



## Mercedes SLC 200 9G-TRONIC

Zweitüriger Roadster der Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Der SLK war 1996 das erste Cabriolet von Mercedes, das mit einem faltbaren Stahl-dach ausgestattet und damit absolut winterfest war. Zum zwanzigjährigen Jubiläum frischt Mercedes die mittlerweile dritte Generation auf und gibt dem Roadster gleich einen neuen Namen: Von nun an nennt sich das Auto SLC, damit kommt die technische Verwandtschaft zur C-Klasse zum Ausdruck. Vor allem optisch aufgefrischt und mit zwei neuen Motoren (SLC 180 und SLC 43 AMG) tritt der Zweisitzer seine zweite Lebenshälfte an. Dem ADAC Autotest stellt sich der SLC 200 mit dem optionalen Neun-gang-Automatikgetriebe. Die 184 PS des Vierzylinder-Turbobenziners ermöglichen gute Fahrleistungen und reichen für die meisten Fahrsituationen aus - nur sehr sportliche Fahrer würden sich mehr Leistung wünschen. Lob verdient der direkt einspritzende Motor vor allem für seine vorbildliche Abgasreinigung. Der Verbrauch könnte indes etwas niedriger sein, wenn auch der im EcoTest ermittelte Verbrauch von sieben Liter Superbenzin pro 100 Kilometer in dieser Fahrzeugklasse und angesichts der Fahrleistungen in Ordnung gehen. Das adaptive Fahrwerk des Testwagens ist passend zum Fahrzeugkonzept straff, bietet aber alltagstauglichen Restkomfort. Zusammen mit der gelungenen Lenkung stellt sich auf Landstraßen schnell ein Lächeln beim Fahrer ein - nur im Grenzbereich verhärtet die Lenkung und untersteuert das Fahrzeug, dort fühlt sich der Mercedes nicht wohl. Die Kernkompetenz des Zweisitzers ist eher eine zügige Ausfahrt auf einer kurvenreichen Land- oder Passstraße. Ganz zum Anspruch der Marke passend ist der als SLC 200 inklusive Automatik mindestens 42.305 Euro teure Roadster sehr gut verarbeitet und bietet serienmäßig einen Notbremsassistenten. Den Preis kann man spielend weiter steigern, der Testwagen kostet bereits 66.076 Euro, hat aber beispielsweise ein Glaspanoramadach, das sich auf Knopfdruck dunkel tönen lässt.

### Konkurrenten:

u. a. Audi TT, BMW Z4, Nissan 370Z Roadster, Porsche Boxster

⊕ hohes Sicherheitsniveau, robustes Verdeck, gute Verarbeitung

⊖ bei offenem Verdeck eingeschränkter Kofferraum, verhärtende Lenkung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 3,0

### Zielgruppencheck

	Familie	4,6
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	4,1
	Langstrecke	2,8
	Transport	5,1
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,8

EcoTest ★★★★★

## 3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,8 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitung des Roadsters gibt es nur wenig zu kritisieren, der Wagen wurde mit hoher Genauigkeit gefertigt. Da fallen dann schon Details auf, wie die nicht ganz spielfrei montierten Drehregler der Klimaautomatik und die Heckklappe, die an der Innenseite keine Verkleidung trägt - dafür aber bis in den letzten Winkel auslackiert wurde. Das optionale Nappaleder-Paket des Testwagens gefällt mit feinem Lederbezug auf Armaturenbrett und Sitzen, der in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen Sport-Paket mit roten Nähten veredelt

### 4,1 Alltagstauglichkeit

Der Zweitürer und -sitzer hat in diesem Kapitel konzeptbedingt das Nachsehen, es gibt kaum eine unpraktischere Karosserieform - das metallene Klappdach bietet im Vergleich zu einem Stoffverdeck aber zumindest einige Vorteile im Alltag: Es muss nicht so aufwendig gepflegt werden und zeigt sich robuster sowie langlebiger.

