



## Mercedes SLK 200 BlueEFFICIENCY

Zweitüriger Roadster der Mittelklasse  
(135 kW / 184 PS)

Die dritte Generation des SLK trägt nun das typische Mercedes-Gesicht gepaart mit klassischen Roadster-Proportionen. Das Hardtop lässt sich in wenigen Sekunden elektrisch versenken und ist als Weltneuheit auch mit dem Panorama-Glasdach Magic Sky Control lieferbar, welches sich auf Knopfdruck selbsttätig abdunkeln lässt. Die Verarbeitung hat gegenüber dem Vorgänger deutlich zugelegt, man findet sich schnell im aufgeräumten Cockpit zurecht. Ein Vielzahl an Assistenzsystemen wie die DISTRONIC Plus mit Notbremsassistent oder das Intelligent Light System mit adaptiver Fahrlichtverteilung sind nun lieferbar. Der SLK 200 gefällt durch seinen durchzugsstarken und zugleich recht sparsamen Vierzylinder-Turbomotor. Die komfortable Federung und die bequemen Sitze laden zum entspannten Cruisen ein, bei Bedarf lassen sich aber auch dank der zielgenauen Lenkung sportliche und zugleich sichere Fahreigenschaften realisieren. Für mindesten 38.675 Euro erhält man einen ausgewogenen und zugleich sportlichen Roadster, welcher auch eine gewisse Alltagstauglichkeit bietet. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi TT, BMW Z4, Porsche Boxster.

⊕ gute Verarbeitung, gute Bedienbarkeit, ausgewogene Federung, guter Motor/Antrieb, sichere Fahreigenschaften, sehr saubere Abgase

⊖ unkomfortabler Einstieg, enger Innenraum, schlecht nutzbarer Kofferraum, hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL



**3,0**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

**1,6**

### Verarbeitung

**+** An Verarbeitung des SLK gibt es nichts auszusetzen, sie hinterlässt einen sehr guten Eindruck; die Spaltmaße verlaufen zwar nicht immer ganz schmal, die Türen und Hauben sind aber ordentlich eingepasst. Auch im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die Materialien sind hochwertig und sehr sauber verarbeitet. Feines Leder, Chromränder und Holzapplikationen sorgen für ein sportlich-luxuriöses Ambiente. Der Unterboden ist im vorderen Fahrzeugbereich völlig glattflächig, das reduziert Geräuschemissionen des Motors und verringert Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen würden. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, der Tankdeckel lässt sich leicht abschrauben. Umfangreiche Türdichtungen verhindern das schnelle Verschmutzen der Türausschnitte von Außen, die Türschweller sind gut gegen versehentliches Verkratzen beispielsweise durch Schuhe geschützt. Für einen zweisitzigen Roadster fällt die effektive Zuladung mit 300 kg großzügig aus. Der Roadster zeigt sich auch bei groben Bodenwellen sehr verwindungssteif. Das elektrohydraulisch versenkbare Hardtop öffnet und schließt sich auf Knopfdruck in rund 20 Sekunden. Das Klappdach lässt sich nur im Stand öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es ein Windschott, welches zwischen den Überrollbügeln fixiert werden kann und somit für zugfreies Freiluftvergnügen sorgt. Ebenfalls optional kann auch ein Drehscheiben-Windschott geordert werden (AIRGUIDE). Das Windschott besteht aus zwei Hälften welche sich direkt hinter den Überrollbügeln befinden und können zu Fahrzeugmitte hin gedreht werden. Im Gegensatz zum normalen (deutlich günstigeren) Windschott spart man sich hier, dass Windschott bei nicht gebrauch auszubauen, da die zwei Hälften einfach hinter den Überrollbügeln verschwinden.

**-** Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, gegen Aufpreis sind sowohl ein Faltrad, als auch Runflat-Bereifung lieferbar (nicht im Testwagen). Mit dem serienmäßigen Reifenreparaturset gibt es weder einen Wagenheber, noch Bordwerkzeug. Sowohl die Front- und Heckschürze als auch die Seitenflanken sind ungeschützt, wodurch diese bei kleinen Remplern schnell beschädigt werden können.

