



Mercedes SLK 55 AMG AMG Speedshift Plus

Zweitüriger Roadster der Mittelklasse
(310 kW / 422 PS)



Mit dem SLK 55 AMG bietet Mercedes einen der leistungsstärksten Roadster in der Mittelklasse an. Der 5,5 l große V8-Motor entwickelt maximal 422 PS und schiebt den gerade einmal 1,6 t schweren Zweisitzer vehement an. Der sportliche Motorklang kann dabei dank versenkbaren Blechdach beinahe ungefiltert genossen werden. Entspanntes cruisen mit sonorem V8-Klang im Hintergrund macht dabei genauso Spaß, wie flotte Landstraßenfahrten. Die Fahreigenschaften sind dabei sehr sportlich und zugleich auch immer sicher. Im Bereich der aktiven Sicherheit bietet Mercedes auch im SLK eine Reihe an Assistenzsystemen an, welche durchaus empfehlenswert sind. Bauartbedingt kann dem Roadster aber keine besonders gute Alltagstauglichkeit attestiert werden, vor allem da das versenkbare Blechdach den ohnehin nicht besonders großen Kofferraum stark einschränkt. Das größte Manko des AMG ist neben dem nicht mehr zeitgemäßen Verbrauch der sehr hohe Anschaffungspreis von mindestens 72.590 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi TT RS, BMW Z4, Porsche Boxster S.

+ leistungsstarker V8-Motor sorgt für exzellente Fahrleistungen, sportliche und sichere Fahreigenschaften, gute aktive- und passive Sicherheit, einfache Bedienung, sehr bequeme Sportsitze

- sehr hoher Verbrauch, Blechdach schränkt Kofferraum stark ein, geringe Alltagstauglichkeit, sehr teuer in Anschaffung und Unterhalt

ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

5,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,5 Familie

2,8 Stadtverkehr

3,2 Senioren

2,2 Langstrecke

4,3 Transport

1,2 Fahrspaß

3,8 Preis/Leistung

Stand: August 2012
Text: D. Silvestro

⊕ Der Mercedes SLK 55 AMG überzeugt insgesamt mit einer guten Verarbeitung. Die Karosserie wirkt solide, auch wenn man im Detail die ein oder andere kleinere Nachlässigkeit findet. Der auf der Innenseite unverkleidete Heckdeckel oder die nicht ganz sauber verarbeiteten Türfalze möchten nicht ganz zum noblen Auftritt des Roadsters passen. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die Materialien sind weitgehend hochwertig und sauber verarbeitet. Feines Leder, Chromränder und Carbonapplikationen sorgen für ein sportliches Ambiente. Aber auch hier gibt es die ein oder andere Nachlässigkeit. Kunststoffelemente die nicht direkt im Sichtbereich des Fahrers liegen, sind teilweise hart und billig ausgeführt und neigen zum Knarzen. Der Unterboden ist im vorderen Fahrzeugbereich völlig glattflächig und aerodynamisch günstig gestaltet. 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. 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 aber 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.

⊖ Sowohl die Front- und Heckschürze als auch die Seitenflanken sind ungeschützt, wodurch diese bei kleinen Remplern schnell beschädigt werden können.

Die Alltagstauglichkeit des Roadsters fällt aufgrund der nur zwei Sitzplätze und geringer Zuladung nicht besonders gut aus.

⊕ Trotz eines hohen Verbrauchs kann der SLK AMG dank auf 70 l vergrößertem Tank mit einer akzeptablen Reichweite von über 700 km punkten. Die in der Praxis erzielbaren Reichweiten hängen natürlich speziell bei einem so hoch motorisierten Fahrzeug stark vom Fahrprofil ab.

⊖ Das Fahrzeug besitzt lediglich zwei Sitzplätze. Die maximale Zuladung beträgt nur magere 280 kg, für einen zweisitzigen Roadster ist das aber ausreichend. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Das beim SLK gegen Aufpreis lieferbare Faltrad oder die optionale Runflat-Bereifung sind beim AMG nicht erhältlich. Es gibt weder einen Wagenheber noch Bordwerkzeug.