Der Testwagen ist mit einem um 10 l größeren, dann 70 l fassenden Tank ausgestattet. Selbstredend kassiert Mercedes dafür ein Entgelt. Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs

### 2,8 Licht und Sicht

⊕ Wortwörtlich für einen Lichtblick in diesem Kapitel sorgt das aufpreispflichtige LED Intelligent Light System. Hinter der Bezeichnung verbergen sich Scheinwerfer, die alle Lichtfunktionen per LED-Leuchten realisieren. Darüber hinaus bietet das System stets dem Fahrzustand angepasste Lichtfunktionen: Es leuchtet beim Abbiegen und in Kurven in die jeweilige Fahrrichtung, der Lichtstrahl wird auf Autobahnen weiter, in der Stadt breiter und in Abgleich mit den GPS-Daten werden sogar



Bei geschlossenem Verdeck ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt.

wird. Insgesamt ein souveräner Auftritt des Wagens, der den Premiumanspruch der Autos mit Stern untermauert. Das Blechverdeck öffnet und schließt vollautomatisch in rund 20 Sekunden, bei Beginn des Vorgangs muss der Wagen stehen. Anschließend kann mit bis zu 40 km/h gefahren werden. Um die Verwindungssteifigkeit des Cabriolets auf die Probe zu stellen, braucht es schon sehr derbe Schläge durch Straßenunebenheiten, der Wagen wirkt im Alltag so stabil wie eine übliche Limousine.

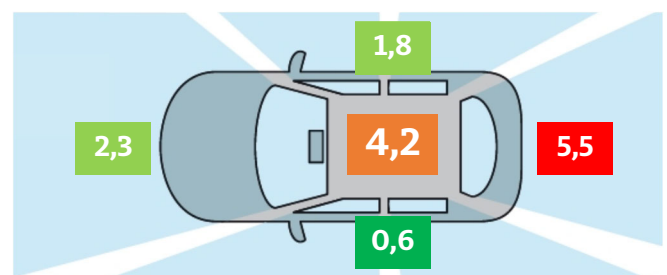
sind so Reichweiten bis zu 1.000 km möglich, mit dem serienmäßigen Tank sind es 855 km.

⊖ Weder ein Anhänger noch eine Dachbox kann genutzt werden, um zusätzliches Gepäck unterzubringen. Wagenheber und Bordwerkzeug befinden sich nur im Kofferraum, wenn man das aufpreispflichtige Faltnotrad geordert hat.

Kreisverkehre erkennt und automatisch möglichst breit ausgeleuchtet.

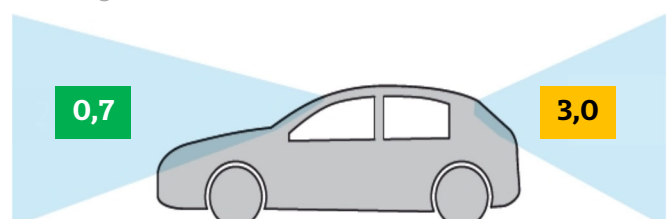
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Um die Übersicht vom Fahrerplatz aus ist es schlecht bestellt. Das Ende der sehr langen Motorhaube ist schwer abzuschätzen und der Abschluss der Heckklappe ist nicht sichtbar, außerdem sitzt man grundsätzlich sehr tief im SLC und hat dadurch gerade in der Stadt einen mäßigen

Verkehrsüberblick.

Beide Außenspiegel haben zwar einen zusätzlichen asphärischen Bereich, automatisch abblenden kann aber nur der linke - wofür Mercedes einen gesonderten Obolus möchte.

### 3,3 Ein-/Ausstieg

⊖ Ein besonderes Fahrzeugformat verlangt vom Besitzer immer eine gewisse Kompromissfähigkeit. Beim Ein- und Aussteigen zeigen sich beispielsweise die Schattenseiten des sportlichen Fahrzeugkonzepts: Der massive Schweller,

das niedrige Dach und die ausgeprägten Seitenwangen der tief montierten Sitze machen die Übung zur Kletterpartie. In schmalen Parklücken ärgert man sich zudem über die langen Türen, die dementsprechend weit aufschwingen.

### 4,5 Kofferraum-Volumen

Seit der Modellpflege lässt sich das Dach auch dann öffnen, wenn die Laderaumabtrennung nicht abgesenkt ist - der SLC erledigt dies einfach selbst, falls man es vergessen hat. Ist der Kofferraum zu voll und lässt sich die Abtrennung nicht absenken, verweigert der Wagen das Öffnen des Daches.

⊖ Der Kofferraum ist nicht übermäßig voluminös, das lässt sich schon von außen erahnen. Für einen Kurztrip zu zweit reichen die 160 Liter bei geöffnetem Dach aber aus. Lässt man das Dach zu, können immerhin 215 Liter transportiert werden.