**2,4**

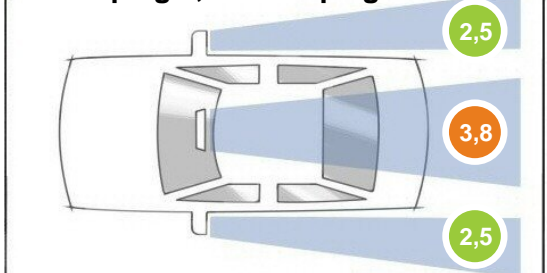
### Sicht

Die Übersichtlichkeit ist aufgrund der tiefen Sitzposition nicht besonders gut. Die Fahrzeugfront lässt sich aufgrund der langen Motorhaube kaum abschätzen. Auch das Fahrzeugheck ist bei geschlossenem Dach kaum einsehbar. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der SLK gerade noch akzeptabel ab. Nach hinten wird die Sicht aufgrund der kleinen Heckscheibe und den sehr breiten Dachsäulen stark eingeschränkt. Die Sicht zur Seite ist dagegen sehr gut, da keine breiten B-Säulen die Sicht beeinträchtigen. Die Sicht im Innenspiegel ist zufriedenstellend, bei montiertem Windschott zwischen den Überrollbügeln wird die Sicht im Innenspiegel stark eingeschränkt.

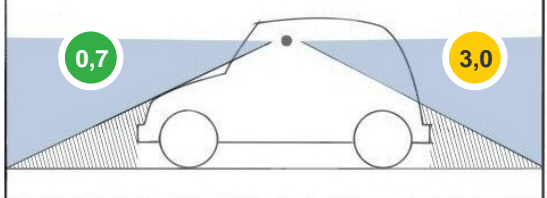
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Gegenstände vor dem Auto können auch sehr nahe am Boden gut erkannt werden. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wischwirkung, auch bei hohen Geschwindigkeiten. Als empfehlenswerte Option gibt's Parksensoren, die optisch und akustisch beim Ein- und Ausparken unterstützen. Das Intelligent-Light System ist zwar teuer, bietet aber eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn bei Dunkelheit; es umfasst Bi-Xenonlicht, adaptives Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie eine variable Lichtverteilung je nach Fahrsituation (Innerorts, Landstraße, Autobahn). Ebenfalls enthalten ist der adaptive Fernlichtassistent, der weich auf- und abblendet und dabei wenn möglich die Hell-Dunkel-Kante immer knapp unterhalb des Gegenverkehrs hält, um so stets die weitest mögliche Fahrbahnausleuchtung zu erzielen. Der Fernlichtassistent gehört zu den besten am Markt, allerdings werden Fußgänger und viele Fahrradfahrer meistens nicht erkannt und entsprechend geblendet. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab; diese Option gibt es auch für den Außenspiegel - aber nur für die Fahrerseite, unverständlich in diesem Preissegment. Die großen Außenspiegel sind beide asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmern früher und zuverlässiger erkannt wird.



Bei geschlossenem Verdeck wird aufgrund der breiten Dachsäulen die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

### 3,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen ist nicht besonders komfortabel. Die Sitze sind sehr tief angeordnet, zudem stört die flach verlaufende Dachlinie, welche dafür sorgt, dass man den Kopf stark einziehen muss, um ins Fahrzeug zu gelangen.

⊕ Mit der praktischen Fernbedienung können die Zentralverriegelung geöffnet und verriegelt sowie offene Fenster geschlossen werden. Auch das Verdeck lässt sich damit öffnen und schließen. Die Türbremsen sind zufriedenstellend ausgelegt, die Türen werden auch an Steigungen gehalten. Das Fahrzeug verfügt über eine Nachleuchtfunktion, wodurch der Weg bei Dunkelheit noch für kurze Zeit beleuchtet wird. Personen können im Innenraum nicht versehentlich eingesperrt werden, sie haben immer eine Möglichkeit, die Türen von innen auch wieder zu öffnen.

⊖ Man kann sich relativ leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln der Türen nur bei offener Fahrertür verhindert wird. Im Roadster gibt es bauartbedingt keine Haltegriffe am Dachhimmel.

### 3,0 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraumvolumen liegt mit 235 l für eine Roadster im zufriedenstellenden Bereich. Bei offenem Verdeck wird der Laderaum stark eingeschränkt, da das sperrige Blechdach viel Platz im Kofferraum benötigt. Es stehen dann nur noch magere 160 l zur Verfügung.



Bei geöffnetem Dach stehen magere 160 l Kofferraumvolumen zur Verfügung. Bei geschlossenem Dach sind es aber immerhin 235 l Volumen fürs Gepäck.

## 3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die schwere Heckklappe lässt sich nur mit etwas erhöhtem Kraftaufwand öffnen. Zum Schließen findet man einen gut greifbaren Bügelgriff vor, wodurch sich die Heckklappe leicht schließen lässt. Die Ladekante liegt mit 63 cm über der Straße nicht zu hoch, störend ist aber die innere Bordwand von 20 cm, über die das Gepäck gehoben werden muss.

