

- Fenster schließen
- Artikel drucken


**Bild für Bild >**

 Ein wunderbares Spielzeug:  
Mercedes-Benz SLK 350

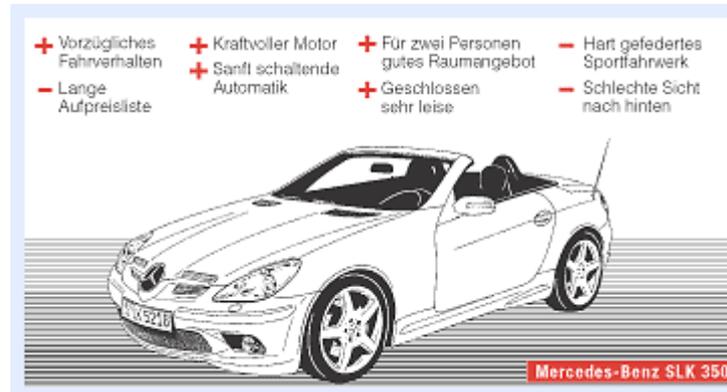

Rassiges Open-Air-Vergnügen

## Fahrtbericht Mercedes-Benz SLK 350

### Man kann sich nicht nur am Luftschal erwärmen

Der kleine Roadster macht einen gewaltigen Sprung nach vorn

Von *Boris Schmidt*



04. August 2004 Sommer 2004 in Deutschland. Meistens nur Regen. Nur gut, daß es Lichtblicke wie den neuen Mercedes-Benz SLK gibt. Damit lassen sich die Stunden zwischen den Schauern offen genießen, und wenn es wieder tröpfelt, wird in kaum 20 Sekunden aus dem kleinen Kabriolett ein Sportcoupé. Dieses elektrische Klappdach war bei der Premiere des ersten SLK vor acht Jahren noch eine Sensation, jetzt hat man die Technik verfeinert, es faltet sich intelligenter zusammen. Wenn es im Kofferraum verstaut ist, bleiben immer noch 208 Liter Ladevolumen, das sind 43 Prozent mehr als bisher und übertrifft Kofferräume klassischer Roadster wie den des Mazda MX-5 (145 Liter) deutlich. Es soll aber nicht verschwiegen werden, daß der alte SLK geschlossen mehr zu bieten hatte: 350 Liter.

Das dürfte aber der einzige, vernachlässigbare Nachteil gegenüber seinem Vorgänger sein. Der neue SLK hat schon optisch gewonnen, weil er erwachsener geworden ist, er wirkt nicht mehr so verspielt, ist weniger feminin. Er ist etwas breiter und höher sowie knapp acht Zentimeter länger geworden, bleibt aber mit 4,09 Meter noch kurz und knackig. Die Front ähnelt dem Übersportwagen SLR, vor allem wenn Bi-Xenon-Schweinwerfer montiert sind. Die gibt es allerdings nur in Verbindung mit einem AMG-Styling, was dann zusammen 4414 Euro extra kostet. Obwohl der SLK sehr gut ausgestattet ist, hat die Aufpreisliste noch mehr solcher Überraschungen parat, doch dazu später mehr.

Das Wichtigste am Auto ist und bleibt der Motor. Zur Zeit darf der SLK-Kunde nur aus zwei Triebwerken wählen. Das Einsteigermodell mit seinem 1,8-Liter-Kompressor-Motor bietet 120 kW (163 PS), mit V6-Motor und 3,5 Liter Hubraum sind es schon 200 kW (272 PS), und von Herbst an wird noch eine AMG-Version offeriert mit V8-Motor, 5,5 Liter Hubraum und 265 kW (360 PS) für 63 974 Euro. Da

bescheiden wir uns doch lieber mit 43 384 Euro, dem Grundpreis für den SLK 350.

Kombiniert mit einer siebenstufigen Automatik (2169 Euro Aufpreis, sonst manuelles Sechsganggetriebe), erhält man ein Kraftpaket, das hinsichtlich der Leistung keine Wünsche mehr offenläßt. Der vollkommen neu konstruierte Motor bietet einen wohligen Sound und Kraft in allen Lebenslagen. Man muß mit dem Gaspedal vorsichtig umgehen, die vielen PS packen sofort zu; wenn es sein soll, ist man nach glatt 6 Sekunden von 0 an bei 100 km/h angekommen, und erst bei 250 ist dann Schluß - elektronisch begrenzt, wie bei Mercedes-Benz üblich. Die Automatik harmonisiert hervorragend mit dem Motor, sie schaltet sehr sanft, man muß schon aufpassen, um die Schaltpunkte überhaupt mitzubekommen. Mit sieben Gängen läßt sich die Spanne der Leistung natürlich noch besser spreizen als mit fünf oder sechs, in der direkten Stufe liegen bei 100 km/h nur 2000 Umdrehungen in der Minute an, bei 130 km/h sind es 2600/min, bei der Höchstgeschwindigkeit knapp 5100/min. Wer will, kann manuell die Stufen wechseln, entweder herkömmlich mit dem Wählhebel oder mit Tasten am Lenkrad, diese kosten jedoch 232 Euro extra. Wer im manuellen Modus fährt, kann dennoch mit Kickdown die größtmögliche Beschleunigung erleben. Beim Halt vor der Ampel wird automatisch zurückgeschaltet - warum aber die Ganganzeige nicht wechselt, ist unverständlich.

