



Die breite Tür und eine hinten ansteigende Bordkante prägen die Seitenlinie. Diese Keilform erzeugt eine optische Dynamik: Es sieht aus, als ob dieses Auto schon im Stehen fährt. Dieses Gefühl verstärken die beiden hinter den Kopfstützen fest eingebauten Überrollbügel, die in ihrer Ausführung an die Roadster früherer Generationen erinnern und so ein prägnantes Stilmittel sind, aber gleichzeitig auch ein wichtiges Sicherheitselement.

Heckpartie: Form und Funktion im Einklang

Eine besondere Herausforderung war die Gestaltung des Hecks. Denn in der keilförmig ansteigenden, dynamischen Linie mußten die Designer Platz für das Vario-Dach finden, ohne deshalb auf einen Kofferraum zu verzichten. Die Lösung fand sich einerseits durch den raffinierten elektrohydraulisch gesteuerten Faltsmechanismus für das Dach und andererseits durch konsequente stilistische Detailarbeit. So führt eine optische Linie über die dezente Spoilerlippe am Kofferraumdeckel zu den Heckleuchten, umfaßt diese und geht mit sanftem Schwung in die Trennfugen der Kotflügel über. Die Kofferraumfugen, die weit nach außen verlegt werden mußten, um das Dach verstauen zu können, rahmen die Heckleuchten mit markanter Familienähnlichkeit ein und treffen dann mit dem gleichen feinen Schwung aufeinander.



PERFEKTION SERIENMÄSSIG

- Leichtbau: Magnesium-Premiere in der Karosseriestruktur
- Vario-Dach: In 25 Sekunden vom Roadster zum Coupé
- Aerodynamik: Wirksame Detailmaßnahmen für Sicherheit und Komfort

In dem neuen SLK steckt die jahrzehntelange Erfahrung von Mercedes-Benz bei der Entwicklung offener Automobile und das Know-how der Ingenieure auf dem Gebiet der Roadster-/Cabrio-Konstruktion. So entstand eine Karosserie, die trotz des fehlenden Dachverbands hinsichtlich Steifigkeit und Festigkeit das hohe Niveau einer Limousine erreicht.

Ein Blick unter das attraktive Blechkleid des SLK zeigt, wie die Fachleute dies geschafft haben. Hier verbirgt sich ein ganzes Paket intelligenter Einzelmaßnahmen, das dem Rohbau die für den Fahrkomfort und die Fahrsicherheit notwendige Steifigkeit verleiht. Beispiele dafür sind unter anderem die großflächig gestalteten Übergänge der Längsträger in die Bodenanlage, die zahlreichen Querträger im Vorbau- und Heckbereich der Karosserie und zwischen den A-Säulen sowie der Einsatz einer mehrteiligen Bodenanlage mit Mitteltunnel und seitlichen Längsträgern aus dickwandigem Stahlblech.

Hinter der eingeschweißten Rückwand des Innenraums befindet sich zwischen Kraftstoffbehälter und Kofferraum eine weitere Trennwand, deren materielle Beschaffenheit ein anderes wichtiges Entwicklungsziel der Karosserieingenieure deutlich macht: Leichtbau.



Magnesium: Geringes Gewicht, hohe Festigkeit

15

Die eingeschraubte Abtrennung besteht nämlich aus Magnesium-Druckguß, der bei Mercedes-Benz erstmals als Strukturwerkstoff Verwendung im Serieneinsatz findet. Die Gründe: Magnesium ist rund 50 Prozent leichter als Stahl und bietet zugleich ein besonders hohes Maß an Festigkeit. Die Magnesium-Trennwand zwischen Kraftstoffbehälter und Kofferraum des SLK bringt lediglich 3,2 Kilogramm auf die Waage, während eine vergleichbare Abtrennung aus Stahlblech etwa sechs Kilogramm schwer wäre. Auch gegenüber einem Aluminium-Bauteil mit gleicher Festigkeit sparen die Mercedes-Ingenieure durch den Magnesium-Einsatz etwa ein Kilogramm Gewicht.