– Insgesamt ist der Kofferraum aufgrund der kleinen Ladeöffnung und dem flachen Format nicht besonders gut nutzbar. Um das Dach öffnen zu können, muss eine Trennwand herunter geklappt werden, dann ist der Laderaum sehr flach, sperrige Gegenstände wie Getränkekisten können dann kaum noch transportiert werden. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

## 4,8 Kofferraum-Variabilität

– Um die Variabilität des Kofferraums ist es schlecht bestellt, da er sich nicht erweitern lässt. Immerhin findet man unter dem Kofferraumboden ein zusätzliches Fach zum Verstauen kleiner Gegenstände.

## 2,4 INNENRAUM

### 1,5 Bedienung

+ Das Fahrzeug lässt sich weitgehend funktionell bedienen, auch wenn eine gewisse Eingewöhnungszeit erforderlich ist, um die vielen Funktionen und Einstellungen einwandfrei bedienen zu können. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, auf Wunsch elektrisch und kann ganz unterschiedlichen Personenstaturen sehr gut angepasst werden. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Schalthebel ist gut zu erreichen. Das Zündschloss findet man schnell, der Schlüssel kann problemlos und ohne Haken eingesetzt werden. Der Lichtschalter befindet sich günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad, er ist auch bei Dunkelheit gut zu finden, allerdings ist er nicht optimal beleuchtet. Der Lichtschalter besitzt keine Aus-Stellung (nur Auto, Standlicht oder Abblendlicht), das hat den Vorteil, dass man nicht mehr vergessen kann, das Licht einzuschalten.

Die Nebenschlussleuchte wird über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Die Scheibenwischer werden auf Wunsch über einen Regensensor gesteuert. Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung einfach und funktionell einstellen, eine manuelle Nachjustierung ist fast nie nötig, da die Klimaautomatik weitgehend perfekt abgestimmt ist. Die Bedienelemente sind aber weit unten verbaut. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden. Auch weitere Schalter für die unzähligen Funktionen hat Mercedes günstig und übersichtlich positioniert. Das Radio bzw. Navigationssystem ist sehr gut zu erreichen und erfordert nur wenig Eingewöhnung, die Bedienung der Grundfunktionen fällt leicht, schwieriger wird es, wenn man Grundeinstellungen in den Menüs finden muss. Die Lautsprecher bieten einen guten Klang, auch bei hoher Lautstärke. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit zuverlässigem Einklemmschutz.



**Bedienung und Verarbeitung liegen wie bereits beim Vorgängermodell auf hohem Niveau und unterstreichen den Premiumanspruch der Marke Mercedes.**

Die hinteren kleinen Seitenscheiben können nicht separat bedient werden und lassen sich nur über den zentralen Schalter zum Öffnen oder Schließen aller Fenster absenken. Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und optional elektrisch anklappbar. Die Sitze kann man mit einem besonders übersichtlich in den Türen angeordneten Schalterblock justieren. Die helle Innenbeleuchtung erzeugt ein angenehmes Ambiente, die LED Spotleuchten erleichtern das Lesen bei Dunkelheit. Die Instrumente sind einwandfrei ablesbar und verfügen über alle nötigen Kontrollleuchten. Auch offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Recht gut funktioniert der neue adaptive Fernlichtassistent, er blendet weich auf und ab - das System gehört mit zu den besten bisher verfügbaren. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Über die Frontkamera vor dem Innenspiegel können Verkehrszeichen erkannt werden (optional) - das funktioniert zuverlässig, leider werden Einschränkungen wie Nässe oder Uhrzeit nicht abgeglichen. Es sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden, sie könnten aber etwas größer sein - das gleiche gilt für's Handschuhfach. Der Schalterblock zur Bedienung des Dachs liegt gut erreichbar und klar abgegrenzt von den anderen Bedienelementen unter einer Abdeckung in der Mittelkonsole. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord, zudem kann durch kräftiges betätigen des Bremspedals bei stehendem Fahrzeug die Auto-Hold Funktion aktiviert werden. Dadurch bleibt die Bremse auch ohne drücken des Bremspedals betätigt.

⊖ Der Schalter für die elektronische Handbremse ist in seiner Funktion nicht klar verständlich und zudem schlecht einsehbar links vom Fahrer angebracht. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Der Ablagekasten zwischen den Sitzen stört beim Angurten.

