor de 230 Kompressor met 193 pk. Ook de 200 Kompressor van na de facelift mag er met 163 pk zijn. Echt hard gaat het met de 230 K, dankzij 193 pk. Daar weer een stapje boven zit de SLK 320 (218 pk). Het

'ONZE' SLK

De Mercedes die we zouden fotograferen was een SLK 200 van januari 1998 met 88.000 kilometer (vraagprijs 19.950 euro). Bij aankomst bleek echter dat het dak niet functioneerde, maar gelukkig had de Woerdense Mercedes-dealer Rogam in zijn filiaal in Gouda ook nog deze bijzondere SLK 200 Final Edition automaat uit 2003 staan. Bijzonder, omdat hij nieuw is (slechts 80 (!) kilometer, want nog geen kenteken). Een buitenkans dus, voor iemand die een in nieuwstaat verkerend exemplaar uit de eerste serie zoekt.

OCCASIONPRIJZEN (EURO)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
SLK 200	12.510	13.600	14.780	16.070	17.480	
SLK 200 Kompressor					18.200	19.950
SLK 230 Kompressor	13.640	14.830	16.120	17.520	19.060	
SLK 230 Kompressor					20.750	22.800
SLK 320					25.000	26.800

Bij bovenstaande prijzen is uitgegaan van de volgende kilometerstanden: 175.000 voor 1996, 160.000 voor 1997, 140.000 voor 1998, 125.000 voor 1999 en 105.000 voor 2000. Bron: Eurotax Olyslager.

ONDERHOUDSKOSTEN

De SLK hoeft slechts iedere 30.000 kilometer voor onderhoud naar de dealer. Dat is dan echter wel prijzig. De meeste beurten voor de SLK 200 (Kompressor) kosten 395 euro, maar voor het onderhoud na 90.000, 180.000 en 270.000 kilometer komt daar nog eens honderd euro bij. Onderhoud voor de SLK 230 Kompressor kost 25 euro extra en ook tussen auto's met of zonder airco maakt de Mercedes-dealer onderscheid. Is er koeling aan boord dan wordt de rekening met 20 euro verhoogd.

Rijden in de SLK is vrij saai. Het weggedrag is goed, maar hij stuurt gevoelloos en ook het onderstel geeft weinig informatie. Dat het binnenin nauwelijks waait is weer een voordeel.

De stoelen van de eerste generatie SLK zijn onder de maat. Vanaf bouwjaar 2000 monteerde Mercedes betere stoelen.

STERKE PUNTEN

- Solide klapdak geschikt voor het hele jaar
- Prestaties
- Goed weggedrag
- Weinig windgeruis bij gesloten dak
- Een behoorlijke kofferruimte

ZWAKKE PUNTEN

- Goedkope uitstraling interieur
- Matige stoelen (voor modeljaar 2000)
- Kleine kofferruimte met het dak open

VEEL VOORKOMENDE PROBLEMEN

Vibraties in het dak
Lekkend achterdiffentieel
Snel slijtende koppeling
Lakschade

verbruik van deze drie bedraagt achtereenvolgens tien, elf, en twaalf liter per 100 kilometer. De exclusieve SLK 32 AMG levert vergeleken bij zijn zustermodellen een ongehoorde 354 pk. En het verbruik? Ach, wie hierin nog op de benzinemeter let heeft de verkeerde auto gekocht.

Stoelen

Tijdens een duurtest van auto motor und sport over 100.000 kilometer leerden onze Duitse collega's de sterke en zwakke punten van de SLK 230 Kompressor goed kennen. Zo zorgde de krachtige, maar ietwat karakterloze viercilinder voor veel rijplezier. Kritiekpunten betroffen de kleine tank, het schakelgedrag en de oncomfortabele stoelen. Dat laatste is na de facelift van begin 2000 overigens geen probleem meer. Het agiele, stevig afgestemde onderstel en de mogelijkheid hem dakloos te rijden dragen verder bij aan de rijervaring in de SLK. Het elektrohydraulisch bedienbare vouwdak valt bij auto's uit de eerste bouwjaren op door vibraties in het dak, maar garandeert wel het hele jaar door het genot van open rijden.

Kofferruimte

In gesloten toestand valt het windgeruis mee en heeft de SLK een behoorlijke kofferruimte. Rij je open, dan krimpt de inhoud net zoveel als de wind in de cockpit toeneemt. Daar moet je het ook niet zo nauw mee nemen. Door het overvloedig gebruik van besmettelijke materialen dringt de gedachte zich op dat Mercedes aan de van de C-klasse afgeleide SLK graag ook nog wat wilde verdienen.

TEKST Steffert Stienstra
FOTOGRAFIE Michael Klinkhamer

MODELGESCHIEDENIS

1996 Introductie SLK 200 en 230 Kompressor.
1997 Remassistent en zij-airbags standaard.
2000 Facelift: nieuwe neus, een zesbak voor alle types, verbeterde stoelen en afwerking. SLK 200 nu met compressor.
2001 AMG-versie SLK 32 met 354 pk sterke 3.2 V6 compressor.
2004 Nieuw model.