



Mercedes-Benz SLK

Meer cabrio, meer coupé

In 1996 presenteerde Mercedes-Benz een opmerkelijke nieuwe auto. De "SLK" was een coupé en cabriolet in één. Dankzij een elektrisch bedienbare metalen cabriokap was de SLK een comfortabele coupé en een paar tellen later een volwaardige cabriolet. Het concept bleef ongewijzigd, maar nu komt Mercedes met een compleet nieuwe SLK. Dankzij een aantal slimme vindingen heeft ook deze laatste generatie SLK alles in zich om opnieuw de trend te zetten.

De meest in het oog springende verandering is het nieuwe uiterlijk. De voorganger had een brave en bescheiden uitstraling. Dat had als gevolg dat de woorden "dameskapper" en "SLK" meer dan eens in één zin werden genoemd.

Zolang een dameskapper geen plaats neemt achter het stuur van een Formule 1 auto, is de nieuwe SLK veilig. Want de vormgeving van de nieuwkomer is afgeleid van de Mercedes-Benz Formule 1 auto en -misschien duidelijker zichtbaar- van de nu al legendarische SLR McLaren. De SLK groeide in de lengte (+ 8 cm) en de breedte (+ 6 cm) en maakt met het nieuwe gezicht duidelijk dat dit een auto is om serieus te nemen. Vooral met gesloten dak straalt de korte gedrongen vorm één en al snelheid uit.



Interieur

De vormgeving van het interieur past helemaal bij die van het exterieur. In de cockpit komen de scherpe vormen en langgerekte vlakken terug in het dashboard. Opnieuw is het verschil met de eerste generatie SLK groot, waar zacht leder comfort en luxe uitstraalde. In de nieuwe SLK voert sportiviteit ook in het interieur de boventoon, alhoewel dit absoluut geen Spartaanse sportwagen is. Een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem, boordcomputer, alarm en

cruise-control zijn bijvoorbeeld standaard. De lederen bekleding en stoelverwarming van de testauto zijn helaas opties, terwijl de basisprijs toch al zo'n 50.000 euro bedraagt.

De toegenomen buitenmaten komen geheel ten goede aan de ruimte in het interieur. Met de stoel in de achterste stand, komt zelfs een lange bestuurder nauwelijks bij de pedalen. De stoelen zijn (handmatig) in hoogte verstelbaar, wat zich in de laagste stand vertaalt in enige hoofdruimte (uniek in een coupé) en minder rijwind bij open rijden. Het stuurwiel is over een opvallend grote afstand verstelbaar, waarmee deze SLK desnoods aan de dikste Duitser ruim plaats biedt.

Het interieur is voorzien van enkele bakjes en vakjes plus een listige bekerhouder in het dashboard. Omdat bij een coupé vorm in de regel voor functie gaat, is het een prestatie "van formaat" om zoveel ruimte uit deze buitenmaten te halen.

Variodak

De attractie waarmee de SLK bekend is geworden, is het "varioudak". Mercedes-Benz was acht jaar geleden de eerste op de markt met een elektrisch bedienbaar metalen cabriodak. Een metalen dak biedt meer comfort dan een stoffen kap en maakt de SLK in gesloten toestand tot een volwaardige coupé. Helaas liet het gesloten dak van deze testauto in een enkel geval wat bijgeluiden horen. Bij precies de juiste (lees: verkeerde) snelheid en windrichting kreeg de wind hoorbaar iets vat op de constructie. Waarschijnlijk is dat exemplarisch voor de testauto, want de vorige generatie SLK was destijds voorbeeldig stil.



De laatste versie van het varioudak werkt iets sneller dan voorheen. In de bagageruimte is in plaats van een "rolgordijn" nu een afdekplaat te vinden. Deze is naar wens hoog (300 liter

bagageruimte) of laag (208 liter bagageruimte (zonder reservewiel)) te plaatsen. Alleen met de afdekplaat in de lage stand, kan het dak worden geopend. Na een druk op de knop volgt een 22 seconden durend schouwspel waarin het dak zich behendig opvouwt in de bagageruimte en de SLK transformeert van coupé tot cabriolet. Met geopend dak zijn de rijwind en rijgeluiden gemiddeld.