Das Leichtbau-Material Magnesium tritt beim neuen Mercedes-Benz SLK auch an anderen Stellen in Erscheinung: Im Motorraum bestehen die Zylinderkopf-Hauben der beiden SLK-Triebwerke aus Magnesium, und die zweiteilige Abdeckung hinter den Überrollbügeln des Roadsters wird aus Magnesium-Druckguß hergestellt. Dank des Gußverfahrens lassen sich hier die notwendigen Befestigungspunkte für die Seilzüge, Schwinghebel und Federn gleich in einem Arbeitsgang an der Unterseite der Abdeckung anbringen. Das spart nicht nur Zeit und Geld, sondern vor allem Gewicht.

Der Magnesium-Einsatz beim SLK ändert freilich nichts am Leichtbau-Prinzip von Mercedes-Benz. Es bleibt dabei: Der wichtigste Bestandteil im Werkstoffprogramm des Stuttgarter Automobilherstellers heißt nach wie vor Stahl. Denn auch durch optimierten, intelligenten Stahlrohbau lassen sich etliche Pfunde abspecken. Den Zielkonflikt "Leichtbau kontra Festigkeit" lösen die Fachleute dabei in zunehmendem Maße durch den Einsatz höherfester Stahlsorten, die bei gleicher Festigkeit eine Verringerung der Blechdicke ermöglichen. Immerhin: Rund 32



Prozent aller Bleche in der Rohbaustruktur des SLK bestehen aus hochfestem Stahl.

16

Daten: Kompakte Außenabmessungen, geringes Leergewicht

Dank des innovativen Leichtbau-Konzepts wiegt der neue SLK in seiner Basisversion nur 1 270 Kilogramm (nach EG-Richtlinie) - trotz kompletter Sicherheitsausstattung und elektrisch versenkbarem Stahl-Hardtop.

Leicht und kompakt: Der Karosserie-Steckbrief des SLK

	SLK 200	SLK 200* /230 KOMPRESSOR
Länge	3 995 mm	3 995 mm
Breite	1 715 mm	1 715 mm
Höhe	1 265 mm	1 270 mm
Radstand	2 400 mm	2 400 mm
Max. Kofferraum- volumen**	348 l	348 l
Leergewicht***	1 270 kg	1 325 kg
Zul. Gesamt- gewicht***	1 530 kg	1 585 kg

Vorläufige Angaben. *Lieferbar in Italien, Portugal und Griechenland.

nach VDA-Meßmethode inkl. Gepäckbox; *nach 92/12/EG inkl. 75 kg für Fahrer und Gepäck.

Vario-Dach: High-Tech in Mechanik und Hydraulik

Das Vario-Dach ist zweifellos die eigentliche Technik-Sensation im Karosseriebereich des SLK. Ein Knopfdruck an der Mittelkonsole genügt und über den Insassen entfaltet sich ein stabiles Stahl-Hardtop, das den Roadster zum Coupé verwandelt und die Passagiere optimal vor Wind, Wetter und Kälte schützt. Dank dieser Doppelfunktion des Vario-Dachs ist der SLK ein kompromißloses Ganzjahres-Auto.



Das Hardtop besteht aus einer zweischaligen Stahlblech-Konstruktion, die quer zur Fahrtrichtung geteilt ist. Innenteil und Außenbeplankung der vorderen Hälfte sind fest miteinander verbunden und werden durch einen umlaufenden Dachrahmen verstärkt.

Eine Hydraulikpumpe im Kofferraum des SLK steuert den gesamten Bewegungsablauf des Vario-Dachs. Sie arbeitet mit einem Druck von maximal 200 bar und ist mit fünf Hydraulikzylindern verbunden: Zwei sind für den Antrieb des Vario-Dachs zuständig, zwei für die Bewegungen des Kofferraumdeckels und ein weiterer Zylinder sorgt für die automatische Verriegelung des Dachs am Scheibenrahmen. Das elektronische Zentralsteuergerät des SLK überwacht den Bewegungsablauf des Vario-Dachs und erkennt anhand verschiedener Schaltersignale, ob die Technik einwandfrei funktioniert. Die vollständige Bewegung des Vario-Dachs läuft binnen 25 Sekunden in jeweils sechs exakt aufeinander abgestimmten Phasen ab - mit millimetergenauer Präzision:

