



EILIGS BLECHLE

Vorne eine Nasen-OP, am Hintern eine Straffung und eine Energiespritze direkt in den Maschinenraum: Mercedes hat den SLK überarbeitet.

Bevor wir den verfeinerten SLK so loben, wie er das ehrlich verdient hat, muss noch schnell eine Meldung an die Mercedes-Personalabteilung raus. Wer auch immer dafür zuständig sein mag: Bitte kümmern Sie sich dringend um Ihre neuen Mitarbeiterinnen in der SLK-Navigationsabteilung. Nicht dass sie faul wären. Aber die Umgangsformen verdienen eine Nachschulung. Die Damen sagen schlicht: „Jetzt rechts abbiegen. Jetzt links abbiegen.“ Was fehlt, ist das „Bitte“, das es in jedem Audi und BMW und in den meisten anderen Mercedes gratis dazu gibt. Fahrkultur ist der neue PR-Leitbegriff des Hauses. Warum also ist ausgerechnet im SLK keine Zeit für Höflichkeit? Danke, dass Sie sich darum kümmern. Mit freundlichen Grüßen, nach Diktat verreist ...

Ansonsten gibt es nur noch zwei Dinge zu monieren. Eine Kleinigkeit und eine Großigkeit – aber dazu später. Erst mal muss klargestellt werden, dass der SLK eine phänomenale Karriere hingelegt hat. Als er 1996 auf die Welt kam, war er der junge Wilde in der gediegenen Mercedes-Familie. Er begründete das moderne Segment der Stahldach-Cabrios und feierte einen Ver-

kaufsrekord nach dem anderen: 308 000 Stück von der ersten Generation bis 2004, seither noch mal 185 000 von der zweiten und nebenbei auch noch im vergangenen Jahr den Titel als meistverkaufter offener Sportwagen in Deutschland gesichert. Respekt also.

„Dieses Auto zählt zu den Lieblingsspielzeugen erwachsener Männer“, beschreibt Mercedes-Entwicklungsleiter Thomas Weber den SLK. „Und erwachsener

Frauen“, schiebt er nach. Unabhängig vom Chromosomensatz: Wer auch immer hinterm Steuer des überarbeiteten SLK 350 sitzt, wird spüren, dass hier eine Verdichtung des Mercedes-Gefühls auf kleinstem Raum stattfindet.

Diese richtig dosierte Schwere beim Fahren und in der Bedienung zum Beispiel. Wer für 315 Euro die neue Direktlenkung bestellt, der erlebt, wie sich die Übersetzung des Lenkgetriebes je nach



Viel heiße Luft: der Aircar



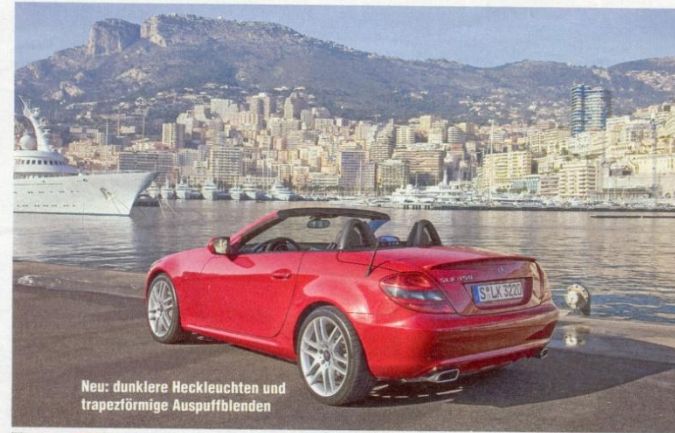
Deckel zu: ein Roadster, der ein feines Coupé ist



Die haben's gerafft: Diffusor-Optik am neuen Heckabschluss



Victory-Zeichen: jetzt 305 PS, weniger Verbrauch, aber keine Direkteinspritzung



Neu: dunklere Heckleuchten und trapezförmige Auspuffblenden



Kritikpunkte: magere 208 Liter Kofferraumvolumen bei geöffnetem Dach und ein Getränkehalter in heikler Position



Das Drei-Speichen-Sportlenkrad gibt es auch im CLS, die Oberflächen sind wie in der C-Klasse genarbt

TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	Mercedes SLK 200	Mercedes SLK 350	Mercedes SLK 55 AMG
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	V/6	V/8
Hubraum	1796 cm ³	2996	3498
Leistung	135 (184) kW (PS) bei 1/min	170 (231) 5500	224 (305) 6000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	250 bei 2800	300 bei 2500
Leergewicht/Zuladung	kg	1390/315	1455/315
Länge × Breite × Höhe	mm	4103 × 1777 × 1296	4103 × 1788 × 1296
Radstand	mm	2430	2430
Gepäckraum	LjVDA	208–300	208–300
Beschleunigung	0–100 km/h	7,6	6,3
Höchstgeschw.	km/h	236	250
ECE-Verbrauch	L/100 km	Superbenzin 7,7	Superbenzin 9,3
CO ₂ -Ausstoß	g/km	182	220
Grundpreis	Euro	36 503,-	41 858,-

Einschlag ändert. In engen Spitzkehren oder beim Einparken wird die Lenkung deutlich direkter, beim Geradeausfahren aber indirekter und ruhiger. Doch weil das ganze System auf eine simple Art rein mechanisch funktioniert, nervt keine elektronische Künstlichkeit. Das Lenkgefühl ist satt und sämig.

Noch ein Beispiel für die richtige Dosierung: der Federungskomfort. Das Sportfahrwerk inklusive Tieferlegung darf gerne draußen bleiben – was 262 Euro spart und für ehrliche Freude über die Serienfederung sorgt. Denn die ist sportlich genug, versöhnt aber selbst mit der laxen Arbeitsmoral südfranzösischer Straßenbau-Kolonnen. Der SLK federt fein genauso über große Wellen wie über kleine Fugen. Und weil man komfortabel im Innenraum untergebracht ist – allerdings noch immer mit zu wenig Seitenhalt in den Sitzen –, taugt der kleine Mercedes sogar für die große Tour. Im SLK 350 ist auch für

musikalische Unterhaltung bestens gesorgt: Die Infotainment-Systeme liefern auf Wunsch Surround-Klang bei geöffnetem Dach. Doch vor allem ist es der hoch drehende 3,5-Liter-V6, der um 33 PS auf 305 PS zugelegt hat, spontan an Gas hängt und lässig bis an den roten Drehzahlbereich bei 7200/min dreht, der für Topsound sorgt.

Beim Beschleunigen klingt er, als säße hinten im Kofferraum ein Bariton oder Bass und würde sich schon mal für die nächste Gala-Vorstellung wärmensingen. Beim Gaswegnehmen dann räuspert er sich laut und heftig – und jedes Mal, wenn die optionale Siebengang-Automatik mit Zwischengas runterschaltet.

Dass der Sportmotor genannte V6 den SLK in 5,4 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen soll, ist ein Wort. Dass er auf 100 Kilometer rund einen Liter weniger verbraucht als der Vorgänger, ist eine interessante Ankündigung. Dass

Mercedes gleichzeitig auch den 3,5-Liter CGI mit besonders sparsamer Benzin-Direkteinspritzung im Sortiment hat, ihn aus Platzgründen aber genauso wenig in den SLK hineinbekommt wie in den SL, ist ein Beispiel für kuriose Doppelentwicklungen. Seltsam ist übrigens noch eine Kleinigkeit im SLK: der Cupholder direkt vor den Lüftungsgittern. Da weiß man, wohin alles schwappt, wenn mal einer hart bremst.

Bremsen, Beschleunigen, Einlenken: Alles wirkt einen Tick sportlicher als bisher. Das Design übrigens auch, mit größeren Lufteinlässen und den neuen Streben unter der modifizierten Nase. Oder hinten mit dem Diffusor-Look am Stoßfänger. Selbst die Farbe, in der die Zink-Druckguss-Türöffner und die hochwertigen Kunststoff-Knopfe der Fensterheber lackiert sind, macht auf sportlich. Sie heißt „Nürburg-Silber“.

Text: Ralph Alex

Mehr Fotos und Informationen: www.auto-motor-und-sport.de. Webcode zur Fotoshow Mercedes SLK: F503394