---

## 3,2 Raumangebot vorne\*

- ⊕ Personen bis zu einer Größe von 1,95 m finden im Roadster genügend Bein- und Kopffreiheit vor.
- ⊖ Die Innenraumbreite ist nicht besonders üppig. Das sorgt in Verbindung mit dem flach verlaufenden Dach für ein schlechtes subjektives Raumempfinden.

---

## 1,8 KOMFORT

---

### 1,8 Federung

⊕ Das Fahrwerkssetup des Mercedes SLK ist sehr ausgewogen und komfortorientiert abgestimmt. Lange Bodenwellen auf der Autobahn bereiten dem Roadster keine Probleme. Sehr angenehm ist die kaum vorhandene Stuckerneigung bei leicht welligem Fahrbahnbelag. Auch abgesenkte Kanaldeckel oder Schlaglöcher dringen beim Überfahren nicht unangenehm in den Innenraum. Die Seitenneigung und Wankbewegungen der Karosserie sind auch aufgrund des niedrigen Schwerpunktes gering. Gegen Aufpreis ist auch ein Sportfahrwerk (optional auch mit adaptivem Dämpfungssystem) erhältlich, welches aber für eher wenig sportliche Fahrer kaum notwendig sein sollte.

---

### 1,8 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich mit der Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen sehr gut anpassen. Die hohen Sitzlehnen sind gut ausgeformt und bieten dem Rücken einen festen Halt. Auch die Flächen verfügen über angenehme Konturen. Bei Kurvenfahrten bieten die Sitze einen guten Seitenhalt. Insgesamt bieten die Sitze guten Komfort, wobei die Polsterung etwas zu straff ausfällt.

Die optionalen sonnenreflektierenden Ledersitze erwärmen sich nicht so stark, wodurch man auch bei warmen Temperaturen nicht zu stark schwitzt. Leider ist für den SLK keine Sitzlüftung erhältlich. Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei; er kann auch seine Beine und Füße sehr gut abstützen. Beide Sitze sind mit einer in der Höhe und Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet.

## 2,7 Innengeräusch

Das Innengeräusch liegt bei geschlossenem Verdeck auf akzeptablem Niveau. Mit einem Geräuschpegel von rund 70 dB(A) bei 130 km/h lassen sich auch lange Strecken noch entspannt zurücklegen. Bei hohen Geschwindigkeiten steigen die Wind- und Fahrgeräusche etwas an, dringen aber nie unangenehm in den Innenraum. Der Motor hält sich akustisch dezent zurück, nur unter Volllast dringt er etwas stärker in den Innenraum durch.

## 1,5 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

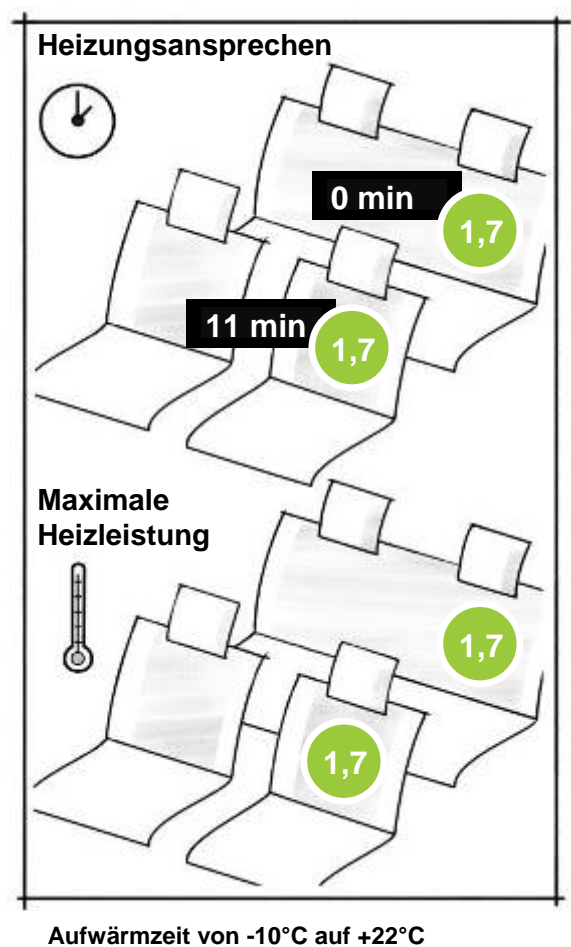
⊕ Der Roadster besitzt eine kräftige Heizung und erwärmt den Innenraum in angenehm kurzer Zeit. Die optionale Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Bei Bedarf lassen sich die Luftströme auch recht individuell gestalten. Ein Aktivkohlefilter filtert u.a. Pollen und unangenehme Gerüche aus der Luft. Gegen Aufpreis ist eine sehr angenehme und wirkungsvolle Nackenheizung (AIRSCARF) lieferbar. Über Luftöffnungen in den Kopfstützen strömt warme Luft aus und wärmt den Nackenbereich. Dadurch wird auch bei kühlen Außentemperaturen das Frischluftvergnügen nicht getrübt.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen\*

⊕ Der kleine Basis-Turbomotor verfügt über 1,8 Liter Hubraum und leistet 184 PS. Das maximale Drehmoment von 270 Nm liegt über einen weiten Drehzahlbereich an. Und so sind die sehr guten Fahrleistungen, die der knapp 1,5 t schwere Roadster erzielen kann, auch nicht verwunderlich. Überholmanöver sind rasch erledigt und dank der sehr guten Durchzugskraft lässt es sich angenehm schaltfaul fahren. Man fühlt sich nie untermotorisiert, die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h wird auch ohne Rückenwind in kurzer Zeit erreicht.

⊖ Aufgrund der nicht besonders gefühlvollen Kupplung und dem kleinen Turboloch bei niedrigen Drehzahlen fällt das Anfahren an Steigungen nicht immer ganz leicht.



## 1,8 Laufkultur

+ Die Laufkultur des Vierzylinders ist gut, kommt aber nicht an die der Sechszylinder heran, weil gerade beim Beschleunigen die harte Arbeit des Motors leicht spürbar wird. Der Motor klingt unter Last kernig, beim Ausdrehen deutlich hörbar, aber nicht unangenehm. Insgesamt ein gelungenes Triebwerk, das auch auf langen Strecken guten Komfort bietet. Selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen nervt der Motor unter Last nicht mit störenden Brummfrequenzen.

## 2,3 Schaltung

+ Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich einfach und ohne zu Haken durchschalten, die Schaltwege fallen kurz aus. Aufgrund der etwas unsensiblen Kupplungsbetätigung fällt es aber speziell beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang schwer, ruckfrei den Gang einzulegen. Es ist ein gefühlvoller Kupplungsfuß gefragt. Der Rückwärtsgang ist einfach und ohne zu krachen einlegbar. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

## 1,0 Getriebeabstufung

+ Die sechs Gänge sind sehr gut abgestimmt. Für jede Geschwindigkeit ist der richtige Gang verfügbar. Die Gesamtübersetzung fällt lang aus, was hilft Kraftstoff zu sparen, ohne dass die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen zu groß sind. Insgesamt ist das Schaltgetriebe in Kombination mit dem Motor gut gelungen.

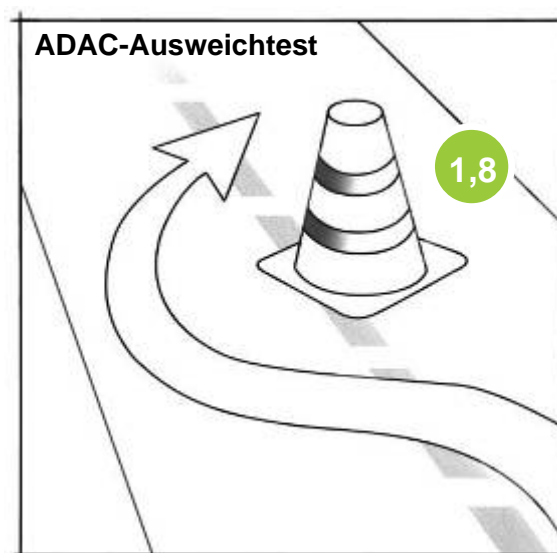
## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

+ Der SLK reagiert sehr spontan und unkritisch auf einen plötzlichen Lenkimpuls und bleibt gut beherrschbar. Spurrillen beeindrucken das Fahrzeug nur wenig. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Mercedes ein gutes Ergebnis einfahren. Er lenkt spontan ein und lässt sich agil und sicher durch den Ausweichtest fahren. Nur bei hohen Lenkwinkeln drängt das Heck leicht nach, wird aber durch effektive ESP-Eingriffe stabilisiert. Es besteht keine Schleudergefahr. Die Traktion des heckgetriebenen Roadsters ist auch bei nasser Fahrbahn gut.

### 1,4 Kurvenverhalten

+ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert das Fahrzeug leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve sind leichte Lastwechselreaktionen vorhanden, welche aber dank effektiver ESP-Eingriffe nicht kritisch sind.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 1,6 Lenkung\*

+ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis fällt mit rund 10,5 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse sehr gering aus.

## 2,0 Bremse

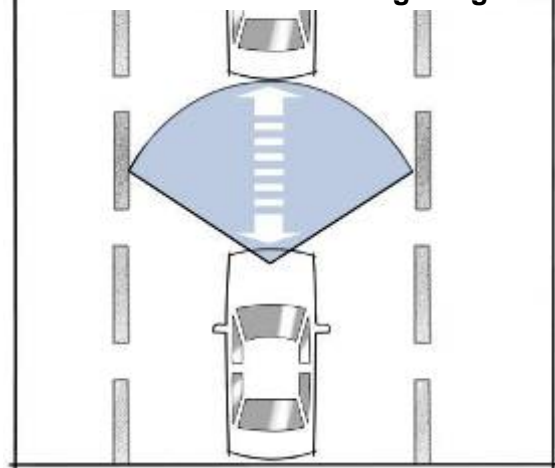
+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der SLK 200 durchschnittlich 37 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Yokohama Advan Sport V105 der Größe 205/55R16 vorne und 225/50 R16 hinten). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei sehr hoher Beanspruchung ausgesprochen standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse lässt sich gut dosieren und zeigt ein spontanes Ansprechen.

## 2,0 SICHERHEIT

### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

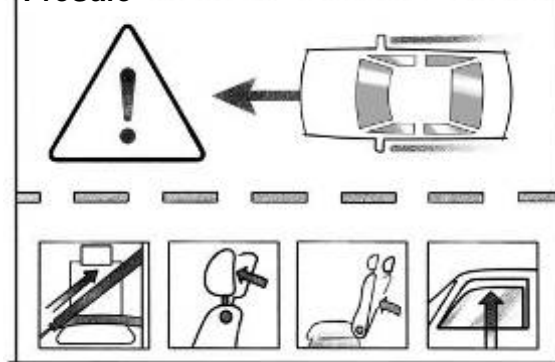
+ Der SLK bietet eine Reihe an aktiven Sicherheitssystemen. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent. ACC und der Bremsassistent plus, der bereits präventiv den Bremsdruck aufbaut und die Bremsklötze anlegt, wenn eine Gefahrensituation über die Radarsensoren erkannt wird ist aber leider nur in Verbindung mit einem Automatikgetriebe erhältlich. Das BAS Plus unterstützt den Fahrer bei einer starken Bremsung und stellt soviel Bremsdruck zur Verfügung, dass ein Unfall mit dem vorausfahrenden Fahrzeug vermieden werden kann (Zielbremsung). Damit wird der Fahrer beim Bremsen erheblich unterstützt. Zum optionalen Pre-Safe-System gehören reversible Gurtstraffer, die beispielsweise bei ESP-Einsatz schon die Gurte straffen, damit sie optimal wirken können, offene Fenster weitgehend schließen und die Vordersitze in eine günstige Position bringen. Auf Wunsch gibt es Runflat-Reifen, die auch bei Druckverlust noch das Weiterfahren in die nächste Werkstatt ermöglichen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist das Intelligent Light System erhältlich, welches neben Xenonscheinwerfern mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht auch einen adaptiven Fernlichtassistenten beinhaltet. Das Intelligent Light System bietet einen deutlichen Sicherheitsgewinn und gilt als echte Kaufempfehlung. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die extra hellen Bremslichter (mit 8 Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen.

#### Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

#### PreSafe



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheitssysteme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.



– Der links vom Fahrer angeordnete Betätigungsschalter für die Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

## 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ Front- und Seitenairbags sowie in den Türen untergebrachte Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, was für ein hohes Sicherheitsniveau sorgen sollte. Ein ADAC-Crashergebnis liegt noch nicht vor. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m sehr guten Schutz, sie bewegen sich zudem bei einem Unfall Richtung Kopf und minimieren den Abstand und damit das Risiko eines Schleudertraumas. Beide Insassen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den stabilen Bügeltürgriff lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden. Ein Überrollschutzsystem welches hinter den Kopfstützen angebracht ist, ist serienmäßig an Bord.

– Die Höhenarretierung der Kopfstützen ist zu schwach.

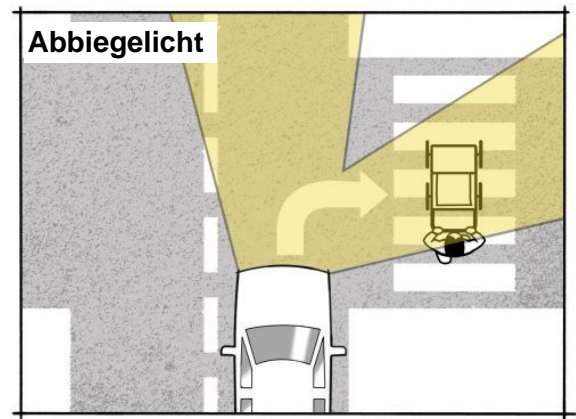
## 2,4 Kindersicherheit

+ Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrersitz mit dem Sicherheitsgurt einfach und lagestabil befestigen. Vorwärts gerichtete Kindersitze der Klassen I, II und III sind auch ohne deaktivierte Beifahrerairbags erlaubt. Der Beifahrersitz muss dann laut Betriebsanleitung in die hinterste Position gestellt werden.

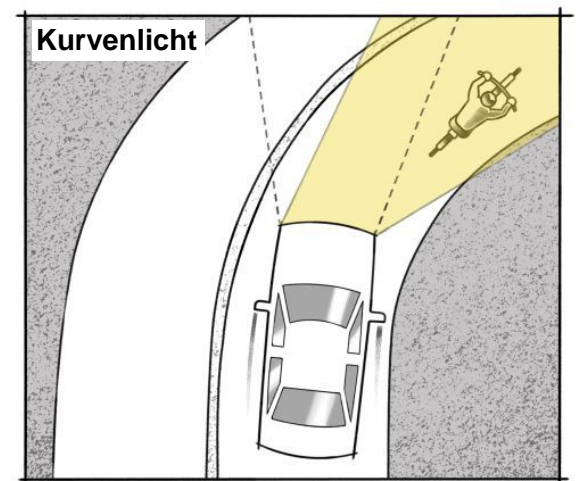
– Für den Beifahrersitz ist kein Isofix-Befestigungssystem lieferbar. Leider können die Airbags des Beifahrersitzes nur durch einen Kindersitz mit Transponder deaktiviert werden, eine Abschaltung beispielsweise mit dem Zündschlüssel an einem separaten Schalter ist nicht möglich.

## 2,5 Fußgängerschutz

+ Der SLK sollte dank seiner nachgiebigen Frontpartie und der langen Motorhaube einen guten Fußgängerschutz aufweisen. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über ein Fußgängerschutz-System, das im Falle eines Aufpralls die Motorhaube anhebt und damit das Verletzungsrisiko für den Fußgänger reduziert.



**Abbiegelicht**  
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

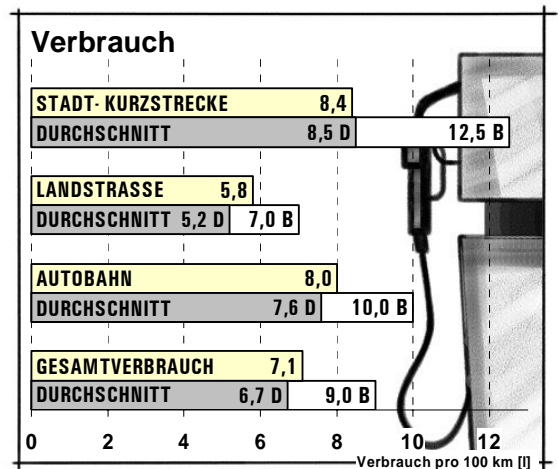


**Kurvenlicht**  
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO2\*

+ Der Verbrauch des SLK 200 Blue Efficiency mit Handschaltgetriebe liegt im niedrigen bis zufriedenstellenden Bereich. Mit einem gemessenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 166 g/km erreicht er 32 Punkte im Kapitel CO<sub>2</sub> des ADAC EcoTest. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 7,1 l pro 100 km. In der Stadt zeigt er sich dank der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik recht sparsam (8,4 l/100 km). Außerorts liegt der Verbrauch bei 5,8 l/100 km, auf der Autobahn bei akzeptablen 8,0 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

### 1,0 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind extrem niedrig - der Lohn sind die vollen 50 Punkte im Schadstoff-Kapitel. Insgesamt erreicht der SLK 200 mit 82 Punkten klar die vier Sterne im ADAC EcoTest.

## 3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,6 Betriebskosten\*

Da der Verbrauch an Super-Benzin akzeptabel ist, fallen die Kraftstoffkosten für diese Fahrzeugklasse nicht zu hoch aus.

### 4,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig.

+ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Auch teure Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.

### 1,0 Wertstabilität\*

+ Dem ganz neuen Mercedes SLK mit Basisbenzinmotor und Start-Stopp-System kann ein exzellenter Restwertverlauf vorhergesagt werden.

## 4,2 Kosten für Anschaffung\*

– Das Frischluftvergnügen beginnt bei nicht gerade günstigen 38.675 Euro. Der SLK 200 Blue Efficiency bietet eine akzeptable Serienausstattung. In der Aufpreisliste findet man einige empfehlenswerte Extras wie das Intelligent Light System oder die DISTRONIC Plus mit Notbremssystem welche für ein deutliches Plus an Sicherheit sorgen.

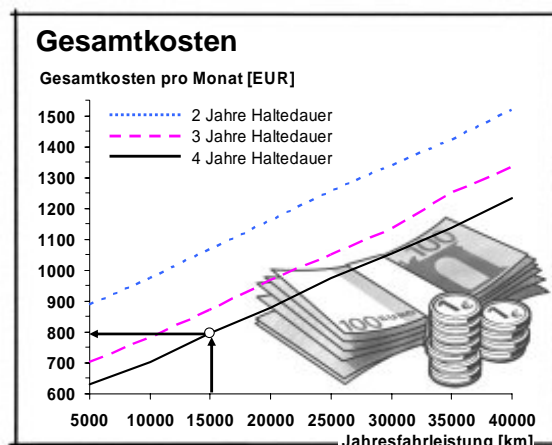
## 2,3 Fixkosten\*

+ Für das Fahrzeug sind jährlich 94 Euro Steuern fällig. Sehr günstig zeigt sich der SLK in der Haftpflichtversicherung.

– Tiefer in Tasche muss man dagegen bei der Teil- und Vollkaskoversicherung langen.

## 3,2 Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Kosten liegen im zufriedenstellenden Bereich. Während sich die Fixkosten und der sehr gute Restwertverlauf positiv auswirken, lassen der hohe Anschaffungspreis und die teuren Werkstattkosten die absoluten Kosten ansteigen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 797 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	SLK 200 BlueEFFICIENCY	SLK 250 BlueEFFICIENCY	SLK 350 BlueEFFICIENCY
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1796	6/3498
Leistung [kW(PS)]	135(184)	150(204)	225(306)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1800	310/2000	370/3500
0-100 km/h[s]	7,3	6,6	5,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	243	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	6,9 S	7,9 S
CO2 [g/km]	149	144	167
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/23/23	13/23/23	14/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	94	84	164
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	797	868	1078
Preis [Euro]	38.675	44.256	52.301

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1796 ccm
Leistung	135 kW( 184 PS)
bei	5250 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>4,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>7,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,4/ 5,8/ 8,0 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km / <b>166g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4134/1810/1301 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1450 kg/300 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/Dach offen	<b>235 l/160 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>845 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>157 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>71 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>80 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>489 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>797 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/23/23
Grundpreis	38.675 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Lichtsensord	Serie
Abbiegelicht (Intelligent Light System)	1.422 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.428 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Intelligent Light System)	1.422 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	869 Euro°
PRE-SAFE	393 Euro°
Regensensor	131 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie°
Xenonlicht (Intelligent Light System)	1.422 Euro°

### INNEN

Nackenheizung	488 Euro°
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (inkl. Außenspiegel Fahrer)	642 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/821 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 893°
Windschott	ab 333°

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	726 Euro°
Panorama-Glasdach	ab 476

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,7</b>
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,4	Kurvenverhalten	1,4
Ein-/Ausstieg	3,6	Lenkung*	1,6
Kofferraum-Volumen*	3,0	Bremse	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4	<b>Sicherheit</b>	<b>2,0</b>
Kofferraum-Variabilität	4,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	1,5	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot vorne*	3,2	Fußgängerschutz	2,5
Raumangebot hinten*	0,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,9</b>
Innenraum-Variabilität	5,0	Verbrauch/CO2*	2,8
<b>Komfort</b>	<b>1,8</b>	Schadstoffe	1,0
Federung	1,8		
Sitze	1,8		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	1,5		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,6</b>		
Fahrleistungen*	1,2		
Laufkultur	1,8		
Schaltung	2,3		
Getriebeabstufung	1,0		

### WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,1

Betriebskosten*	3,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,0
Wertstabilität*	1,0
Kosten für Anschaffung*	4,2
Fixkosten*	2,3
Monatliche Gesamtkosten*	3,2

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen