

auto motor und sport



Die ultimativen Supersportler
Ferrari F12 Berlinetta und Pagani Huayra

Erster Vergleich



Wie gut ist der neue Skoda Octavia?

- Opel Astra
- Ford Focus
- Hyundai i30



VW Tiguan



VW CC

15 neue VW bis 2015 Von Tiguan bis Passat

- Spar- und Familienmodelle
- Neue Premium-Baureihe
- SUV-Offensive
- Golf-Familie



VW Passat Variant



VW Taigun



VW Golf Plus



VW Touran

Kaufberatung für Familien
Vans und Kombis zwischen 16 000 und 37 000 Euro

Wie sportlich ist die A-Klasse?

Mercedes A 200
► Seat León FR

Exklusiv: Günstiger Riesen-SUV



Alles über den neuen VW Tiguan XL



Diesel-Power extrem
Porsche Cayenne S
► BMW X5 M50d



Exklusiver Einzeltest
Neuer Mazda 6

Österreich 4.700 € Schweiz 7.400 € Benetton 4.900 € Finnland 5.800 € Frankreich 4.900 € Griechenland 5.500 € Italien 4.900 € Kanada 5.100 €
Niederlande 5.300 € Norwegen 5.300 € Portugal (Cont.) 4.900 € Spanien 4.900 € Slowenien 4.900 € Ungarn 1610 HUF

DEUTSCHLAND 3,70 €

Aufgedeckt! Bremsprobleme bei Audi RS3 und TT RS

Seite 104



Mercedes SLK

Vor 17 Jahren kam der Mercedes SLK auf den Markt – weltweit das erste Auto mit Variodach. Von der ersten Baureihe R170 wurden 311 000 Exemplare gebaut. Das Angebot an gebrauchten SLK ist riesig. Lohnt der Kauf?

Darauf müssen Sie achten

MOTOREN

Für entspannte Cabrio-Touren genügt der 136 PS starke Einsteigermotor, ein Zweiliter-Sauger. Soll es flott vorangehen, muss der 2,3-Liter-Kompressormotor ran. 193 PS sorgen für flotten Vortrieb (7,2 Sekunden von null auf 100 km/h). Verbrauchswerte von weniger als zehn Litern sind bei beiden Vierzylinder-Motoren durchaus realistisch, langlebig und genügsam bei der Wartung sind sie ebenfalls. Selbst der Kompressor zeigt keine Auffälligkeiten bezüglich der Standfestigkeit. Der 3,2-Liter-V6 in Saugversion bietet kaum bessere Fahrleistungen als der aufgeladene Vierzylinder, langt aber beim Verbrauch schamlos zu. Eine Rakete ist der 32 AMG mit 354 PS – zum hohen Preis.

TIPP Der 193 PS starke Vierzylinder harmoniert bestens mit dem SLK. Leistungsreaks mit großem Geldbeutel greifen zum 354 PS starken V6.

AUSSTATTUNG

Liebhaber von farbenfrohen Innenausstattungen kamen bei Mercedes schon vor einem Jahrzehnt voll auf ihre Kosten. Unter dem Namen Designo bot man Innenraum-Individualisierung an. Dem Zeitgeist entsprechend gab es zum Beispiel knallrote Ledersitze oder türkisfarbene Mittelkonsolen. Solche Exemplare sind selten, aber oft günstig zu haben.

TIPP Eine Klimaanlage ist auch bei einem Cabrio wohltuend – und die war anfangs nur als Extra zu haben, ebenso wie die Sitzheizung. Beim Kauf daher genau auf Ausstattungs-Details achten.



KAROSSERIE

Mitte der neunziger Jahre war Mercedes beim Klappdach in der Vorreiterrolle. In 22 Sekunden verschwindet das Faltdach dank elektrohydraulischer Helferlein im Kofferraum, der dann aber nur noch 145 Liter Volumen bietet. Die Mechanik des Dachs gilt als solide. Bei Störungen werden bisweilen die Mikroschalter in Verdacht. Oft genügt es, die Scharniere zu fetten – und schon funktioniert das Klappdach wieder.

TIPP Unfallautos mit (repariertem) Heckschaden könnten problematisch sein, wenn es um das Variodach geht.



“ Der 2,3-Liter-Kompressormotor mit 193 PS harmoniert prächtig mit dem SLK. Er gilt als sehr zuverlässig und verbraucht wenig “



SICHERHEIT

Viele heute selbstverständliche Sicherheits-Features ließ sich Mercedes früher extra bezahlen. Seitenairbags etwa kosteten 750 Mark. Ab dem 230 Kompressor war immerhin die Traktionskontrolle ASR serienmäßig an Bord. Das ESP hielt aber erst nach dem Facelift im Jahr 2000 Einzug.

TIPP Trotz kurzem Radstand und Heckantrieb kämpft sich der SLK auch tapfer durch Schnee – aber nur mit frischen Winterreifen.