Dachkinematik: Verwandlung in 25 Sekunden

	Vario-Dach öffnen	Vario-Dach schließen
1	Öffnen der vorderen und hinteren Seitenscheiben	Öffnen der vorderen Seitenscheiben
2	Entriegeln des Vario-Dachs	Hochstellen des Kofferraumdeckels
3	Hochstellen des Kofferraumdeckels	Schließen des Vario-Dachs; Gleichzeitiges Hochstellen und Schließen der Abdeckung hinter den Überrollbügeln
4	Öffnen des Vario-Dachs und Hochstellen der Abdeckung hinter den Überrollbügeln; Einfahren des Vario-Dachs in den Kofferraum und gleichzeitiges Schließen der Abdeckung hinter den Überrollbügeln	Schließen des Kofferraumdeckels
5	Schließen des Kofferraumdeckels	Verriegeln des Vario-Dachs
6	Schließen der vorderen Seitenscheiben	Schließen der vorderen und hinteren Seitenscheiben



Damit das Vario-Dach vollständig im Gepäckraum des SLK verschwindet, haben die Mercedes-Ingenieure auch den Kofferraum-Deckel in die Dachkinematik integriert. Er klappt nach hinten auf, so daß die Dachhälften auf ihrem Weg in den Kofferraum genügend Bewegungsfreiheit haben. Sobald sich das Vario-Dach im Gepäckabteil des Roadsters zusammengefaltet hat, klappt der Heckdeckel wieder nach vorne und rastet automatisch in zwei Verschlüssen auf den Radläufen ein. Anschließend läßt er sich zum Be- oder Entladen des Gepäckabteils wieder in herkömmlicher Weise öffnen.

Kofferraum: Gepäckbox in der Reserveradmulde

Das elektrohydraulische Steuerungssystem legt das Vario-Dach im oberen Teil des SLK-Kofferraums ab. Ein Kunststoff-Rollo trennt diesen Bereich vom darunterliegenden Gepäckraum ab. Bei geöffnetem Dach beträgt das Fassungsvermögen des Kofferraums 145 Liter (VDA-Meßmethode) - genug für das Handgepäck der beiden SLK-Passagiere. Bei geschlossenem Vario-Dach läßt sich das Trennrollo aushängen und das Ladevolumen des Heckabteils vergrößert sich auf insgesamt 348 Liter. Besonders praktisch ist die herausnehmbare Gepäckbox (21 Liter), die je nach Kundenwunsch und Länderausführung anstelle des Reserverads in der entsprechenden Mulde im Boden des Kofferraums des SLK Platz findet.

Aerodynamik: Detailarbeit im Windkanal

Bei ihren Tests und Messungen im Windkanal beschäftigten sich die Mercedes-Ingenieure nicht nur mit der Optimierung des c_w -Werts, sondern auch mit dem ebenso wichtigen Aspekt der Fahrsicherheit. Stichwort Fahrstabilität: Mit Hilfe aerodynamischer Maßnahmen haben die Fachleute den Auftrieb der Karosserie deutlich reduziert und somit die Straßenlage des Roadsters verbessert. Das bewirken beispielsweise die speziellen Mini-Spoiler vor den vorderen Radhäusern



des SLK. Sie lenken den Fahrtwind um, so daß die Luft an den Rädern vorbei in Richtung Fahrbahn strömt. Die dezente Abrißkante, die in die hintere Kante des Kofferraumdeckels integriert ist, verringert den Auftrieb des Roadsters an der Hinterachse. Solche und eine Vielzahl anderer Detailmaßnahmen an der SLK-Karosserie sorgen dafür, daß der Roadster nicht nur sicher auf der Straße, sondern auch gut im Wind liegt. Das beweisen die aerodynamischen Meßwerte des Sportwagens:

Gut im Wind: SLK 200 mit günstigem c_w -Wert von 0,33

	SLK 200	SLK 200* /230 KOMPRESSOR
Lufwiderstands- beiwert c_w	0,33	0,35
Stirnfläche A	1,85 m ²	1,86 m ²
Luftwiderstand $c_w \times A$	0,61m ²	0,65 m ²

Alle Meßwerte bei geschlossenem Vario-Dach.
*Lieferbar in Italien, Portugal und Griechenland.

Windschott: Gleichmäßige Luftverteilung im Innenraum

"Thermische Behaglichkeit" lautet der Fachbegriff für eine weitere Entwicklungsdisziplin der Aerodynamikingenieure. Im Klartext: Es ging um die Verringerung der Zugluft im Innenraum des neuen Mercedes-Roadsters. Denn bei höherer Geschwindigkeit kann der Einfluß des Fahrtwindes für die Insassen eines offenen Automobils recht unangenehm werden - vor allem an der Stirn und im Nacken. Das Ziel der Aerodynamik-Fachleute war es, diese Effekte so gering wie möglich zu halten und den SLK-Insassen auch bei geöffnetem Vario-Dach ein Optimum an Fahrkomfort zu bieten. Mit Hilfe eines speziellen Test-Dummys, in dessen Kunststoffhaut elektrische Temperaturfühler stecken, gingen sie den Windverhältnissen im Innenraum auf die Spur und entwickelten eine wirksame Abhilfemaßnahme: Ein Windschott aus feinmaschigem Textilgewebe, das sich mit wenigen Handgrif-



fen über die Überrollbügel spannen läßt und für eine gleichmäßige Luft- und Temperaturverteilung im Innenraum des Roadsters sorgt.

Das rahmenlose Windschott gehört zur Serienausstattung des neuen Mercedes-Roadsters. Wird das Netz nicht benötigt, läßt es sich zusammenfallen und problemlos verstauen.

Scheinwerfer: Streuscheiben aus Kunststoff, Reflektoren aus dem Computer

Bei der Entwicklung der Scheinwerfer für den SLK orientierten sich die Mercedes-Ingenieure vor allem an zwei Vorbildern aus dem eigenen Hause: Während das Coupé der S-Klasse in puncto Formgestaltung und Anordnung Pate stand, entspricht die Technik der Hauptscheinwerfer der Mercedes-Benz E-Klasse. Ein neuer Werkstoff und ein richtungweisendes Herstellungsverfahren erleichterten die Gestaltung der Hauptscheinwerfer: Wie bei der E-Klasse bestehen die Streuscheiben nicht aus Glas, sondern aus beschichtetem Polycarbonat, einem hochwertigen Kunststoff mit vielen Vorzügen. Dazu gehört seine leichte und präzise Formbarkeit, die den Designern neue Möglichkeiten eröffnet. Hinzu kommen andere gute Eigenschaften des Kunststoffs: die Gewichtseinsparung von rund 50 Prozent gegenüber Glas und die geringe Bruchempfindlichkeit.

Die Reflektoren der SLK-Scheinwerfer wurden per Computer berechnet. Er gliederte die Reflexionsfläche in eine Vielzahl kleiner Spiegel und berechnete für jedes dieser Elemente eine optimale Form und Lage. Das Zusammenspiel aller Reflektorelemente ergibt schließlich die gewünschte optimale Lichtverteilung und Fahrbahnausleuchtung. Die Kombination der Reflektoren mit modernen H 7-Glühlampen steigert die Lichtausbeute zusätzlich - um den Faktor 1,5 gegenüber der bisherigen H 4-Technik.



Sicherheit

21

RUNDUM GESCHÜTZT

- Überschlagsicherheit: Rohrverstärkte A-Säulen und stabile Überrollbügel
- Insassenschutz: Ellipsoid-Stirnwand statt Gabelträgerprinzip
- Rückhaltesysteme: Gurtstraffer und Gurtkraft-Begrenzer serienmäßig
- Sensoren: Automatische Beifahrer- und Kindersitz-Erkennung

Die Erkenntnisse der Mercedes Unfallforschung bildeten die Grundlage für die Sicherheitsentwicklung des neuen Roadsters SLK. Und diese Erkenntnisse sprechen eine deutliche Sprache - vor allem zum Thema Überschlagsicherheit. Während Überschläge "nur" einen Anteil von neun Prozent am allgemeinen Unfallgeschehen auf den deutschen Straßen haben, gehören bei den Cabrios und Roadstern immerhin rund 27 Prozent aller Kollisionen zu dieser Unfallkategorie. Überschläge sind damit bei offenen Automobilen weitaus häufiger als Seitenkollisionen.

Für den Schutz der Insassen beim Fahrzeugüberschlag sorgen beim SLK vor allem zwei sicherheitstechnische Merkmale: A-Säulen mit innenliegender Rohrverstärkung und zwei feststehende Überrollbügel aus hochfestem Stahl, die optisch besonders gut zum SLK passen und die obendrein beim Crash sehr wirksam sind.

