

30 JAHRE MERCEDES SLK (R 170)



→ Fakten

*Steht für „Sportlich Leicht Kurz“

*Erhielt zahlreiche Auszeichnungen weltweit wie das „Goldene Lenkrad“ (Deutschland, 1996), „L'automobile più bella del mondo“ („Schönstes Auto der Welt“, Italien, 1996) oder „Car of the year“ („Auto des Jahres“, USA, 1997).

*Insgesamt wurden von der aus den Typen SLK 200, SLK 200 Kompressor, SLK 230 Kompressor, SLK 320 und SLK 32 AMG bestehenden Baureihe R 170 bis ins Jahr 2004 311.222 Exemplare gefertigt

→ Favoriten

TOP 1

Keine Frage, der SLK definierte sich zuallererst über sein innovatives **VARIODACH** aus Stahl, denn bis dahin hieß es entweder Coupé ODER Cabrio/Roadster. Nun hieß die Zauberformal Coupé UND Cabrio/Roadster. Mercedes war zwar nicht der Erfinder dieser so smarten Lösung (Peugeot brachte den 402 Eclipse bereits Mitte der 1930er-Jahre auf den Markt), aber die erste Marke, die damit nennenswerte Stückzahlen erreichte. Das Procedere war ganz einfach: Den Schalter auf der Mittelkonsole nach hinten ziehen, dann hebt sich das Dach nach oben und faltet sich in den Kofferraum. In nur 25 Sekunden wird so aus dem Coupé ein Roadster mit all seinen Vorteilen gerade bei schönem Wetter. Während im Kofferraum noch Platz für das kleine Reisegepäck blieb, sorgten zwei Überrollbügel und verstärkte A-Säulen für das Mercedes-typisch hohe Sicherheitsniveau.



TOP 2

Der zweite Trumpf des SLK neben dem Variodach war sein gleichermaßen freches wie dynamisches **DESIGN**. Daran hatten u.a. die kurzen Karosserieüberhänge vorn und hinten sowie der „Powerdome“ auf der Motorhaube einen wesentlichen Anteil. Zweifellos sprach der SLK mit seiner Optik auch und gerade jüngere Zielgruppen an, die Mercedes mit seinen anderen Modellen zumeist nicht erreichte. Das wussten die Stuttgarter natürlich und boten für den Flitzer ein extrovertiertes, reichlich buntes Farbkonzept an. Wer kann sich zum Beispiel nicht an das knallige Gelb yellowstone erinnern? Ergänzt wurden die kräftigen Exterieurfarben spätestens mit der Modellpflege im Jahr 2000 von ebenso markanten Interieur-Farbtönen wie merlinblau, magmarot oder lotosgelb.



TOP 3

Bei der **TECHNIK** setzten die Schwaben auf bewährte Komponenten aus dem Mercedes-Regal. So kamen beim Fahrwerk die Doppelquerlenkerachse vorn und die Raumlagerachse hinten zum Einsatz – natürlich abgestimmt auf den sportlichen SLK. U.a. mit Federn, mit denen der Roadster in der Basisausführung um 20 Millimeter tiefer lag als eine vergleichbare C-Klasse. Bei der Bremsanlage war hingegen die E-Klasse (W 210) der „Teilespender“. Breit aufgestellt war die kraftvolle Motoren-Palette, innerhalb derer der SLK 230 Kompressor zum Verkaufshit avancierte. Stramme 193 PS entwickelte der Vierzylinder unterstützt von einem mechanischen Lader und sorgte damit für überaus flotte Fahrleistungen: Tempo 100 erreichte er bereits nach 7,6 Sekunden, die Beschleunigung endete erst bei 231 km/h. Die Agilität des SLK förderten zudem sein geringes Gewicht von nur 1.260 Kilogramm in der Basisversion und seine kompakte Länge von lediglich 3.995 Millimetern, wodurch er immerhin rund einen halben Meter kürzer war als der SL (R 129).

→ **Fazit**

Wer kennt das nicht? Es hat sich über einen längeren Zeitraum eine Meinung über etwas verfestigt und plötzlich passiert etwas, das diesen Standpunkt gewaltig in Frage stellt. So ging es mir bei Mercedes mit der Einführung des SLK. Bauten die Stuttgarter etwa doch nicht nur komfortable und in großen Teilen spaßbefreite Autos für die Generation Ü40??? Der SLK der Baureihe R 170 war das genaue Gegenteil davon: Mit seiner Dynamik, seiner Frechheit und seinem innovativen Dach löste er sofort den „Will-haben-Reiz“ auch und gerade unter jüngeren Zielgruppen aus, der sich schließlich in einer hohen Stückzahl von über 300.000 produzierten Fahrzeugen niederschlug. Im Prinzip war das Variodach ein Schweizer Klappmesser: Geschlossen war der Benz als Coupé ein waschstraßenfestes Ganzjahresauto, das vor Kälte und Nässe ebenso schützte wie es das Risiko von Einbrüchen minderte. Und offen bot der SLK grenzenlosen Oben-ohne-Spaß. Kein Wunder, dass der R 170 zum Vorreiter wurde und auch viele Wettbewerber „Coupé/Cabrio- Modelle“ präsentierten. Gefühlt war das Paket aber in keinem davon besser, selbst Mercedes überbot dieses hohe Niveau später nicht mehr.



(Alle Bilder: Mercedes)