Bei Urlaubsfahrten ist Verzicht gefragt, denn in den Kofferraum passen auch bei geschlossenem Verdeck lediglich 215 l Gepäck.

### 3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante von 68 cm ist beim Beladen kein großes Hindernis, beim Ausladen muss das Gepäck aber 20 cm weit angehoben werden. Es empfiehlt sich eine leichte Reisetasche.

⊕ Im Kofferraum ist eine verstellbare Abdeckung installiert, mittels derer man überprüfen kann, ob das Dach mit der aktuellen Beladung noch zu öffnen ist.

Schwenkt man diese nach oben, kommt man problemlos an jedes Eck des kleinen Gepäckabteils.

⊖ Ist das Dach offen, bleibt von der Kofferraumöffnung nicht viel mehr als ein Briefschlitz übrig - nach Möglichkeit sollte man sein Gepäck also bei geschlossenem Dach einladen.

### 4,6 Kofferraum-Variabilität

⊖ Eine Durchlademöglichkeit oder ähnliches vom Kofferraum in den Innenraum gibt es nicht.

## 3,0 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

Der SLC zeigt teilweise Mercedes typische Lösungen, mit denen man sich vertraut machen muss, falls man vorher noch kein Fahrzeug dieser Marke gefahren ist. So sind bei dieser Marke die Scheibenwischerfunktionen in den Blinkerhebel integriert - wenn man sich daran gewöhnt hat, ist

aber kein Nachteil zu erkennen. Geht man etwas tiefer in die Fahrzeugeinstellungen, fällt auf, dass die Verteilung der Fahrzeugeinstellungen zwischen Infotainmentdisplay und Bordcomputer gewöhnungsbedürftig ist. Während

man zum Beispiel die Fahrassistentenfunktionen per Lenkradtasten im Bordcomputer einzustellen sind, muss man für die individuelle Konfiguration von Lenkung, Fahrwerk und Motor das Comand-System per Dreh-Drück-Steller in der Mittelkonsole bedienen. Darüber hinaus ist die Menüstruktur dieses Systems nicht besonders intuitiv.

⊕ Alle Grundfunktionen, die zum Autofahren wichtig sind, versteht man auf Anhieb. Sitze, Spiegel und Lenkrad sind rasch passend eingestellt, auch bei Dunkelheit, da alle Bedieneinheiten vorbildlich beleuchtet sind. Das Klimabedienteil und die Tasten der Radio-/Telefoneinheit werfen keine Fragen auf und sind auch von Novizen problemlos bedienbar.

⊖ Die Taste der elektromechanischen Handbremse ist nicht auf Anhieb logisch zu bedienen und in alter Markentradition vom Beifahrer unerreichbar vor dem linken Fahrerknien angebracht - obwohl durch eine elektrische Handbremse leicht eine Notbremsfunktion zu realisieren wäre, die vom Beifahrer ausgelöst werden

## 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Schon im Serienzustand lässt sich das gute Soundsystem des SLC durch vielerlei Arten zum Klingen bringen: Per Radio oder CD, mittels Bluetooth-Streaming oder USB-Anschluss, auch eine SD-Karte kann eingelesen werden. Dieses "Audio 20 CD" genannte System kann man gegen Aufpreis mittels Garmin MAP Pilot zum SD-Kartenbasierten Navigationssystem aufrüsten. Möchte man aber die große Konnektivitätslösung, muss man das Comand-

## 2,8 Raumangebot vorn

Auf den beiden Sitzen des SLC sitzt man roadstertypisch tief im Auto, die eigentlich normal hohe Mittelkonsole wirkt raumgreifend, die Fensterunterkante ist hoch:

## 3,9 Innenraum-Variabilität

Im recht kleinen Innenraum hat Mercedes ein paar Ablagen untergebracht - dafür wird aber Aufpreis verlangt. So befinden sich nur gegen Aufpreis zwei Becherhalter auf

## 2,6 KOMFORT

### 2,7 Federung

Das adaptive Fahrwerk im SLC (gegen Aufpreis erhältlich) liefert unter Komfortaspekten eine gelungene Vorstellung

kann, falls der Fahrer außer Gefecht ist. Dafür müsste der Beifahrer allerdings an die Taste langan können. Der Warnblinkschalter könnte größer gestaltet oder zumindest an prominenterer Stelle sein.



Die sehr gute Verarbeitungsqualität und die zwar etwas gewöhnungsbedürftige, jedoch funktionelle Bedienung gefallen im SLC.

System kaufen. Dann kann man DVDs anschauen, die Navigationsdaten liegen auf einer integrierten Festplatte, Staumeldungen kommen in Echtzeit. Ebenfalls in das Comand-System integriert ist die erweiterte Sprachsteuerung, mit der man auch mal eine E-mail diktieren kann. Verrent man sich mal im Konnektivitäts-Dschungel, bietet das Comand eine per Display abrufbare Bedienungsanleitung, die viele Funktionen des Autos im Video erklärt.

Raumwunder sind sportliche Zweisitzer nie.

⊕ Kopf- und Beinfreiheit finden bis zu 1,95 m große Fahrer genügend vor.

dem Mitteltunnel und eine Halteschleife für große Flaschen im Beifahrerfußraum. Serienmäßig sind kleine Fächer in den Türen und Taschen an der Bordwand hinter den Sitzen.

ab, obwohl er eher straff ausgelegt ist. Es ist - so wie auch Lenkung und Antrieb - in drei Stufen verstellbar. Die Modi



Sport und vor allem Sport+ sind im Alltag aber zu hart und empfehlen sich eher für kurvige Landstraßen mit glattflächigem Asphalt. Auf zu welligen Landstraßen sind die Dämpfer in diesem Modi zu hart und speziell die Vorderachse fängt an zu trampeln und harte Stöße durch das Lenkrad zu schicken. Im dritten Modus, Comfort genannt und der Modus, in dem der ADAC Autotest durchgeführt wird, federt der SLC auch grobe Verwerfungen auf der Landstraße zwar mit leichten Karosseriebewegungen, aber

souverän weg - zur Sänfte wird der Wagen aber nie. Vor allem in der Stadt merkt man teils deutlich, dass das Fahrwerk unter sportlichen Aspekten konzipiert wurde. Tiefere Gullideckel oder andere Unebenheiten kann der Wagen nur mäßig verarbeiten. Auf der Autobahn fühlt sich der SLC schon wohler: Schnelles und entspanntes Reisen ist möglich, nur sehr grobe Verwerfungen bringen bei hohen Geschwindigkeiten Unruhe in das Auto. Egal auf welchem Terrain: Die Achsen poltern nie, selbst wenn der Wagen derbe Schläge abbekommt.

## 1,9 Sitze

⊕ Sportsitze hat der SLC serienmäßig - gegen Aufpreis lassen sie sich elektrisch verstellen und mit einer in Höhe und Intensität verstellbaren Lordosstütze ausstatten. Auch eine Memory-Funktion findet man in der Aufpreis-

liste, pro Seite können drei Sitzpositionen gespeichert werden. Die Sitze sind straff gepolstert, bieten aber einen tadellosen Sitzkomfort. Ausgeprägten Seitenwangen stützen auch in schnell gefahrenen Kurven zuverlässig.

## 3,2 Innengeräusch

Zwar ist der Mercedes mit einem Blechdach ausgestattet und soll eine gehörige Portion Komfort unter das Roadsterfeeling mischen, in Sachen Geräuschkomfort ist der Wagen aber dennoch keine Reiselimousine. Der Motor ist stets zu hören, vor allem mit aktiviertem Klappenauspuff im Modus Sport+. Abrollgeräusche sind ordentlich

gedämmt, Steinchen oder ähnliches vernimmt man zuweilen aber dennoch, wenn sie von den Rädern aufgewirbelt werden und in den Radkästen klappern. Windgeräusche treten erst bei höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn in den Vordergrund.

## 3,2 Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage ist stets an Bord, gegen Aufpreis ist wie im Testwagen die Temperatur per Klimaautomatik regelbar. Diese ist für Fahrer und Beifahrer getrennt justierbar und bietet einen Luftgüte- und Beschlagssensor, man kann das System also meist getrost im Automatikmodus lassen.

⊕ Die aufpreispflichtige Nackenheizung Airscarf ist empfehlenswert - durch Düsen in den Kopfstützen strömt warme Luft um den Nacken. Der Komfortgewinn ist beträchtlich, wenn auch hartgesottene Cabriofahrer die Nase rümpfen. Das tun diese aber bei einem Cabrio mit Blechdach ohnehin.

# 1,4 MOTOR/ANTRIEB

## 1,4 Fahrleistungen

⊕ 184 PS leistet der Vierzylinder-Turbobenziner im SLC 200. Auf Wunsch bekommt man - den entsprechenden Geldbeutel vorausgesetzt - aber auch deutlich stärkere Motoren, gipfelnd im SLC 43 AMG, der 367 PS bereit stellt. Auch mit dem SLC 200 lassen sich die fahrdynamischen Potentiale des Wagens nutzen, der niedrige Schwerpunkt und das zwischen Front und Heck gut ausbalancierte Gewicht sowie der Heckantrieb sorgen für eine gute

Portion Fahrspaß. Zusammen mit dem Motor, der laut Hersteller immerhin 237 km/h Höchstgeschwindigkeit ermöglicht, stellt sich gute Laune beim Sportfahrer ein. Vor allem das schon ab 1.200 Umdrehungen zur Verfügung stehende Drehmoment von 300 Nm macht Laune und ermöglicht einen guten Durchzug. Auch bei den Messfahrten zeigt sich die Potenz des Motors: Denn Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der SLC 200 in 4,3 Sekunden.

## 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder läuft weich und ist gut vom Innenraum entkoppelt - dass man ihn trotzdem hört, liegt am sportlich designten Auspuffklang. Auf Gaspedalbefehle reagiert der Turbobenziner spontan, er gefällt außerdem mit einer harmonischen Leistungsentfaltung,

am oberen Ende des Drehzahlbandes fehlt aber etwas Drehfreude. Dort muss man sich aufgrund des schon sehr früh anliegenden Drehmoments aber sowieso selten aufhalten.

## 1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Neun Gänge, eine zügig und geschmeidig schaltende Automatik mit einem denkbar einfach zu bedienenden Wählhebel - das Getriebe des SLC 9G-tronic lässt kaum Wünsche offen. Die Software wählt stets den passenden Gang aus, möchte man dennoch lieber selbst in das Geschehen eingreifen, stehen Schaltwippen am Lenkrad bereit. In den sportlichen Fahrmodi schaltet das Auto

etwas schneller und lässt einen kurzen Ruck zu, untermalt wird dies dann von einem Grummeln aus den Endrohren. Bei gediegener Fahrt auf der Autobahn zeigt der SLC einen weiteren Vorteil des Getriebes: bei 130 km/h liegen lediglich 2.000 Umdrehungen an, was Lautstärke und Verbrauch senkt.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten oder heftigeren Bremsmanövern wankt oder nickt der Roadster wenig, lässt sich drüber hinaus auch von tieferen Spurrinnen nicht aus der Ruhe bringen und folgt der eingeschlagenen Linie stoisch. Selbst bei einem plötzlichen Lastwechsel in der Kurve ist nur ein leicht mitlenkendes Heck zu provozieren, das zu keiner kritischen Situation führt. Kommen die Hinterräder bei starker Beschleunigung an ihre Haftungsgrenze, regelt die

Fahrzeugelektronik feinfühlig. Im Grenzbereich bei schneller Kurvenfahrt untersteuert der Wagen gutmütig.

⊖ Den ADAC Ausweichtest besteht der SLC gerade so. Hauptgrund ist die bei sehr schnellen Lenkmanövern, wie sie bei einem schreckhaften Ausweichvorgang vorkommen, verhärtende Lenkung, die schlagartig deutlich erhöhte Lenkkräfte verlangt. So ist der Wagen in brenzlichen Situationen nicht ohne weiteres zielgenau zu manövrieren.

### 2,0 Lenkung

⊕ Vor allem größere Lenkwinkel setzt der Mercedes direkt um, dennoch geht der Lenkung jegliche Nervösität ab. Im Bereich um die Mittellage könnte das Ansprechen auf kleine Richtungskorrekturen dafür etwas direkter sein - diese Kritik geschieht jedoch auf hohem Niveau.

Im Alltag gefällt der mit 10,6 Metern geringe Wendekreis.

⊖ Nicht nur bei zackigen Lenkmanövern während der Fahrt, sondern auch beim Einparken verhärtet die Lenkung mitunter.

