

Erhaben
Beeindruckender
Grill in der Front-
partie



OFFEN SPAREN

Interessante Idee: Mercedes steckt den OM 651-Diesel in den SLK 250 CDI. Und das ist gut so, wie der Test zeigt.

Diese Geschichte hätte beinahe bereits vor rund 30 Jahren begonnen: Aufgrund neuer Flottenverbrauchsregelungen in den USA verblüffte Mercedes seine Kunden mit dem Fünfzylinder-Diesel OM 617 unter den Hauben von S-Klasse und

W123 Coupé. Der damaligen Roadster-Bauweise R107 blieb er allerdings erspart. Heute qualifiziert unter anderem die anständigen Laufkultur moderne Selbstzünder für den Einsatz in allen erdenklichen Fahrzeuggattungen. Auftritt Mercedes SLK 250 CDI.

Moment mal – Laufkultur? Für ihre besondere Geschmeidigkeit war die 204 PS starke Ausbaustufe des OM 651-Vierzylinders bislang weniger bekannt. Und tatsächlich: Der morgendliche Kaltstart lässt eher die Augenbrauen nach oben schnellen. Es nagelt



Erhellend Kühle Alu-Zierleisten ab Werk schmücken das SLK-Interieur. Das abdunkelnde Glasdach kostet 2368 Euro extra



Ergänzend Im Roadster-Segment ist der 204-PS-Diesel ein echter Exot

hörbar unter der langen Motorhaube, und Vibrationen schleichen sich bis ins erstklassig verarbeitete Interieur. Doch wenige hundert Meter Fahrt später bleibt nur noch ein dumpf-kerniger Klangteppich übrig, den die neue Abgasanlage ausrollt und über das gesamte Drehzahlband kräftig ausklopft – ungewohnt, aber überraschend roadsterkompatibel.

Wobei: Beim Drehvermögen selbst zeigt sich das 2,1-Liter-Triebwerk eher zurückhaltend, verlässt sich stattdessen auf seine Drehmoment-Keule, die in den Brennräumen ruht und die er bereits ab 1600 Umdrehungen heftig schwingt. Und reichlich Newtonmeter können in einem Sportwagen ja nicht schaden, üppige 500 davon erst recht nicht. Die muss die bekannt fleißige Siebenstufenautomatik bändigen, die sich allerdings selbst im manuellen Modus nicht vom Kickdown trennen möchte.

Insgesamt erweisen sich Motor und Getriebe jedoch auch im neuen Umfeld als perfekt eingespieltes Team und verhalfen dem Zweisitzer zu guten Fahrleistungen. In sieben Sekunden erreicht der über 1,6 Tonne schwere SLK die 100-km/h-Marke – drei Zehntel langsamer, als der Hersteller verspricht. Wenn sich schon ein Diesel in einen Sportwagen verirrt, zählt der Verbrauch mindestens genauso viel. Die Werksangabe:

4,9 L/100 km. Die Realität: 7,8 L/100 km. Doch wer seinen Fahrstil den entsprechenden Prüfzyklen anpasst, schafft auch im normalen Straßenverkehr Werte unter fünf Liter. Und wer den SLK artgerecht bewegt, kommt mit dem Testverbrauch immer noch rund 770 Kilometer weit – und hat viel Spaß dabei.

Windet sich beispielsweise ein makelloses Asphaltband durch hügelige Landstriche, schraubt sich der mit dem optionalen AMG-Paket ausgerüstete Testwagen dynamisch Anstiege hinauf und in Täler hinab. Jetzt dürfen die adaptiven Dämpfer (1416 Euro Aufpreis) in der Stellung Sport arbeiten, in der sie von vornherein die Seitenneigung auf ein Minimum reduzieren. Im S-Modus geht die Automatik das verschärfte Tempo mit, schaltet bei forschem Anbremsen flink zurück und bei manueller Gangwahl verzögerungsfrei hoch. Und falls der Fahrer den Einlenkpunkt verschläft – an der Lenkung mit variabler Übersetzung selbst liegt es nicht, denn sie setzt alle Befehle unmittelbar um, verhärtet allerdings bei extrem schnellen Kursänderungen. Dabei zeigt der überwiegend neutrale Mercedes zudem sein durch eine spezielle ESP-Programmierung unterstütztes, leicht übersteuerndes Fahrverhalten.

Aber was, wenn die Straße jegliche Dynamik vereitelt und ihr löchriges, vom Spatzwang gezeichnetes Gesicht zeigt? Das Fahrwerk pariert lässig, was angesichts der selbst im Normalmodus straffen Grundabstimmung überrascht. Wichtig für den Komforteindruck: die Sitze. Sie gefallen mit einer straffen Polsterung und packendem Seitenhalt und verfügen, ebenso wie das schicke Sportlenkrad, über einen ausreichenden Verstellbereich. Das bekommen SLK-Fahrer natürlich unabhängig von der Motorisierung, üppiges Drehmoment, minimalen Verbrauch ohne Einbußen bei der Fahrdynamik aber nur im 250 CDI – die Geschichte beginnt also keinen Tag zu früh.

Text: Jens Dralle
Fotos: Hans-Dieter Seufert



Erfrischend Innerhalb von 20 Sekunden faltet sich das Dach zusammen

Ernüchternd Dieses schicke Interieur gehört zum AMG-Paket für 3689 Euro



Jens Dralle mag die Kombination aus Roadster und Diesel

„Massig Drehmoment, knurriger Klang – beides passt zum dynamischen SLK“



BEWERTUNG ★★★★★

- **Druckvoller Dieselmotor**, gute Fahrleistungen, niedriger Verbrauch, agile Fahrwerksabstimmung, sehr hohe Fahrsicherheit, präzise Lenkung, bequem gepolsterte Sitze, hochwertige Verarbeitung, gute Platzverhältnisse, einfache Bedienung, umfangreiche Sicherheitsausstattung.
- **Mäßige Drehfreude**, hohes Preisniveau, Serienausstattung überschaubar, nur zwei Jahre Garantie.

MOTOR

Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor mit Abgas- turbolader, Ladeluftkühler, Hubraum 2143 cm³, Leistung 150 kW (204 PS) bei 4200/min, maximales Drehmoment 500 Nm bei 1600/min.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	243 km/h
Beschleunigung	
0 – 60 km/h	4,9 s
0 – 100 km/h	7,0 s
0 – 130 km/h	11,8 s
0 – 160 km/h	19,0 s

BREMSWEG

aus 100 km/h kalt/warm 34,7/35,7 m

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Testverbrauch 7,8 L/100 km

GRUNDPREIS

Mercedes 250 SLK CDI Blue Efficiency Euro 41.829,-