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

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 nicht besonders gut 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.

+ 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. 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 LED-Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmern früher und zuverlässiger erkannt wird.

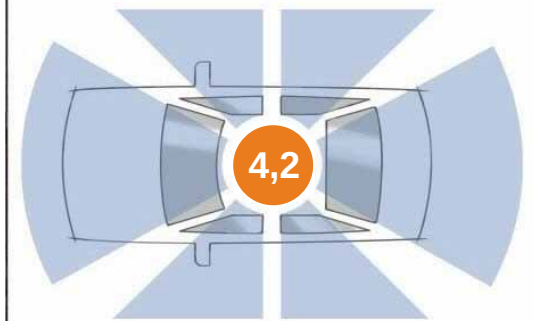
3,7 Ein-/Ausstieg

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.

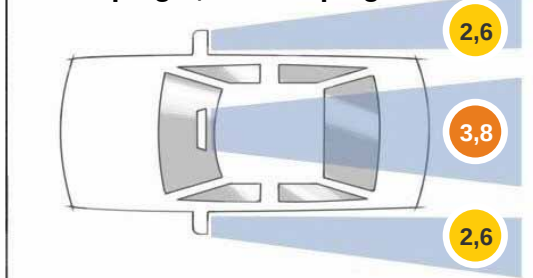
+ Durch langes Drücken der Schließaste an der Fernbedienung lassen sich auch die Fenster schließen. Zudem kann das Verdeck geöffnet und geschlossen werden. Das Fahrzeug verfügt über eine Nachleuchtfunktion, wodurch der Weg bei Dunkelheit noch für kurze Zeit beleuchtet wird. Personen können im Innenraum 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. Die Türbremsen sind relativ schwach ausgelegt, die schweren Türen können an Steigungen kaum offen gehalten werden.

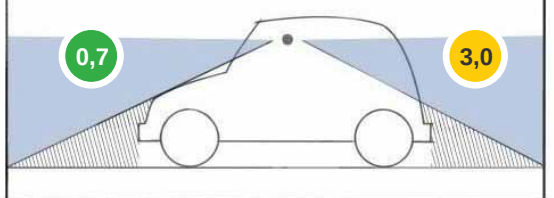
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

5,2 Kofferraum-Volumen*

– Bei einem Roadster kann man keinen allzu großen Kofferraum erwarten. Es passen gerade einmal 235 l in den Kofferraum (bei geschlossenem Dach). 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.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die schwere Heckklappe lässt sich nur mit 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.



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

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.

2,6 INNENRAUM

1,8 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 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.



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

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.

➖ 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. Der Bordcomputer beinhaltet beim AMG keine Anzeige des Momentanverbrauchs.

3,3

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.

5,0

Innenraum-Variabilität

- ➖ Die Innenraum-Variabilität des zweisitzigen Roadsters ist sehr schlecht.

2,4

KOMFORT

2,5

Federung

➕ Das Fahrwerk des SLK 55 AMG ist voll in Richtung Sportlichkeit getrimmt und passt insgesamt gut zum Roadster, auch wenn man sich bei gemütlicher Fahrt etwas mehr Restkomfort wünschen würde. Schlaglöcher oder grobe Querfugen werden trocken an die Insassen weitergereicht, man fühlt sich aber nie übermäßig malträtirt. Feine Unebenheiten oder welliger Fahrbahnbelag bereiten dem Fahrwerk trotz der großen Räder mit niedrigem Reifenquerschnitt kaum Probleme. Auch lange Bodenwellen auf der Autobahn werden souverän ausgegült. Dank des niedrigen Schwerpunktes ist auch bei schneller Kurvenfahrt kaum Seitenneigung vorhanden, was für ein ungefiltertes und direktes Fahrgefühl sorgt. Gegen Aufpreis findet man im AMG Handling Package ein noch sportlicher orientiertes Performance Fahrwerk (nicht im Testwagen).

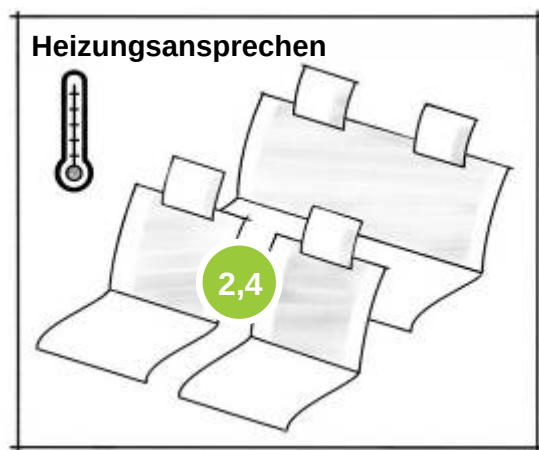
- +** Die serienmäßigen AMG Sportsitze lassen sich dank der Höhen- und Neigungseinstellung sehr gut unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Die hohen Sitzlehnen sind gut ausgeformt und bieten dem Rücken einen festen Halt. Auch die Flächen verfügen über angenehme Konturen. Bei Kurvenfahrten bieten die Sitze einen exzellenten Seitenhalt. Die Sportsitze bieten insgesamt einen guten Komfort, wobei die Polsterung etwas zu straff ausfällt. 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.
- Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man bei warmen Außentemperaturen sehr schnell. Optional gibt es aber auch eine sonnenreflektierende Lederausstattung, wodurch die Sitze sich nicht zu stark erwärmen (nicht im Testwagen). Leider ist für den SLK keine Sitzlüftung erhältlich.

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.

- +** Eine Wucht ist der Achtzylindermotor. Bei gemüthlicher Konstantfahrt akustisch kaum präsent, entwickelt das Aggregat bei Leistungsabforderung einen atemberaubenden Klang, welcher bei geöffnetem Blechdach noch ungefilterter in den Innenraum dringt. Trotzdem brüllt der Motor nicht bei jeder Gaspedalbewegung unkontrolliert los, es scheint als würde er sein Geräuschniveau an den Fahrstil des Fahrers anpassen.

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Die Temperatur lässt sich damit nur für Fahrer- und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung- und intensität muss oft nachgeregelt werden. Optional ist auch eine fein regelnde Zwei-Zonen-Klimaatomatik erhältlich (nicht im Testwagen). Ein Aktivkohlefilter filtert u.a. Pollen und unangenehme Gerüche aus der Luft.

- +** Die Heizung des SLK 55 AMG erwärmt den Innenraum in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen. 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.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,2

MOTOR/ANTRIEB

0,8

Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des SLK 55 AMG sind über jeden Zweifel erhaben. Der 5,5 l große Achtzylinder mit 422 PS erfreut durch seine gleichmäßige Kraftentfaltung schon bei niedrigen Drehzahlen und schiebt vehement an. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der AMG scheinbar mühelos in gerade einmal 2,6 Sekunden. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h benötigt der sportliche Roadster laut Mercedes nur 4,6 Sekunden. In der normalen Ausführung ist das Fahrzeug bei 250 km/h elektronisch abgeregelt. Bei Wahl des AMG Driver Package wird die maximale Geschwindigkeit auf 280 km/h angehoben.

1,3

Laufkultur

+ Die Laufkultur des Achtzylinder-Motors ist hervorragend. Über den gesamten Drehzahlbereich läuft der Motor ruhig und vibrationsfrei. Selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt das Aggregat nicht zum Brummen. Einen kleinen Wehrmutstropfen gibt es aber, wenn die Zylinderabschaltung im Eco-Modus aktiv ist. Dann werden bei Konstantfahrt bzw. geringer Leistungsanforderung vier Zylinder abgeschaltet, um Kraftstoff zu sparen. Der Fahrer bekommt das zum einen über das Display im Kombiinstrument mitgeteilt (ECO4), aber auch das Vibrationsverhalten des Motors ändert sich. Der Motor neigt im Vier-Zylinder-Modus zu leichtem Brummen, zudem spürt man einen leichten Übergang beim Umschaltvorgang von vier auf acht Zylinder. Insgesamt ist das zwar nicht besonders störend, aber ganz so spontan, schnell und momentenneutral wie Mercedes die ECO4 Funktion bewirbt, funktioniert sie eben doch nicht.