### 2,8 Bremse

⊕ Das Gefühl am Bremspedal des SLC zeigt sich dem sportlichen Anspruch entsprechend ausgelegt: Die Bremse ist sauber zu dosieren und verfügt über einen klaren Druckpunkt. Die Messungen zeigen aber, dass rein objektiv noch Verbesserungspotential vorhanden ist: 36,2 Meter sind nötig, um den Wagen aus 100 km/h zum

Stillstand abzubremsen (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5 in den Größen 225/40 R18 92Y vorn und 245/35 R18 92Y hinten). Das können heutzutage schon Kompaktwagen besser.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der bei allen SLC-Varianten serienmäßige adaptive Bremsassistent warnt den Fahrer bei zu geringem Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, unterstützt ihn bei Notbremsungen und leitet bei Geschwindigkeiten bis etwa 100 km/h selbstständig eine Bremsung ein. Ordert man den Abstandregelautomaten namens Distronic, bremst der SLC bei bis zu 200 km/h selbstständig, falls eine Kollision droht.

Serienmäßig sind ebenfalls ein Müdigkeitswarner und ein Tempomat an Bord, zusätzliche Unterstützung bieten optional ein Spurverlassenswarner und ein Totwinkelassistent, der vor Fahrzeugen warnt, die sich auf einer Nebenspur im toten Winkel befinden.

### 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest nach EuroNCAP wurde mit dem SLC noch nicht durchgeführt, das Sicherheitsniveau ist aber gut. Front-, Seiten und Kopfairbags sind für beide Passagiere an Bord. Die Kopfstützen sind aktiv und werden bei einem Heckaufprall näher an den Hinterkopf gefahren, um schneller zu stützen. Auch kann - gegen Aufpreis - das System Pre-Safe geordert werden, dass vor einem drohenden Unfall die Seitenscheiben bis auf einen Spalt schließt und die Gurte festzieht.

### 3,4 Kindersicherheit

Kindersitze können auf dem Beifahrersitz per Gurt recht einfach befestigt werden, ein Isofix-System ist auch in der Aufpreisliste nicht zu finden.

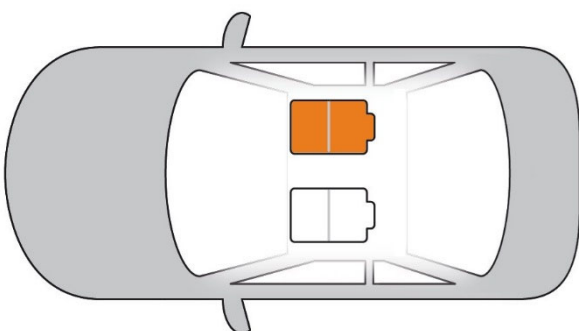
⊕ Die Beifahrerairbags schalten sich automatisch ab, wenn ein Kindersitz montiert ist.

#### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)  
 ■ gut (1,6 – 2,5)  
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)  
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	optional
	Tempomat	optional
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 1,5 Fußgängerschutz

⊕ Der SLC verfügt über eine aktive Motorhaube, die bei einem Personencrash angehoben wird und so die Heftigkeit des Aufpralls mindern kann. Darüber hinaus ist

der Frontbereich nachgiebig gestaltet, lediglich die großen Scheinwerfer stellen eine harte Fläche dar.

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Sieben Liter Superbenzin verbraucht der SLC 200 9G-tronic im EcoTest auf 100 km - ein für ein sportliches Automobil respektabler Wert. Absolut gesehen - der EcoTest wird nicht mehr nach Klassen bewertet - sind sieben Liter aber zuviel. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Autos liegt bei 191 g/km, der Ausstoß bei 162 g/km.

### 1,9 Schadstoffe

⊕ Der SLC 200 gefällt mit einer vorbildlichen Abgasreinigung, in keinem Bereich zeigen sich die Werte erhöht, auch beim Partikelaustritt nicht. Diese sind bei direkt einspritzenden Benzinmotoren oft die Achillesferse im EcoTest.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