An Material wurde bei der Auslegung der Überrollbügel nicht gespart: Die mit Kunststoff umschäumten Stahlrohre haben einen Durchmesser von 40 Millimetern und eine Wandstärke von immerhin 2,5 Millimetern. Ebenso aufwendig ist die Verankerung der beiden Überrollbügel. Die Rohre sind mit einem stabilen Querträger verschraubt, der im oberen Bereich der Rückwand angeordnet ist. Damit ist sichergestellt, daß die Bügel beim Crash für eine zuverlässige Abstüt-



zung sorgen. Zu dieser vorbildlichen Sicherheit tragen auch die A-Säulen des neuen Mercedes-Roadsters bei. Mit ihrer Konstruktion haben die Mercedes-Ingenieure erneut Einfallsreichtum bewiesen, von dem die SLK-Insassen bei einem etwaigen Überschlagunfall profitieren werden. In den A-Säulen verbergen sich zwei Rohre mit 20 und 25 Millimeter Durchmesser, die ineinandergesteckt, verformt und mit speziellen Haltern an die äußeren Schalen der A-Säulen geschweißt werden. Jedes der beiden Rohre übernimmt beim Überschlag eine bestimmte Aufgabe: Das obere ragt bis an den Rahmen der Frontscheibe und verbessert dessen Steifigkeit, während das untere Rohr die A-Säule in Höhe der Instrumententafel nachhaltig verstärkt.

Kompatibilität: Vorbaustruktur mit eingebautem Partnerschutz

Die Sicherheitsentwicklung für den Front-, Seiten- und Heckaufprall orientierte sich an den Maßnahmen für die C- und E-Klasse. Das bedeutet: Auch der SLK entspricht den neuesten Erkenntnissen der Unfallforschung, die neben dem Eigenschutz auch dem Partnerschutz noch größere Bedeutung einräumen. Deshalb ist die Vorbaustruktur des Sportwagens so konstruiert, daß sie insbesondere bei einer Frontalkollision mit Kleinwagen mehr Verformungsarbeit übernehmen kann und damit auch dort die Insassenbelastung verringert.

Für die Optimierung des Partnerschutzes haben die Fachleute ein neuartiges Testverfahren entwickelt, das eine wirklichkeitsgetreue Simulation typischer Gegenverkehrsunfälle ermöglicht: den Crash gegen die deformierbare Barriere. Diese Prüfung soll zwar erst ab 1998 in der Europäischen Union für alle neuentwickelten Personenwagen vorgeschrieben werden, bei Mercedes-Benz gehört sie aber schon heute zum Standardtest bei der Entwicklung neuer Personenwagen. Vor der üblichen Betonbarriere ist ein 38 Zentimeter tiefer Aluminiumkörper mit



Wabenstruktur angeordnet. Die Alu-Struktur hat beim Crash ein ähnliches Deformationsverhalten wie eine Fahrzeugfront.

Die Gestaltung der Vorbaustruktur des SLK basiert auf dem bewährten Prinzip der Mercedes-Benz C-Klasse: Ein großvolumiger Querträger aus hochfestem Stahlblech verbindet die beiden Längsträger im vorderen Bereich und bildet so einen stabilen Zugverband, der vor allem bei den häufigen Offset-Kollisionen Wirkung zeigt, indem er bei einseitiger Belastung der Frontstruktur beide Längsträger zur Energieumwandlung aktiviert. Zur Kraftverteilung trägt auch der nachgeordnete Achsquerträger bei.

Ellipsoid-Stirnwand: Premiere für ein neues Konzept

Im Anschluß an die Längsträger folgt eine weit nach vorne gewölbte Stirnwand, die ebenfalls zu den sicherheitstechnischen Innovationen des SLK zählt. Das neu entwickelte Bauteil - die Ingenieure nennen es Ellipsoid-Stirnwand - vergrößert nicht nur den vorderen Deformationsbereich, es ermöglicht auch einen optimalen Kraftfluß beim Frontalcrash.

Durch ihre Wölbung an den Außenbereichen stellt die SLK-Stirnwand eine direkte Verbindung zwischen den vorderen Längsträgern, den innenliegenden Anschlußträgern in der Bodengruppe sowie den äußeren Längsträgern in den Türschweller her. Das bringt verschiedene Vorteile: Die vorderen Längsträger finden in den nachgeordneten Anschlußbereichen eine optimale Abstützung, so daß die Aufprallkräfte in die Trägerstruktur verzweigt werden und die Fahrgastzelle weitgehend unbeschädigt bleibt. Auf den inneren Zweig des Gabelträgers, der bisher für eine gleichmäßige Verzweigung der Aufprallkräfte sorgte, können die Mercedes-Ingenieure dank der neuen Ellipsoid-Stirnwand verzichten. Denn sie stellt für die Motor-/Getriebe-Einheit, die sich beim Crash nach hinten verlagert, ein



drucksteifes Hindernis dar und verringert somit das Eindringen der Aggregate in den Innenraum. Laut Statistik gehen beim Frontalcrash immerhin rund 70 Prozent aller schweren Insassenverletzungen auf das Konto der Rückverlagerung von Motor und Getriebe in die Fahrgastzelle.

Rückhaltesysteme: Insassenschutz à la E-Klasse

Bei der Entwicklung der Rückhaltesysteme für den SLK stand die Mercedes-Benz E-Klasse Pate. Deshalb kommen in dem neuen Roadster die gleichen wirkungsvollen Systeme zum Einsatz wie in den Limousinen und T-Modellen der E-Klasse:

- Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer verringern das Verletzungsrisiko bei einer Frontalkollision.
- Leistungs-Gurtstraffer reduzieren den prinzipbedingten Leerweg des Gurtbandes („Gurtlose“) und sorgen dafür, daß die Insassen beim Crash durch engangliegende Gurte noch besser mit der Fahrgastzelle verbunden sind und frühzeitig mit der Fahrzeugstruktur verzögert werden.
- Gurtkraft-Begrenzer in den Aufrollautomaten der Sicherheitsgurte verringern beim Frontalaufprall die Rückhaltekraft des Gurtbandes. Dank Gurtkraft-Begrenzer wird das Risiko von Brust- und Schulterverletzungen verringert, die auf die lebensrettende Schutzfunktion des Gurtes zurückzuführen sind.
- Kopfstützen verbessern den Insassenschutz bei einem Frontal- oder Heckaufprall. Die SLK-Kopfstützen sind höhenstellbar.
- Serienmäßige Rohrverstärkungen in den Türen bieten den Insassen zusätzlichen Schutz bei einer Seitenkollision.
- Sidebags mit einem Volumen von jeweils 16 Litern lösen bei einem Seitenaufprall binnen 0,007 Sekunden aus und schieben sich zwischen Insassen und Tür. Dadurch verringert sich das Risiko von Brust- und Kopfverletzungen. Mercedes-Benz rüstet den SLK auf Wunsch mit den seitlichen Luftpolstern aus.



Beifahrer-Erkennung: Elektronik im Sitzpolster

25

Das perfekte Rückhaltesystem des SLK wird durch eine neuentwickelte Technik für den Beifahrersitz ergänzt, die automatisch erkennt, ob dort ein Passagier Platz genommen hat. Die Sensorik besteht aus einer druckempfindlichen Matte und einer speziellen Auswerte-Elektronik in der Schaumauflage der Sitzpolsterung. Wird der Beifahrersitz mit einem Gewicht von mehr als zwölf Kilogramm belastet, gibt die Elektronik ein entsprechendes Signal an das Steuergerät der Rückhaltesysteme, die dann beim Crash den Beifahrer-Airbag, den Gurtstraffer und - je nach Unfalltyp - auch den Sidebag des Beifahrers in bewährter Manier auslöst. Bleibt der Sitz jedoch leer, werden die Rückhaltesysteme auf der Beifahrerseite nicht aktiviert und unnötige Auslösungen des Luftpolsters somit vermieden. Dadurch hilft die Beifahrer-Erkennung des SLK, die Unfallkosten zu verringern.

Zu der neuen Sensorik gehört außerdem eine automatische Kindersitz-Erkennung: Über zwei Mini-Antennen im Sitzpolster sendet die Auswerte-Elektronik ein codiertes Abfragesignal aus, das Empfangsgeräte (Transponder) im Sockel der Reboard-Kindersitze entschlüsseln und ihrerseits einen Antwort-Code ausstrahlen. Er wird über die Sitzantennen an die Airbag-Elektronik weitergeleitet, die auf diese Weise erkennt, daß ein solcher Kindersitz installiert ist. In diesem Fall blockiert der Mikrocomputer automatisch die Aktivierung des Beifahrer-Airbags. Bei Reboard-Kindersitzen, auf denen die kleinen Mitfahrer mit dem Rücken zur Fahrtrichtung Platz nehmen, macht die Kombination „Kindersitz plus Airbag“ keinen Sinn, denn das Reboard-System bietet an sich schon eine sehr gute Schutzwirkung für Kinder. Mercedes-Benz bietet einen Reboard-Kindersitz mit Transpondertechnik im Zubehörsortiment an.



EIN PLATZ FÜR ZWEI

- Innenausstattung: Farbenfrohes Erscheinungsbild
- Sitze: Schwingsystem und Schaumpolster in Kombination
- Cockpit: Rundinstrumente mit klassischer Note
- Diebstahlschutz: Fahrberechtigungssystem mit Transpondertechnik

„Neue Ideen braucht die Auto-Welt“ - nach diesem Motto arbeiteten die Mercedes-Designerinnen und -Designer bei der Interieur-Gestaltung des neuen Roadsters SLK. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Im Team entwickelten die Fachleute Farben, Formen und Dessins, die dem Charakter dieses ebenso jugendlichen wie dynamischen Automobils entsprechen.

Der Blick in den Innenraum zeigt das Besondere des neuen Mercedes-Modells: Erstmals haben die Interieur-Designer beim SLK auch Instrumententafel, Mittelkonsole, Türverkleidungen, Sitze und Lenkrad wirklich farbig gestaltet. Das Resultat ist ein junger, attraktiver Auftritt, mit dem sich der Roadster von anderen Automobilen unterscheidet. Je nach Außenlackierung stehen fürs Interieur fünf Farben zur Auswahl: Bei Stoffausstattung Scarlet, Mondrian, Mint und Anthrazit und fürs Leder-Interieur Scarlet, Mondrian, Quarz und Anthrazit. Oder anders ausgedrückt: Rot, Blau, Grün, Beige und Schwarz. Auch das Stoffdessin der SLK-Sitze ist konsequent auf den sportlichen Zweisitzer abgestimmt und paßt zu dessen Dynamik. Das originelle asymmetrische Karo-Muster der Sitzbezüge ist buchstäblich in Bewegung: An der Rückenlehne löst sich die Karo-Struktur von unten nach oben in einzelne Rechtecke auf und geht dann in ein Uni-Dessin über. Ebenso ist es auf der Sitzfläche, wo die „Kästchen“ von hinten nach vorne „wandern“. Der Name des SLK-Stoffdessins: Caruso.



Sitze: Komfort durch neuartiges Schwingsystem

27

Neben ihrem farbenfrohen Erscheinungsbild haben die SLK-Sitze auch einige technische Besonderheiten zu bieten. Um das Platzangebot für Fahrer und Beifahrer nicht durch voluminöse Sitzpolster einzuschränken, entwickelten die Mercedes-Ingenieure eine neue Technik, mit der sie in dem Roadster hinsichtlich Komfort annähernd so gute Ergebnisse erzielen wie bei den Limousinen der C- und E-Klasse. Die Idee: An die Stelle des üblichen Stahlfederkerns tritt beim SLK ein sogenanntes Schwingsitz-System, das im wesentlichen aus einem Polyurethan-Polsterkissen und einer Kunststoffschale besteht. Ein Gelenk am vorderen Teil und zwei kleine Schraubenfedern im hinteren Bereich sorgen dafür, daß die Sitzschale eventuelle Stöße zusätzlich abfedern kann.

Maßkonzeption: Mensch und Auto im perfekten Zusammenspiel

Sicherheit und Komfort eines Automobils hängen jedoch nicht allein von solchen technischen Systemen ab. Ebenso wichtig sind andere Kriterien, die bei Mercedes-Benz unter dem Stichwort Maßkonzeption zusammengefaßt werden. Gemeint sind die Dimensionen des Innenraums, die für das Raumgefühl, die Bewegungsfreiheit und das Wohlempfinden der Insassen ausschlaggebend sind. Sie entscheiden aber auch über die Bedienungsfreundlichkeit, die Sichtverhältnisse und die Sitzposition. Das Ziel der Mercedes-Ingenieure ist es, unter dem Begriff „Adaptive Sicherheit“ ein perfektes Miteinander von Mensch und Auto herzustellen, das wiederum eine entspannte und sichere Fahrweise ermöglicht.

Mit einer Gesamtlänge von 3 995 Millimetern ist der SLK rund 500 Millimeter kürzer als die Roadster der SL-Klasse und die Limousinen der C-Klasse. Trotz dieser kompakten Außenabmessungen bietet der neue Mercedes-Sportwagen Fah-