Den manuellen Modus braucht man eigentlich nicht, denn die Automatik sucht sich beinahe immer den richtigen Gang, auch auf hügeligen Strecken oder bergab, da schaltet sie selbst zurück. Nicht beschweren kann man sich zudem über die Trinksitten des Motors. Obwohl 3,5 Liter Hubraum beileibe nicht wenig sind, kamen wir im Schnitt mit 11,7 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer aus. Wer gemütlich fährt, kann den Spritbedarf durchaus in Richtung 10 Liter auf 100 Kilometer drücken, wer die Leistung abrufen will, darf sich aber über 14 Liter und mehr nicht wundern.

Ohne Fehl und erst recht ohne Tadel ist das Fahrverhalten des SLK. Das Fahrwerk ist eng mit dem der C-Klasse verwandt, wie dort gibt es jetzt eine direkt übersetzte Zahnstangenlenkung, mit der sich der SLK sehr exakt pilotieren läßt. Eine Kurvenhatz über kleine Landsträßchen ist eine wahre Freude, im Hintergrund hat man ja immer noch das Stabilitätsprogramm ESP, das eingreifen kann, wenn es dann doch zu schnell geworden ist (aber darauf sollte man sich nicht verlassen). Daß der SLK Hinterradantrieb hat, spürt man vordergründig durch das Fehlen von Antriebseinflüssen in der Lenkung, sonst aber fährt sich der Wagen sehr neutral. Allerdings erwischte es uns einmal bei nasser Straße, als wir offenbar etwas zu forsich links abbogen und plötzlich das Heck dem Straßengraben zustrebte. Mit Hilfe des sofort eingreifenden ESP war die Situation schnell bereinigt. Solche Momente sind es, die ESP so wertvoll machen, auch wenn sie (zum Glück) sehr selten sind. Für die Puristen:

Man kann das ESP auch abschalten. Ob man sich das Sportfahrwerk (237 Euro Aufpreis, bei Bestellung von bestimmten Leichtmetallrädern im Preis inbegriffen) gönnen sollte, ist fraglich. Mit ihm geht nämlich ein eindeutiger Komfortverlust einher, und der Wagen setzt (weil einen Zentimeter tiefer) noch schneller auf. Auf schlechten Straßen fällt der SLK sehr stoßig wie ein Brett in die Löcher, der Fahrsicherheit mag das dienlich sein. Zu loben sind die Bremsen, die sehr fest zupacken, sich gut dosieren lassen und nicht ermüden. Ein ABS ist ebenso selbstverständlich wie reichlich Airbags (auch für die Seiten und den Kopf) für beide Insassen.

Natürlich passen nicht mehr als zwei Personen in den SLK, hinter den Sitzen ist der Innenraum fast schon zu Ende, gegen Aufpreis (151 Euro) gibt es Kleiderhüllen, passend für die Rückseiten der Fauteuils. Die neuen Sportsitze erweisen sich auf langen Strecken als sehr bequem; das Armaturenbrett wie das gesamte Interieur ist nun deutlich wertvoller gestaltet als beim Vorgängermodell. Mit dem Ablesen der Instrumente und dem Betätigen der Bedienelemente gibt es keinerlei Probleme, allenfalls sitzt der Handbremshebel etwas zu weit hinten. Zwischen den Vordersitzen an der Rückwand ist noch ein weiteres "Handschuhfach", ohnehin herrscht an Ablagen kein Mangel.

Fährt man offen mit hochgefahrenen Seitenfenstern, kann man sich bis etwa 100 km/h gut unterhalten. Auf das serienmäßige "Windschott" in Form eines Netzes zwischen den beiden Überrollbügeln kann man verzichten, es hat kaum Wirkung und stört die Rücksicht im Innenspiegel. Wie es heißt, ist ein Windschott aus Acrylglas in Vorbereitung. Geschlossen verschwindet jegliches Kabrio-Flair, das kann man positiv und negativ sehen: Selbst bei hohen Geschwindigkeiten ist es sehr leise im Wagen, die Sicht nach hinten ist aber mehr als dürftig. Zu empfehlen ist deshalb fürs Parken eine akustische Hilfe, die 756 Euro kostet.

Das Extra, das bisher aber am meisten Beachtung gefunden hat, ist zweifelsfrei der "Airscarf" oder Luftschal. Aus der Kopfstütze wird warme Luft geblasen, damit man auch bei niedrigen Temperaturen möglichst lange offen fahren kann. Es dauert zwar einige Zeit, bis die Wirkung zu spüren ist, aber es nützt tatsächlich. Der Aufpreis beträgt im Prinzip 458 Euro, mitbestellen - Überraschung - muß man aber Ledersitze (1218 Euro) und Sitzheizung (342 Euro). Wer ein CD-Radio will, zahlt mindestens 754 Euro, ein Telefon mit Freisprecheinrichtung erfordert 1009 Euro, Metallic-Lack kostet 627 Euro, Navigation (mit DVD und Radio) 3236 Euro. Wenigstens ist die Klimaanlage serienmäßig.

Dennoch, der neue SLK ist ein wunderbares Spielzeug für große Jungs (und Mädels), bei dem man sich nicht nur am Luftschal erwärmen kann, sondern auch an den Fahrleistungen, am perfekten Handling, am gesamten Auto. Wie gut die Kunden den neuen SLK annehmen, zeigt

Platz 36 in der Halbjahres-Zulassungsstatistik 2004.

Nächste Woche: Peugeot 307 CC; weitere Artikel unter faz.net/Fahrtberichte

Text: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 03.08.2004, Nr. 178 / Seite T3  
Bildmaterial: F.A.Z.

© F.A.Z. Electronic Media GmbH 2001 - 2004  
Dies ist ein Ausdruck aus www.faz.net