FAZIT

Offen fahren ohne Reue, und das zum günstigen Preis. Der Mercedes SLK ist da erste Wahl. Schon ab 6000 Euro gibt es gut gepflegte Autos mit vernünftiger Kilometerleistung. Die Mechanik des SLK zeigt keine Schwachstellen, und auch die Rostvorsorge war gut. Zugegeben: Ganz so flink wie ein gleichaltriger Porsche Boxster huscht der SLK nicht durch den Verkehr. Aber dafür ist der Mercedes speziell bei den Wartungskosten deutlich erschwünger.

Text: Claus Mühlberger
Fotos: Sabine Hoffmann

Das sollten Sie wissen

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Bandbreite der Motoren bei der ersten Baureihe des SLK (R 170) war gewaltig. Sie reichte von 136 PS (Zweiliter-Sauger) bis 354 PS (3,2-Liter-Kompressor). Von der Topversion 32 AMG wurden zwischen 2001 und 2004 nur 4333 Stück gebaut, das entspricht knapp 1,5 Prozent der R 170-Gesamtproduktion. **TIPP** Der 2,3-Liter-Kompressormotor ist am weitesten verbreitet – aus gutem Grund. Er bietet sehr gute Fahrleistungen bei moderatem Verbrauch.

Fahrzeugtyp	200	230 Kompr.	320	32 AMG
Antriebsart/Zyl.-Zahl	Benziner/4	Benziner/4	Benziner V6	Benziner V6
Hubraum	cm³	1998	2295	3199
Leistung	kW (PS)	100 (136)	142 (193)	160 (218)
	bei 1/min	5500	5300	5700
max. Drehm.	Nm bei 1/min	190 bei 3700	280 bei 2500	310 bei 3000
Schadstoffeinstufung	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4
CO ₂ -Ausstoß	g/km	217	236	267
Leergewicht/Zuladung	kg	1270/260	1310/265	1405/260

Welche Karosserievariante ist die beste?

Die Karosserie-Varianten beschränken sich beim SLK auf ein Minimum. Man hat die Wahl zwischen Pre-Facelift (Baujahre 1996 bis 2000) und Post-Facelift (Baujahre 2000 bis 2004). Die modellgepflegte Variante hebt sich in erster Linie durch schlankere Schürzen an Front und Heck vom Urmodell ab.

TIPP Für rund 11 000 Mark gab es seinerzeit einen AMG-Stylingkit. Die bullige Optik mit 17-Zöllern kostet heute nur ein paar Hunderter extra.

Welches Modelljahr soll ich wählen?

Zwischen Juli 1996 und April 2004 wurden 311 222 SLK gebaut. Empfehlenswert sind alle Baujahre, denn die Technik des R 170 ist solide, die Rostvorsorge beispielhaft – vor allem auch verglichen mit späteren E- und V-Klassen. Der Grund: Als Basis diente dem Roadster die damalige, ausgereifte C-Klasse.

TIPP ESP. Das manchmal lebensrettende Stabilitätsprogramm ist das Königs-Argument, um zu einem modellgepflegten SLK (ab 2000) zu greifen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Wer mit einem frühen SLK liebäugelt, sollte darauf achten, dass der Erstbesitzer Seitenairbags mitbestellt hat. Die Frage, ob Leder oder kein Leder, ist schnell beantwortet: Stoffbezüge sind erste Wahl, denn das Leder ist kalt (im Winter), heiß (im Sommer) und rutschig (immer bei flotter Kurvenfahrt).

TIPP Hat man die Wahl zwischen Automatik und Schaltgetriebe: unbedingt den Automaten wählen, denn das Fünfgang-Getriebe schaltet sich hakelig.

Was kostet er?

Schon bei 3000 Euro geht's los für heruntergerittene SLK mit 300 000 Kilometern. Qualität gibt es ab etwa 6000 Euro. **TIPP** Finger weg von verspoilerten und ultra-breit bereiften SLK.

Jahr	Preise für SLK R170 (erste Baureihe)		Betriebskosten für SLK (136 und 193 PS)	
	200	230 K	200	230 K
2001	4300,-	4722,-	Steuer 135,-	155,-
2002	4805,-	5284,-	Haftpflicht 820,-	902,-
2003	5397,-	5895,-	Teilkasko 287,-	324,-
2004	6015,-	6569,-	Vollkasko 1589,-	1755,-
			Wartung 410,-	425,-
			L/100 km (S)	9,1 9,3

Alle Preise in Euro

Wie zuverlässig und sicher ist er?

DEKRA MÄNGEL-INDEX

- Rot schlechter
- Grün besser oder Durchschnitt aller geprüften Autos
- Fahrwerk/Lenkung
- Karosserie/Innenraum
- Motor/Umwelt
- Bremsanlage
- Elektrik/Elektronik, Licht

Kleinere Mängel wie Schäden an der Beleuchtung und Undichtigkeiten an Motor und Getriebe verlagern dem SLK eine bessere Bilanz beim Dekra-Mängelindex. Grundsätzlich ist der SLK aber ein solides Auto. Beim Euro NCAP-Crashtest (alte Norm) schnitt der SLK 2002 gut ab: Für die Insassen-Sicherheit gab es 4 von 5 Sternen.