



Mercedes SLK-Klasse (1996-2004)

Vorreiter-Cabrio

Der erste Mercedes SLK (Baureihe R170) kam 1996 in Deutschland auf Basis der C-Klasse (W202) auf den Markt. Der Roadster war das erste moderne Auto mit Stahl-Klappdach und wurde sehr erfolgreich verkauft. Bei einem Facelift im Jahr 2000 wurden die Optik behutsam aufgefrischt und vor allem die Motoren modernisiert. Punkten kann der in Bremen gebaute Roadster vor allem mit der sehr guten Verarbeitung, hoher Verwindungssteifigkeit und dem Stahl-Klappdach, das gegenüber einer Stoffmütze besonders wetterfest und damit wintertauglich ist. Außerdem bereiten die ausgewogen gepolsterten Sitze, die einfache Bedienung und die absolut sicheren Fahreigenschaften stets Freude. Als etwas störend erweisen sich die indirekte Lenkung und das zwar präzise, aber teils zäh bedienbare Schaltgetriebe. Im TÜV-Mängelreport taucht der erste SLK offiziell nicht mehr auf. Die Fahrzeuge gelten als solide, abgesehen von gelegentlichem Ölverlust bereitet keine Baugruppe auffällig viele Probleme. In der ADAC Pannenstatistik wird das Fahrzeug wegen der geringen Stückzahlen ebenfalls nicht aufgeführt, ist aber auch hier sehr unauffällig. Ein generelles Problem vieler Mercedes dieser Zeit ist Rostbefall. Am SLK stellen vor allem der Bereich um das Heckklappenschloss, die Wagenheberaufnahmen und die Radläufe Problemzonen dar.

Empfehlung: Bereits der Basisbenziner im SLK 200 reicht aus, um mit dem Roadster Spaß zu haben. Die kräftigen Kompressormotoren im 200 Kompressor und im 230 Kompressor haben aber einen spürbar stämmigeren Durchzug und sind daher unsere Empfehlung. Richtig sportlich wird es mit dem SLK 320, der einen laufruhigen Sechszylinder unter der Haube hat. Alle Motoren hatten serienmäßig bis zum Facelift ein exakt schaltbares Fünfganggetriebe, danach wurde ein Sechsganggetriebe verbaut. Optional gab es eine Automatik mit fünf Fahrstufen, mit der etwa die Hälfte der gebrauchten SLK ausgerüstet sind. Diese schaltet zwar aus heutiger Sicht sehr gemächlich, aber ruckfrei und gilt als robust. Auch die Motoren sind bei konsequenter Wartung Dauerläufer. Die seltene AMG-Variante spielt auf dem Gebrauchtwagenmarkt kaum eine Rolle.

- ⊕ sehr gute Verarbeitung, zuverlässige Technik, funktionelle Bedienung, sichere Fahreigenschaften, kräftige Bremsen
- ⊖ winziger Kofferraum bei geöffnetem Dach, indirekte Lenkung, durstige Benziner, rost anfällig, schwergängige Schaltung

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der Mercedes SLK schnitt in der Pannenstatistik in der Regel gut bis sehr gut ab. Seit einigen Jahren wird dieses Modell aber nicht mehr offiziell aufgeführt, da es zu alt ist. Gleiches gilt für die TÜV-Statistik.
Rückrufe	8/1997: Die Auslösekriterien vom Sensor des Bremsassistenten werden geändert (bei Vollbremsung). Betroffene Fzg. in Deutschland: 88.000 (auch andere Modelle betroffen). 3/1998: Die Airbagbefestigung bei Lenkraddesign R170 könnte sich lösen.

Modellgeschichte

09/1996	Markteinführung des zweisitzigen Roadsters mit klappbarem Stahldach und zwei Motorvarianten: SLK 200 (100 kW/136 PS) und SLK 230 Kompressor (142 kW/193 PS); Motoren mit 5-Gang-Schaltgetriebe; Fahrer-, Beifahrer- und Seitenairbag vorne serienmäßig
07/1998	5-Stufen-Automatikgetriebe optional gegen Aufpreis erhältlich
02/2000	Modellpflege und Facelift, neue Motorvarianten: SLK 200 Kompressor (120 kW/163 PS), SLK 230 Kompressor (145 kW/197 PS) und SLK 320 (160 kW/218 PS), neues 6-Gang-Schaltgetriebe für alle Motoren (Automatikgetriebe optional), erfüllen Schadstoffklasse Euro 4; ESP für alle Modelle serienmäßig; Xenon-Scheinwerfer gegen Aufpreis erhältlich
11/2000	Einführung der sportlichen Topversion SLK 32 AMG (260 kW/354 PS)
01/2004	Baureihe eingestellt, Nachfolgemodell ab 04/2004

