

RIJ-IMPRESSIE

natuur-
et de
zeker-
e bruik-
igt voor
et is ook
rio-dak.
in een
er het dak
ch en kan

ve meter
die SLK
teert
pk of de
k die via
at de
tuurlijk
aarvan
egt ook
zich nog
het zeer
nderde-

g waar in
bags en
n rechts,
rale ver-
elbare
n control
ldenarm-
ebox in
serve-
etalen

Wielbasis
) 10,6.
nassa
koffer-

erichting.
assen: 2,
verstelling.
ine-inspui-
tronisch.

100(136)
(/min): 190

antant: 5.
31; A-4,27.

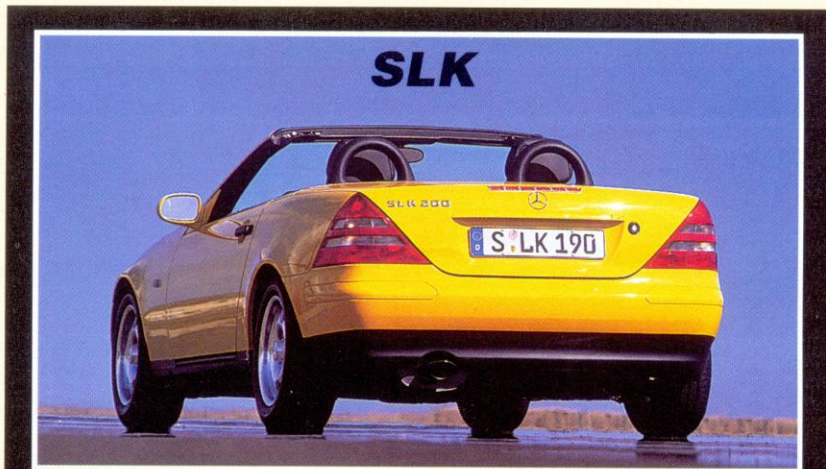
33, A-3,10.

chroefve-
ankelijk,
schokdem-
stysteem:
escheiden
7J x 15.

Het is geen wonder dat het bij Mercedes al storm liep voor de SLK, toen die nog slechts als studie onthuld was. Het seriemodel is voor het eerste productiejaar meteen uitverkocht. In september maakte de Raad van Bestuur bij monde van Manfred Rimmel bekend dat de productie in Bremen verhoogd zou worden van 35.000 naar 42.000. In 1998 moet de productie op 46.000 exemplaren zitten om de wachttijden voor de popelende consument nog enigszins beperkt te kunnen houden. De SLK is sowieso tot eind 1998 uitverkocht en dat is een luxe positie waarin niet elke personenauto-fabrikant zich bevindt. De reclame-campagnes voor de SLK zouden al op een laag pitje gezet zijn om de vraag niet nog meer aan te zwengelen, maar volgens dezelfde Rimmel heeft dat een andere reden gehad: de reclame-planning zou herzien worden en daarom deels uitgesteld. Hoe het ook zij, Mercedes blijkt één heel belangrijk iets met de SLK te bereiken want tweeterde van de kopers bezaten nog nooit eerder een Mercedes. Dat zijn dus nieuwe klanten en dat is voor de toekomst een heel belangrijke bijkomstigheid.

Hoewel de productieversie niet helemaal meer zo gewaagd aangekleed is als de ontwerpstudie van destijds, blijft het een auto die acuut vreselijke hebzucht opwekt. Een droom van een sportwagen, waarin Mercedes het jammer genoeg niet aandurfde het fleurige, opvallende interieurontwerp van het studiemodel te handhaven.

Sterker nog, de valse koolstofvezel-decoratie op het middenconsole komt wat goedkoop over. Dit hightech accent contrasteert ook nogal met de klassieke ronde meters, chroomrandjes en crèmekleurige details van het dashboard (meterschalen, randen rond klimaatregelsknoppen). Aan de andere kant doet de SLK evenzogoed helemaal niet denken aan Mercedes' kleinste en meestverbreide modelserie C, waarvan de nieuwe sportwagen technisch werd afgeleid. Hij is veel compacter, maar op het oog niet minder exclusief dan een SL.



SLK

SPORTIEF, LICHT, KORT EN POPULAIR
Een cabriolet trekt aandacht en wel helemaal als het een Mercedes is. Laat de bestuurder het dak elektrisch open of dicht gaan, dan trekt dat nog méér aandacht. Maar als het hele stalen dak van de Mercedes SLK zich plechtig opvouwt en onder de bereidwillig openende kofferklep verdwijnt, dát trekt pas echt belangstelling. De nieuwe 'Sportlich, Leicht und Kurz' is haast tweederde goedkoper dan de eenvoudigste SL roadster, tot nu toe Mercedes' enige open sportwagen. Niettemin is hij standaard tot dit kunststukje in staat.

De zitruimte blijkt echter ook compact: de rijder zit (te) dicht bij het stuur, ook al is dat in lengterichting verstelbaar, als tenminste de pedalen nog bereikbaar moeten zijn. Naar opzij heeft hij/zij niet veel ruimte om te schakelen wanneer er een passagier meerrijdt. Maar dat zal in zes van de tien gevallen niet zo'n probleem zijn, want Mercedes denkt dat zestig procent van de SLK's toch met een automatische transmissie besteld zal worden. Het uiterst vernuftig gemaakte 'Vario-dak' met elektro-hydraulische bediening neemt de nodige ruimte weg, dat ligt wel voor de hand. Achter de twee stoelen biedt de SLK geen noemenswaardige bergruimte meer, met weggevoegen dak blijft evenmin veel plek

voor koffers over. Twee weekendkoffertjes en twee tassen, hooguit. De SLK is op motorisch gebied wel riant voorzien. Vooral natuurlijk de SLK 230 Kompressor met zijn 142 kW/193 pk, een bijzonder toepasselijk agressief grommend uitlaatgeluid en indrukwekkende sprintcapaciteiten vanaf elk gewenst toerental. Maar de flink goedkopere SLK 200 mag u zeker niet terzijde schuiven, inte-

gendeel. Het is meer een poes dan een beer, om het even plastisch uit te drukken, maar zijn ongelooflijke souplesse is in de praktijk wel heel prettig. Een cabrio is feitelijk geen auto om woest hard mee te gaan, tenminste niet als het dak neergeklapt is, dus gaat de SLK 200 best hard genoeg. Zijn vering is duidelijk soepeler en comfortabeler wat zonder meer een voordeel is als de rit naar vór voert.

Wat verbaasd waren we erover dat het weggedrag van de SLK 200 minder avontuurlijk is dan dat van de 230 Kompressor. Met die laatste is het een beetje oppassen om niet te vroeg op het gas te gaan in een bocht want dan wil de achtersteven gauw een veeg opzij maken. In het algemeen stuurt de SLK - in beide motormaken - zo precies en gevoelig als we van elke Mercedes gewend zijn, daar niet van. Maar gewoonlijk is het gehele weggedrag bij Mercedes een toonbeeld van volledig 'fool-proof' probleemloosheid.

Bij de SLK kun je dus kiezen voor beschaafd of meer uitdagend rijgedrag. Daar zit trouwens een aardig prijsverschil tussen, maar dan krijgt u ook leren bekleding en nog zo wat. Bovendien betaalt u dan nog steeds niet de helft als voor een grote SL maar valt je zeker niet minder aandacht en ontzag ten deel. Tot slot een origineel voorstelletje van ons voor een kopregel voor de nieuwe advertentie-campagne: 'Koop nu en rij in 1999'.