1,6

Schaltung

+ Das Siebengang-Automatikgetriebe im SLK 55 AMG verfügt über drei Fahrprogramme: Controlled Efficiency (C), Sport (S) und Manuell (M), die sich per Tastendruck in der Mittelkonsole anwählen lassen. Im Modus „C“ fährt das Fahrzeug generell im zweiten Gang an, zudem wird schnellstmöglich in den höchstmöglichen Gang geschaltet, um möglichst sparsam und komfortabel unterwegs zu sein. Sowohl die Kriechfunktion beim Anfahren, als auch die Gangwechsel erfolgen harmonisch und komfortabel. Einzig beim rückwärts Anfahren spricht die Automatik etwas zu spontan an, man sollte vorsichtig das Gaspedal betätigen. In den Modi „S“ und „M“ werden die Schaltvorgänge zwar spontaner und sportlicher vollzogen, doch die Schaltgeschwindigkeit kommt nicht an die eines Doppelkupplungsgetriebes heran. Die sieben Gänge lassen sich im Modus M auch über die Schaltpaddel am Lenkrad wechseln. Allerdings vergeht immer etwas Zeit bis der Zug am Schaltpaddel in einen Gangwechsel umgesetzt wird. Bei einem Sportwagen dieser Klasse, würde man sich speziell bei sportlicher Fahrweise etwas spontanere Gangwechsel wünschen. Durch kräftiges Betätigen des Bremspedals bei stehendem Fahrzeug kann die Auto-Hold Funktion aktiviert werden. Dadurch bleibt die Bremse auch ohne drücken des Bremspedals betätigt.

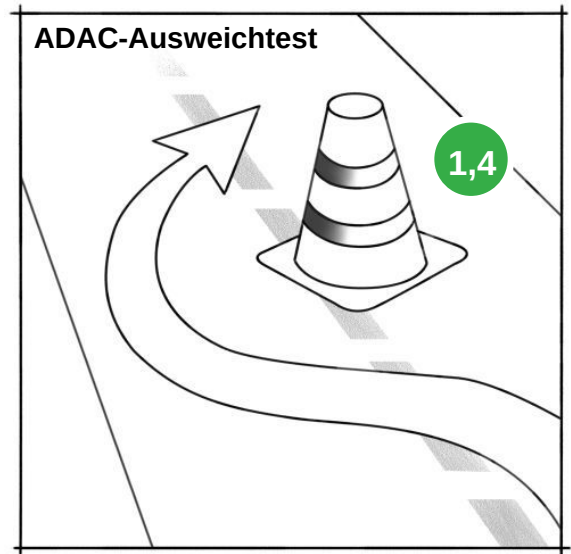
1,0

Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen der sieben Gänge passen sehr gut zum drehmomentstarken Motor. Für jede Geschwindigkeit ist der richtige Gang verfügbar. Die lange Gesamtübersetzung hilft Kraftstoff zu sparen, ohne dass dem Motor die Agilität genommen wird. Insgesamt ist das Speedshift Plus Automatikgetriebe in Kombination mit dem V8-Motor gut gelungen.

⊕ Der SLK 55 AMG reagiert sehr spontan und unkritisch auf einen plötzlichen Lenkimpuls und bleibt immer gut beherrschbar. Trotz der breiten Reifen ist die Spurrillenempfindlichkeit nicht besonders ausgeprägt, der Geradeauslauf ist auch bei hoher Leistungsabforderung gut. Führt man mit hoher Geschwindigkeit in einer Kurve über eine Bodenwelle, versetzt die Hinterachse leicht. Das sollte auch auf die straffe Grundabstimmung des Fahrwerks zurückzuführen sein. Das Verhalten ist zwar nicht unsicher, vermittelt dem Fahrer aber ein ungutes Gefühl. Durch das agile Handling des SLK lassen sich hohe Kurvengeschwindigkeiten realisieren, ohne dass das Fahrzeug im Grenzbereich tückisch reagiert. Die Torque Vectoring Brake erkennt ein drohendes Untersteuern und erzeugt im Kurvengrenzbereich durch einen gezielten Bremseneinsatz ein leichtes Gegenmoment um die Hochachse. Durch drücken der ESP-Taste wird beim AMG der Handling Mode aktiviert. Dann greift das ESP erst spät, aber noch rechtzeitig ein, um den Fahrer bei Bedarf zu unterstützen. Lastwechselreaktionen sind bei Wechselkurven oder Kurvenfahrt mit plötzlichem Anheben des Gaspedals zwar vorhanden, doch sind diese gut kontrollierbar und unterstützen den sportlichen Charakter des Fahrzeugs. 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 dank effektiv eingreifender Traktionskontrolle und Sperrdifferenzial auch bei nasser Fahrbahn gut. Im Handling Mode sollte man bei Nässe aber vorsichtig mit dem Gaspedal umgehen, da das Heck dann deutlich ausbrechen kann und erst spät stabilisierend eingegriffen wird. Der Handling Mode ist im normalen Straßenverkehr nicht zu empfehlen und sollte nur auf der Rennstrecke aktiviert werden.

ADAC-Ausweichtest



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.

⊕ Die im AMG serienmäßige Direktlenkung spricht um die Mittellage etwas verzögert an, was nicht so ganz zum sportlichen Charakter des Fahrzeugs passen mag. Die Mittenzentrierung der Lenkung ist nicht perfekt, wodurch oft leichte Lenkkorrekturen um die Mittellage notwendig sind. Bei höheren Lenkwinkeln in schnell durchfahrenen Kurven kann die Direktlenkung dagegen durch ihr gute Rückmeldung punkten. Die direkte Auslegung (außerhalb der Mittellage) unterstützt die Agilität des Fahrzeugs bei Kurvenfahrt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis fällt mit knapp 11 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse gering aus.

1,3 Bremse

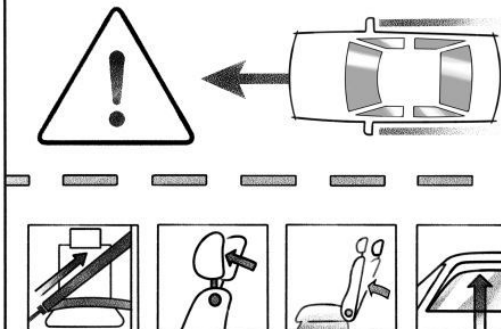
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der SLK 55 AMG durchschnittlich 34,7 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Continental Conti Sport Contact 5P 95Y der Größe 235/40ZR18 vorne und 255/35ZR18 hinten). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei sehr hoher Beanspruchung ausgesprochen standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse lässt sich gut dosieren und zeigt ein spontanes Ansprechen. Gegen Aufpreis gibt es auch eine AMG-Hochleistungs-Bremsanlage mit Verbundbrems scheiben (im AMG Handling Package enthalten), welche aber für den normalen Straßenverkehr nicht notwendig sein sollte.

1,8 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

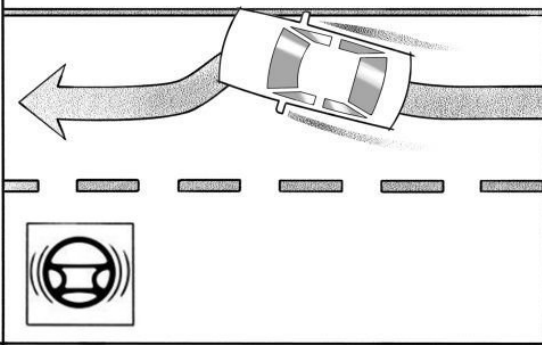
⊕ Der SLK bietet eine Reihe an aktiven Sicherheitssystemen. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent. Gegen Aufpreis gibt es das Fahrerassistenz-Paket, welches neben ACC mit Notbremsystem auch einen Totwinkel- und Spurhalteassistenten beinhaltet. Das Notbremsystem (Pre-Safe Bremse) warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision mit einem vorausfahrenden oder stehenden Fahrzeug und leitet selbstständig eine Notbremsung ein. Dadurch können schwere Auffahrunfälle vermieden werden. Im Notbremsystem enthalten ist auch der adaptive Bremsassistent BAS Plus. Er unterstützt den Fahrer bei einer starken Bremsung und stellt soviel Bremsdruck zur Verfügung, dass ein Unfall mit dem vorausfahrenden Fahrzeug vermieden werden kann (Zielbremsung). Beim optional erhältlichen Pre-Safe-System werden bei einer drohenden Kollision oder ESP-Einsatz die reversiblen Gurtstraffer gestrafft, offene Fenster geschlossen und der Beifahrersitz in eine günstige Position gebracht. Damit wird das Verletzungsrisiko der Insassen gesenkt. Der Spurhalte-Assistent warnt den Fahrer über Vibrationen am Lenkrad beim Überfahren einer gestrichelten Linie ohne Blinkereinsatz; bei einer durchgezogenen Linie wird zusätzlich über ESP-Einsatz das Auto wieder zurück in die Spur "gedrückt" (aktiver Spurhalteassistent im Fahrerassistentenpaket). Der Totwinkelassistent (Aufpreis) zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich ein anderer Verkehrsteilnehmer seitlich im Toten Winkel befindet - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird er zusätzlich akustisch gewarnt.

PreSafe



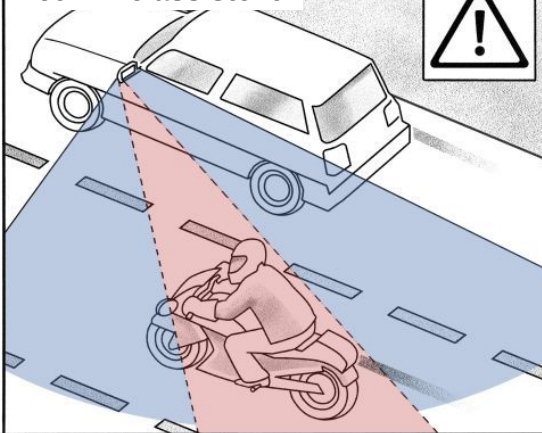
Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Der Müdigkeitswarner "Attention Assist" erstellt ab Fahrtbeginn ein Fahrerprofil (Lenkverhalten, Bremsverhalten,...), ändert sich dieses während einer längeren Fahrt gravierend (z.B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen, eine Pause einzulegen. 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 hellen Bremslichter (mit 8 Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen.

- ➖ Der links vom Fahrer angeordnete Betätigungsschalter für die Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden. Der Warnblinkerschalter ist farblich zu wenig abgesetzt, um in im Notfall schnell finden zu können.

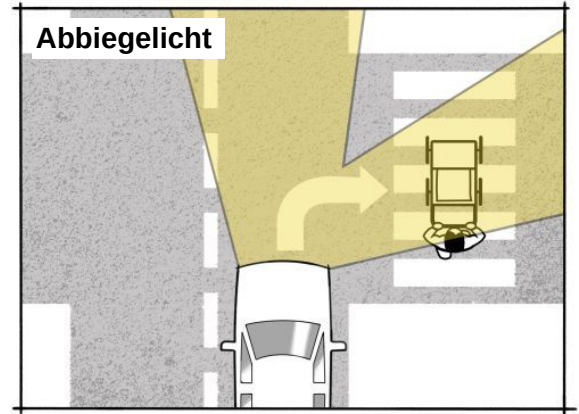
1,5 Passive Sicherheit - Insassen

➕ Front- und Seitenairbags sowie in den Türen untergebrachte Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, was für ein hohes Sicherheitsniveau sorgen sollte. Ein ADAC Crashtestergebnis 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. Das Warndreieck ist zwar gut erreichbar im Heckdeckel integriert, der Verbandkasten ist aber schlecht erreichbar unter dem Kofferraumboden verstaut.

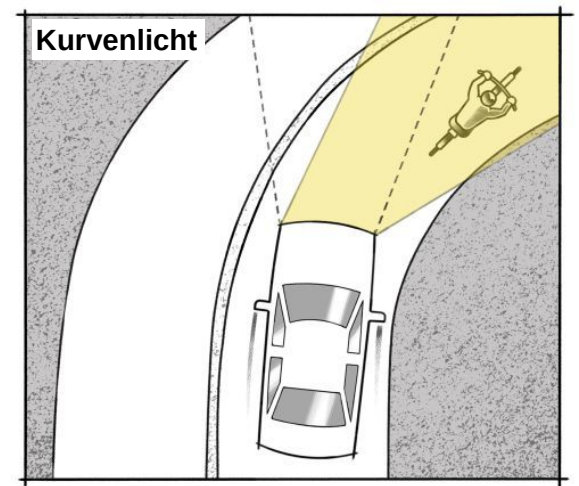
2,4 Kindersicherheit

- ➕ 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.



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.

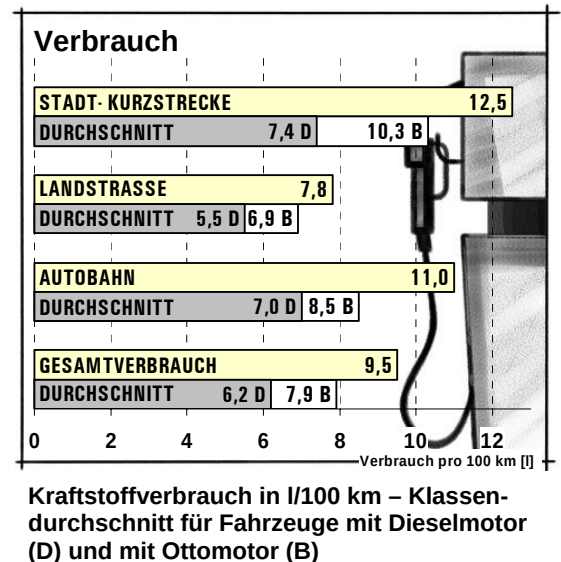
2,5 Fußgängerschutz

⊕ 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.

3,1 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO₂*

⊖ Obwohl Mercedes eine Vielzahl an Spritspartechiken im SLK 55 AMG aufführt, bei einem Hubraum von 5,5 l und 422 PS kann man kein Spritsparwunder erwarten. Neben einem Start-Stopp-System gibt es auch Zylinderabschaltung, wodurch im Schubbetrieb oder Teillastbereich vier Zylinder abgeschaltet werden und dadurch der Verbrauch gesenkt wird. In der Summe kommt der AMG aber trotzdem nicht über fünf Punkte für den CO₂-Ausstoß im ADAC EcoTest hinaus. Ein CO₂-Ausstoß von 265 g/km und ein ermittelter Durchschnittsverbrauch von 9,5 l/100 km sind schlicht zu viel. Besonders in der Stadt liegt der Verbrauch mit 12,5 l/100 km im hohen Bereich. Außerorts wurden 7,8 l/100 km ermittelt, auf der Autobahn sind es 11,0 l/100 km.



1,0 Schadstoffe

⊕ Überzeugen kann der SLK 55 AMG dagegen beim Schadstoffausstoß. Keine Schadstoffgruppe zeigt hier besondere Auffälligkeiten, wodurch sehr gute 50 Punkte im EcoTest erreicht werden. Insgesamt langt es aber aufgrund des hohen CO₂-Ausstoßes nur zu 55 Punkten und drei Sternen.

5,2 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

⊖ Zum nicht gerade günstigen Verbrauch des SLK 55 AMG gesellen sich auch noch die teureren Preise für SuperPlus Kraftstoff, welche die Ausgaben in die Höhe schnellen lassen.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner Service - alle 50.000 km oder 24 Monate ein großer Service fällig. Dies bedeutet relativ kurze Serviceabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte.

⊕ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

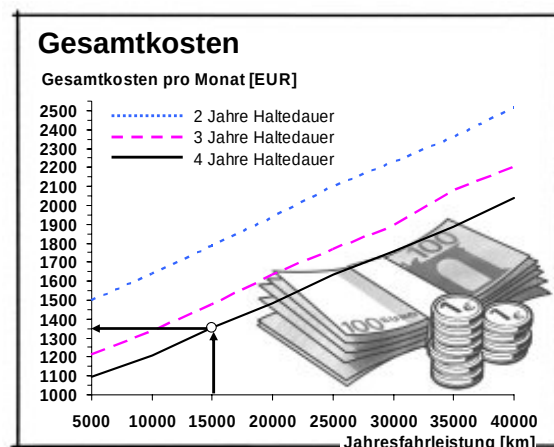
⊖ Teure Werkstattstundensätze, Verschleißteile sowie hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Dem Mercedes SLK 55 AMG kann ein guter bis zufriedenstellender Restwertverlauf vorausgesagt werden.

Der SLK 55 AMG kostet mindestens 72.590 Euro. Für einen kleinen zweisitzigen Roadster ist das ein stolzer Preis. Aber welcher andere Hersteller bietet auch schon einen Achtzylinder-Motor in einem Roadster an. Trotz des hohen Grundpreises sollte auf jeden Fall für das empfehlenswerte Fahrerassistenzpaket und das Intelligent Light System nochmals extra investiert werden.

Die Ausgaben für die jährliche KFZ-Steuer liegen bei einem zu versteuernden Hubraum von 5,5 l mit 280 Euro im hohen Bereich. Die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung liegen im sehr ungünstigen Bereich, da kann auch die eigentlich recht günstige Einstufung der Haftpflichtversicherung nicht mehr viel bei den gesamten Fixkosten ausrichten.

Die absoluten monatlichen Kosten des SLK AMG fallen aufgrund der Betriebs- und Fixkosten und dem teuren Anschaffungspreis sehr hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1355 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	200 BlueEFF.	250 BlueEFF.	350 BlueEFF. 7G- Tronic Plus	250 CDI BlueEFF.	55 AMG Speedshift Plus
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1796	6/3498	4/2143	8/5461
Leistung [kW(PS)]	135(184)	150(204)	225(306)	150(204)	310(422)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1800	310/2000	370/3500	500/1600	540/4500
0-100 km/h[s]	7,3	6,5	5,6	6,5	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	244	250	244	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,4 S	6,9 S	7,1 S	4,8 D	8,4 S
CO2 [g/km]	149	160	167	124	195
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/23/23	13/23/23	14/26/23	17/27/23	16/30/29
Steuer pro Jahr [Euro]	114	136	184	237	280
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	802	867	1045	822	1357
Preis [Euro]	38.675	41.828	52.301	39.401	72.590

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

8-Zylinder Ottomotor	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	5461 ccm
Leistung	310 kW (422 PS)
bei	6800 U/min
Maximales Drehmoment	540 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/40R18 / 255/35R18
Reifengröße (Testwagen)	235/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,25/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	9,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,5/ 7,8/ 11,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	195g/km / 265g/km
Innengeräusch 130km/h	69,7dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4134/1810/1301 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2010 mm
Leergewicht/Zuladung	1630 kg/280 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235 l/235 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	735 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht (Intel. Light System)	1.309 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	2.321 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Intel. Light System)	1.309 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Intel. Light System)	1.309 Euro°
Lichtsensoren	Serie
Parkhilfe, elektronisch	869 Euro°
PRE-SAFE	393 Euro°
Regensensor	131 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht (Intel. Light System)	1.309 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Außensp.fahrer)	643 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/821 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Nackenheizung	488 Euro°
Navigationssystem	ab 893°
Windschott	ab 333°

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	188 Euro
Monatliche Werkstattkosten	132 Euro
Monatliche Fixkosten	148 Euro
Monatlicher Wertverlust	887 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.355 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/30/29
Grundpreis	72.590 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

AUTOKOSTEN

5,2

Betriebskosten*	5,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,7
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,5

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen