

# Een feest voor de zintuigen!

In 1996 introduceerde Mercedes zijn eerste kleinste roadster, de SLK. Met name het stalen vouwdak was destijds baanbrekend te noemen. Toch werd het model bij de echte rij-liefhebbers geen succes en dat had mede te maken met het ietwat mutserige uiterlijk. Je zag er voornamelijk veel vrouwen in rijden. Nu is er dan na acht jaar een opvolger, die er veel en veel beter uitziet. Met name de pronte voorkant lijkt zo overgenomen van zijn grote broer, de McLaren SLR. Auto-plus had dit lekkers een viertal dagen in huis en voelde de nieuwe ster eens flink aan de tand!

Test/tekst/foto's: Evert F. Flapper



## Exterieur

Allereerst iets over de dakconstructie. Die wordt in iets meer dan twintig tellen de kofferbak ingetroverd, wat een stuk sneller is dan bij het vorige model. Hulde! Qua uiterlijk ziet de SLK er een stuk volwassener uit dan zijn voorganger, een stuk stoerder ook. Met dank aan



de nieuwe McLaren SLR, waaraan hij zijn voorkant ontleent. Een gouden greep! Als je al het geluk hebt om 'm in je achteruitkijkspiegel te krijgen, dan heeft 'ie vooral iets haaiachtigs. Wij vinden hem in ieder geval prachtig en durven nu ook wel in een SLK gezien te worden! Met dank ook aan de dubbele ovale uitlaatpijpen! Minder stoer is dat ons testexemplaar was uitgerust met de standaardvelgen, want die vinden wij eerlijk gezegd niet zo mooi. Gelukkig heeft Mercedes in zijn optiepakket een aantal fraaiere exemplaren voorhanden.

Velgen zijn namelijk zeer bepalend voor de uitstraling van een auto en dat geldt natuurlijk zeker voor een eye-catcher als de SLK, het acroniem overigens voor Sportief, Licht en Kort.

## Interieur

Kreeg het exterieur een fraaie opknappbeurt, ook het interieur is door Mercedes flink onder handen genomen. Wat ons als eerste opvalt als we achter het stuur zitten is het fraai uitgevoerde dashboard. Centraal bovenop heeft het



dezelfde vorm die we ook terugzien op de motorkap. Knap gedaan! Alle bedieningselementen en knoppen steken ergonomisch perfect in elkaar. Zorg er met het instellen van de bestuurdersstoel wel voor dat je 'm een heel klein beetje naar voren schuift: anders merk je met het nemen van scherpe bochten dat de boel gaat kraken en piepen. Dus zet de stoel even los van het achterdek, dan is het prima en zit het heerlijk. Een ander fraai detail in het dashboard is de prachtig taps naar elkaar toehangende klokkenwinkel, voorzien van een mooie overkapping. We moesten echter wel even zoeken voordat we de knopjes op de snelheidsmeteromranding hadden gevonden. Dat kan beter! Verder niets dan lof, alles ziet er, zoals het een Mercedes betaamt, tot in de puntjes verzorgd uit. Top!



## Rijgedrag

"Een feest voor de zintuigen" is de kop van dit artikel. Welnu het feest voor de ogen hebben we in het bovenstaande ruimschoots verklaard. Maar de SLK is ook een feest voor de neus, hij ruikt namelijk erg lekker, naar leer en zo. Snel

gierend en fluitend zijn werk hoort doen. Ook op de snelweg werkt deze 'truc' verslavend, alleen gaat de versnelling op de snelweg net zo lang door tot de SLK zijn top heeft bereikt van 226 echte kilometers. De automatische vijfbak doet dus uitstekend z'n werk. De 0 naar

100 km/u in 8,3 seconden is voorwaar niet slecht. Dat wordt nog smullen met de SLK 55 AMG, die in het najaar gelanceerd gaat worden en waarvoor Mercedes al vele orders heeft binnengekregen. Die



schijnt het namelijk te doen binnen de vijf seconden! Wij kunnen niet wachten. Terug naar deze SLK: z'n rijgedrag op de B-wegen rond Bedum is indrukwekkend te noemen,

## Minpunten:

- windscherm-netje is niet goed vast te zetten, gaat hinderlijk wapperen
- knopjes aan snelheidsmeteromranding niet goed zichtbaar

## Pluspunten:

- oogst alom bewondering
- heerlijk rij-ijzer
- waar voor je geld

we kunnen weliswaar niet zo snoeihard door de bochten als met z'n kleine broertje, de smart roadster Brabus, maar het plezier is er niet minder om. Hij stuurt uiterst precies in en blijft zeer stabiel. Vooral met de ESP uitgeschakeld



## Specificaties:



**Mercedes-Benz  
SLK 200  
Kompressor**

### Motor

4-cilinder in lijn compressor  
kleppen per cilinder: 4  
cilinderinhoud: 1795 cm<sup>3</sup>  
compressieverhouding: 9,5 : 1  
max. vermogen: 163 pk bij 5.500 t/min  
max. koppel: 240 Nm bij 3.000 t/min

### Transmissie

achterwielaandrijving  
vijftraps automaat

### Maten en gewichten

l x b x h: 4089 x 1541 x 1296 mm  
wielbasis: 2430 mm  
inhoud bagageruimte: 208/300  
tankinhoud: 70 liter  
draaicirkel: 10,51 meter  
RDW gewicht: 1390 kg

### Prestaties

topsnelheid: 226 km/u  
acceleratie: 0-100 km/u in 8,3 s.

Brandstofverbruik in l/100 km  
gemiddeld: 9,1  
CO<sub>2</sub>-emissie in g/km: 218

Velgen/banden voor en achter:  
205/55 R16

### Prijs

catalogusprijs: € 49.650,-

kun je heerlijk driften en krijg je geen moment het gevoel de auto niet meer onder controle te hebben. Minder geoefende coureurs laten het ESP maar liever aangaan, is wel zo veilig! En dan moeten we het tot slot nog even hebben over iets wat zeker ook met de zintuigen te maken heeft: het thermische windscherm, de zogenaamde AIRSCARF. Die zit geïntegreerd in de hoofdsteunen en zorgt ervoor dat we ook 's avonds nog aangenaam open kunnen rijden, zonder last te krijgen van een koude nek. Een aangename optie want zo kun je zelfs in de winter gewoon topless rondrijden!

## Conclusie

Als we een conclusie moeten trekken, dan is het een korte: deze auto is gewoon af! En dan moet je in ogenschouw nemen waarvoor deze auto is gemaakt en is bedoeld: om in je vrije tijd met volle teugen van te kunnen genieten. Door z'n behoorlijk royale standaard-uitrusting, z'n perfecte rijgedrag en z'n fantastische stuurgevoel hadden wij vier dagen lang een bijzonder opgewekt humeur. Einfach klasse, man!



Voor meer informatie  
Van Diest Groningen  
Bornholmstraat 42  
Tel.: 050 - 3176464