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Roadster
Länge/Breite/Höhe [mm]	3995/1715/1284
Kofferraumvolumen [l]	3995/1715/1284
Dachlast [kg]	145
Tankinhalt [l]	30

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	200	200 Aut.	200 Kompr.	200 Kompr. Aut.	230 Kompr.	230 Kompr. Aut.	320 Aut.	32 AMG Aut.
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2
Bauzeitraum	1996-2000	1996-2000	2000-2004	2000-2004	1996-2000	1996-2000	2000-2004	2000-2004
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	4/1998	4/2295	4/2295	6/3199	6/3199
Leistung [kW/PS]	100/136	100/136	120/163	120/163	142/193	142/193	160/218	260/354
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	190/3700	190/3700	230/2500	230/2500	280/2500	280/2500	310/3000	450/4400
Beschleunigung 0-100km/h [s]	9,3	9,7	8,2	8,5	7,7	7,3	6,9	5,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	203	223	220	231	227	242	250
Verbrauch Hersteller pro 100km [l]	9,1 S	9,3 S	9,5 S	9,2 S	9,3 S	9,5 S	10,4 S	10,7 S
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	-	-	-	-	-	-	-	-
CO ₂ [g/km] CO ₂ -Effizienzklasse	217 G	220 G	228 G	221 G	220 G	225 G	250 G	257 G
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/12/14	12/12/14	12/12/15	12/12/15	11/13/15	11/13/15	11/14/15	11/20/24
Steuer pro Jahr* [Euro]	135	135	135	135	155	155	216	216
Schadstoffklasse	D4	D4	Euro 4	Euro 4	D3	D3	Euro 4	Euro 4

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
*Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, incl. Einbaukosten)

TYP	200	200 Aut.	200 Kompr.	200 Kompr. Aut.	230 Kompr.	230 Kompr. Aut.	320 Aut.	32 AMG Aut.
Wartung 1	300	300	300	300	280	280	330	330
bei km/Monate	18500/24	18500/24	20000/24	20000/24	20000/24	20000/24	20000/24	20000/24
Wartung 2	720	720	890	890	870	870	1190	1190
bei km/Monate	37000/48	37000/48	40000/48	40000/48	40000/48	40000/48	40000/48	40000/48
Bremsscheiben und -beläge vorn	330	330	320	320	310	310	370	370
Bremsscheiben und -beläge hinten	320	320	330	330	330	330	330	330
Auspuffanlage (nach Kat)	500	500	510	510	510	510	470	470

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	200	200 Aut.	200 Kompr.	200 Kompr. Aut.	230 Kompr.	230 Kompr. Aut.	320 Aut.	32 AMG Aut.
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	82	82	82	82	84	84	91	114
Betriebskosten (Kraftstoff)	188	191	195	190	192	195	212	217
Werkstatt-/Reifenkosten	73	73	79	79	85	85	91	99
Gesamtkosten pro Monat	343	346	356	351	361	364	394	430
Gesamtkosten pro km [Cent]	27,4	27,7	28,5	28,1	28,9	29,1	31,5	34,4

Garantien

Der SLK wurde ohne Hersteller-Garantie ausgeliefert. Es griff nur die gesetzliche Gewährleistung. Mercedes bietet aber eine 30-jährige Garantie gegen Durchrostung. Die europaweite Mobilitätsgarantie MobiloLife gibt es ebenfalls 30 Jahre (ab EZ 10/98).

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2002 ★★★★★☆

Frontalcrash: Rund um den Kardantunnel wird die sonst unnachgiebige Fahrgastzelle des SLK etwas weich. Der eher aggressiv ausgelegte Fahrerairbag kann seine unterstützende Rückhaltefunktion ganz gut erfüllen, jedoch mit erhöhten Belastungen im Brustbereich. Im Fußraum auf der Fahrerseite sind die Aufprallzonen für die Knie sehr gut entschärft. Auf der Beifahrerseite kritisieren die Tester jedoch das hart ausgelegte Feld rund um das Handschuhfach. So kommt es zu einem relativ hohen Verletzungsrisiko für die Knie.

Seitencrash: In die Tür hat man außer dem Airbag keine zusätzlichen Aufprallkörper eingebaut. Trotzdem wird der Fahrer bis auf leicht erhöhte Brustbelastungen gut geschützt. Das geschlossene Klappdach streift der Fahrer leicht mit dem Kopf – ohne dramatische Messergebnisse.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.