Gezondheid

Met het dak geopend mag de nieuwe vinding van Mercedes zich bewijzen: de "Aircarf". Door een luchtrooster in de hoofdsteunen wordt warme lucht richting de voorruit geblazen. Deze wordt door de rijwind als vanzelf teruggeblazen en zo ontstaat een ring van warme lucht rondom de hoofden van de inzittenden. Al snel blijkt dat de Aircarf is als gezondheid: het mist pas als het er niet meer is. Eenmaal uitgeschakeld blijkt de rijwind knap koud en merken bestuurder en bijrijder hoe koud het buiten is. Het effect van de Aircarf is merkbaar tot ongeveer 100 km/u en het is van belang zo te zitten dat het hoofd (bijna) tegen de hoofdsteun rust.

Voor een cabriorit bij koud weer, moet nog wel eens worden bekocht met kramp in de nek. Juist dit probleem wordt door de Aircarf perfect opgelost. Aircarf maakt het dus niet alleen mogelijk langer open te rijden, maar is zelfs bevorderlijk voor de gezondheid! Zoals de concurrentie het varioudak van de SLK kopieerde, zal de Aircarf in de toekomst vast ook navolging krijgen.

Cabrio

De sportieve vormgeving vraagt om dito rijeigenschappen. De besturing (in geval van de testauto speciale "parameter" stuurbeheersing) nodigt daartoe bepaald niet uit. Het is echter het stevig afgeveerde onderstel dat de SLK een uitmuntend weggedrag geeft en de bestuurder uitdaagt iedere bocht sneller te nemen dan de vorige. De grenzen liggen ver en een elektronisch systeem waakt over de veiligheid. Het "Electronic Stability Program" kan worden uitgeschakeld en dan valt op dat de limiet ver ligt, maar uiteindelijk vrij plotseling wordt overschreden. Wie niet gediend is van een dergelijk frivol weggedrag doet er goed aan te weten dat een uitstekende wegligging ook een uitstekende veiligheid garandeert. Een ongeluk voorkomen is nog altijd beter dan 6 airbags (alhoewel die ook aan boord zijn).



coupé. Dat komt tot uiting in het comfort en het rijgedrag (torderen is de SLK vreemd), maar ook in het uiterlijk. Met geopend dak is de SLK een prima cabriolet, waarbij de innovatieve Airscarf het mogelijk maakt langer van het cabriorijden te genieten. ■

Op het moment van introductie is slechts één motor leverbaar. Deze "SLK 200" heeft geen 2-liter motor zoals de naam doet vermoeden, maar een 1.8 viercilinder krachtbron met kompressor. De kompressor (dat wordt bij Mercedes met een "k" geschreven) is een alternatief voor een turbo en zorgt ervoor dat deze relatief bescheiden motor prima prestaties neerzet. Wat in vergelijking met de komende 3,5 liter V6 (derde kwartaal 2004) en 5.5 liter V8 (vierde kwartaal 2004) mist, zijn een zekere overmacht en grandeur die de auto een superieur gevoel geven. De sublieme remmen en het prima onderstel maken duidelijk dat de SLK geen moeite zal hebben met de verwachte krachtpatsers.

Conclusie

De Mercedes-Benz SLK was innovatief en blijft dat. De vormgeving van deze nieuwe SLK is gedurfd. Bovendien heeft Mercedes opvallend veel binnenruimte uit een bescheiden coupévorm weten te halen. De term "coupé cabriolet" mag dan door het marketingbureau van een ander merk zijn bedacht, een week rijden met de nieuwe SLK bewijst dat dit nog steeds de beste in zijn soort is.

Terwijl menig concurrent met gesloten dak niet meer dan een cabriolet met gesloten kap is, is de SLK een volwaardige



Techniek

Mercedes-Benz SLK 200 Kompressor

Maten en gewichten

Lengte	409 cm
Breedte	177 cm
Hoogte	130 cm
Wielbasis	243 cm
Gewicht	1290 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	145/300 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	1796 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	184 pk @ 5500 tpm
Koppel	250 Nm @ 2800 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,6 sec.
Topsnelheid	236 km/u
Verbruik gemiddeld	7,9 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	188 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 49.950,-
Prijs instapmodel	€ 49.950,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 52 per maand



Deze auto leasen?

Dat kan vanaf:

€ 843 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

? ? ? ? ?