## 3,0 AUTOKOSTEN

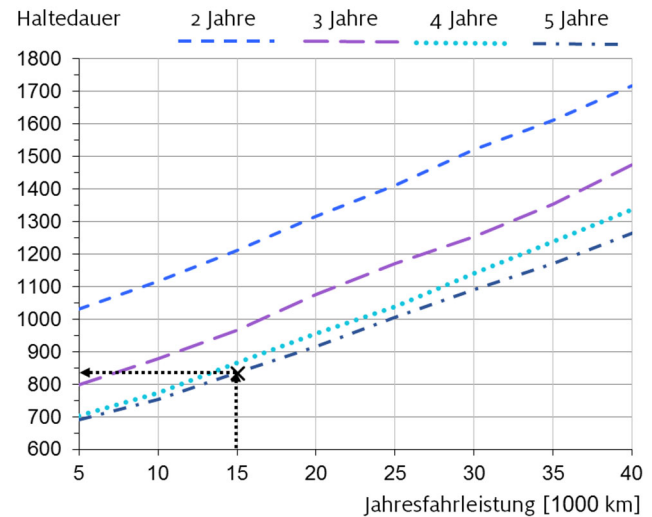
### 3,0 Monatliche Gesamtkosten

116 Euro Steuer müssen jährlich für den SLC 200 gezahlt werden, ein verkraftbarer Betrag. Teurer kommen da schon Wertverlust und Spritkosten, basierend auf einer Haltedauer von fünf Jahren und 15.000 km Fahrleistung per annum. Ebenfalls nicht billig ist der Kaufpreis: Mindestens 42.305 Euro müssen bezahlt werden, um Eigentümer eines SLC 200 mit der Neungang-Automatik zu werden, davon entfallen 2.499 Euro auf das Getriebe. Dabei bleibt es aber nicht, wenn man das Auto mit einigen Sonderausstattungen bestellt: Der Testwagen kostet happige 66.067 Euro.

⊕ Da der Motor über eine Steuerkette verfügt, entfällt der oftmals teure Austausch eines Zahnriemens. Auf Neufahrzeuge gibt Mercedes zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, gegen Aufpreis sind Garantiepakete erhältlich, die das Auto bis zu zehn Jahre lang versichern. Gegen Durchrostung hat ein Mercedes 30 Jahre Garantie, dazu muss das Auto aber durchgehend vom Markenhändler scheckheftgepflegt sein.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 835 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	180	200	300	250d
Aufbau/Türen	Ro/2	Ro/2	Ro/2	Ro/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.595	4/1.991	4/1.991	4/2.143
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	180 (245)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1.200	300/1.200	370/1.300	500/1.600
0-100 km/h[s]	7,9	7,0	5,8	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	226	240	250	245
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6   S	6,1   S	6,0   D	4,4   D
CO2 [g/km]	127	142	138	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/21/24	13/21/24	13/21/24	16/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	96	134	126	247
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	741	797	905	857
Preis [Euro]	34.927	39.806	46.380	43.524

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Benziner, Turboaufladung, Direkteinspritzung	
Hubraum	1.991 ccm
Leistung	135 kW / 184 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.200 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe (optional)
Höchstgeschwindigkeit	237 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Verbrauch pro 100 km	5,7 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	133g/km
cW-Wert/Stirnfläche	0,3 / 1,98 m <sup>2</sup>
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Länge/Breite/Höhe	4.133/1.810/1.301 mm
Leergewicht/Zuladung	1.480 kg/315 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	225-331 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	60 l (optional 70l)
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Bremen

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	-/-/-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.000 1/min
Bremsweg aus 100km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	225/40R18 92Y / 245/35R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	10,55/10,60 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100 km
Stadt/Land/BAB	8,3/5,8/7,9 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	162 g/km (WTW* 191 g/km)
Reichweite	855 km
Innengeräusch 130km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.010 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530 kg/265 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	215 l/-/-

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>114 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>80 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>100 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>541 Euro</b>
<b>Monatliche Gesamtkosten</b>	<b>835 Euro</b>		
Steuer pro Jahr	116 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/21/24		
Basispreis Mercedes SLC 200 9G-tronic	42.305 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Basispreis	EZ: 18.02.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	66.067 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.472 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.179 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.559 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	1.559 Euro°
Regen- /Lichtsensor (im Paket)	131 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	119 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.023 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	869 Euro°
Parklenkassistent (im Paket)	869 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	476 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	3.332 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	857 Euro

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent (ohne Lenkeingriff)	536 Euro°
Spurwechselassistent (Toter-Winkel-Warner)	536 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/SerieSerie/506 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 595 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/821 Euro°
Automatisch abblendender Innen-/Außenspiegel (Paket)	643 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	387 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	-

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	738 Euro
Schiebedach/ Panoramaglasdach	-/2.642 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**3,0**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,4</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,4</b>
Verarbeitung	1,8	Fahrleistungen	1,4
Alltagstauglichkeit	4,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	3,3	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	4,5	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	4,6	Bremse	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,8	Kindersicherheit	3,4
Raumangebot hinten	5,5	Fußgängerschutz	1,5
Innenraum-Variabilität	3,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,0</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,0
Federung	2,7	Schadstoffe	1,9
Sitze	1,9		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	3,2		

Stand: September 2016  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.