



SLK



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz
Nederland B.V.

Uw ref.:

Onze ref.: jg/334

Tel. 030-2471574

Utrecht, 17 april 1996

Geachte relatie,

Bijgaand treft u uitgebreide informatie aan van de nieuwe Mercedes-Benz SLK Roadster. Deze opvolger van de roemruchte 190 SL zal tijdens de Salon Turijn zijn wereldpremière beleven. Op het bijgevoegde materiaal rust een embargo tot en met 22 april a.s. Op die dag namelijk, zal de SLK in Turijn officieel worden onthuld.

De SLK heeft met zijn unieke verschijning inmiddels de harten van velen gestolen. Een belangrijke bijdrage hieraan levert het zogenaamde Variodak. Deze hardtop maakt van de SLK met een simpele druk op de knop naar keuze een cabriolet of coupé.

Met ingang van het laatste kwartaal van dit jaar is de SLK in Nederland leverbaar in twee uitvoeringen. Naast een 2 liter benzine-versie met vier kleppen per cilinder, wordt tevens een 2,3 liter benzine-uitvoering met compressor leverbaar.

Wij gaan ervan uit u met deze informatie van dienst te zijn. Mocht u nog vragen hebben, schroomt u dan niet ons te bellen.

Met vriendelijke groet,

Afdeling Public Relations
MERCEDES-BENZ NEDERLAND B.V.

H.R. Dubbelman
Manager Public Relations

J.P. Geysen
PR-assistent





PRESSE-INFORMATION

22. April 1996

DER NEUE MERCEDES-BENZ SLK

Inhalt	Seite
Kurzfassung ROADSTER-FAHRSPASS IN NEUER PERFEKTION	1
Statements AUF EIN WORT	4
Stichwortverzeichnis	6
Modellkonzeption und Ausstattung FAHRSPASS PUR	7
Design STARKER AUFTRITT	11
Karosserie und Vario-Dach PERFEKTION SERIENMÄSSIG	14
Sicherheit RUNDUM GESCHÜTZT	21
Innenraum und Elektronik EIN PLATZ FÜR ZWEI	26
Motoren und Getriebe MODERNE ZEITEN	31
Fahrwerk AUF SOLIDER BASIS	36
Technische Daten	41



PRESSE-INFORMATION

22. April 1996

Der neue Mercedes-Benz SLK

ROADSTER-FAHRSPASS IN NEUER PERFEKTION

- Vario-Dach: Wetterfestes Metall-Hardtop im Kofferraum
- Motoren: Drehmomentstarke Vierventiler mit 2,0 und 2,3 Liter Hubraum
- Sicherheit: Neue Technik für perfekten Insassenschutz

Turin. Sportlich, Leicht, Kurz – das sind die charakteristischen Merkmale des neuen Roadsters SLK, den Mercedes-Benz auf dem Turiner Automobilsalon 1996 erstmals der Öffentlichkeit vorstellt. Ab Mitte September wird der Zweisitzer bei den Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertragspartnern erscheinen.

Der SLK verbindet die aufregende Schönheit und den Fahrspaß offener Sportwagen mit der technischen Perfektion moderner Mercedes-Personenwagen. Bei den Themen Sicherheit, Komfort, Umweltverträglichkeit und Alltagstauglichkeit gingen die Ingenieure keinerlei Kompromisse ein und entwickelten ein Auto, das sich in vielerlei Hinsicht von anderen Roadstern dieser Klasse unterscheidet. Zu den technischen Feinheiten des SLK gehört das einzigartige Vario-Dach aus Stahl, das vollständig im Kofferraum versenkbar ist. Dieses klappbare Hardtop verwandelt den SLK auf Knopfdruck in nur 25 Sekunden in ein wetterfestes Coupé.

Mit einer Karosserielänge von 3 995 Millimetern ist der neue SLK rund 500 Millimeter kürzer als die Roadster der Mercedes-Benz SL-Klasse. Trotzdem bietet das neue Modell im Innenraum ein hohes Maß an Komfort und Bewegungsfreiheit. Unter der Motorhaube des SLK arbeiten wahlweise ein Zwei-Liter-Motor mit





100 kW/136 PS oder ein 2,3-Liter-Triebwerk mit Kompressor (142 kW/193 PS), die sich durch eine vorbildliche Drehmoment-Charakteristik und günstigen Kraftstoffverbrauch auszeichnen. Im neuen europäischen Fahrzyklus begnügt sich der SLK 230 KOMPRESSOR mit 8,8 Liter Superkraftstoff je 100 Kilometer (Drittmix: 8,1 Liter je 100 Kilometer). Für Italien, Portugal und Griechenland gibt es eine Zwei-Liter-Variante des Kompressor-Motors mit 141 kW/192 PS.

Leichtbau: Karosserieteile erstmals aus Magnesium

Zum günstigen Kraftstoffverbrauch des Roadsters tragen auch das intelligente Leichtbaukonzept und die vorbildliche Aerodynamik bei. Erstmals setzt Mercedes-Benz in der Karosseriestruktur den Leichtbau-Werkstoff Magnesium ein, der gegenüber Stahl Gewichtseinsparungen von bis zu 50 Prozent ermöglicht. Die Abdeckung hinter den Überrollbügel des SLK und die Abtrennung zwischen Kraftstoffbehälter und Kofferraum bestehen aus Magnesium-Druckguß. Stichwort Aerodynamik: Mit einem c_w -Wert von 0,33 zählt der Mercedes-Benz SLK 200 zu den strömungsgünstigsten Automobilen seiner Klasse.

Zur serienmäßigen Sicherheitsausstattung des neuen Roadsters gehören neben Airbags, Automatikgurten, Gurtstraffern und Gurtkraft-Begrenzern auch zwei stabile Überrollbügel, die bei einem Überschlagunfall optimalen Insassenschutz bieten. Spezielle Rohrverstärkungen in den A-Säulen ergänzen die Schutzwirkung der Überrollbügel. In der Vorbaustruktur des Roadsters setzt Mercedes-Benz erstmals eine neuentwickelte Ellipsoid-Stirnwand ein. Das nach vorne gewölbte Bauteil vergrößert beim Frontalaufprall den vorderen Deformationsbereich und trägt dadurch zur Erhaltung des Fußraumes bei. Dies reduziert die Gefahr von Fußverletzungen.



Neu ist ebenfalls eine elektronische Kindersitz-Erkennung in der Schaumauflage des Beifahrersitzes. Das System blockiert die Aktivierung des Airbags, wenn ein spezieller Mercedes-Kindersitz mit Transpondertechnik installiert wurde.

Premiere für TIREFIT: Reifendichtmittel statt Ersatzrad

Der neue SLK ist das erste Mercedes-Modell, das ohne herkömmliches Ersatzrad ausgeliefert wird. Statt dessen rüstet Mercedes-Benz den Roadster in Deutschland serienmäßig mit dem neuartigen Reifendichtmittel TIREFIT aus, das beschädigte Pneus für die Fahrt bis zur nächsten Mercedes-Werkstatt wieder abdichtet. Zu diesem Reifendichtmittel gehört eine elektrische Luftpumpe, die über den Zigarettenanzünder am 12-Volt-Bordnetz angeschlossen wird. Mit ihrer Hilfe können Autofahrer einen abgedichteten Reifen aufpumpen.

Durch den Verzicht auf das Ersatzrad bietet der Kofferraum des Roadsters ein für diese Fahrzeugklasse großes Fassungsvermögen von maximal 348 Litern (VDA-Meßmethode). In der Reserveradmulde findet eine praktische Gepäckbox Platz, die sich mit wenigen Handgriffen herausnehmen läßt. Auf Wunsch rüstet Mercedes-Benz den SLK anstelle des Reifendichtmittels TIREFIT mit einem gewichtsoptimierten Faltreifen und elektrischer Luftpumpe aus - ohne Aufpreis.

Ausstattung: Leichtmetallräder, Sportsitze und Windschott serienmäßig

Zur Serienausstattung des neuen kompakten Mercedes-Roadsters gehören unter anderem Servolenkung, Leichtmetallräder, Sportsitze, elektrische Fensterheber, Lederlenkrad, Fahrberechtigungssystem, Windschott und Zentralverriegelung. Acht attraktive Außenlackierungen und fünf Innenraumfarben betonen den dynamischen, jugendlichen Auftritt des Zweisitzers.



PRESSE-INFORMATION

AUF EIN WORT

4

„Der kleine Roadster ist ein weiterer Schritt in der produktpolitischen Neuausrichtung von Mercedes-Benz. Sie hat im Pkw-Bereich mit der neuen E-Klasse begonnen und erhält mit den insgesamt vier Anläufen in diesem Jahr eine unglaubliche Intensität. Der SLK ist ein Auto, das das Premium-Versprechen unserer Marke in besonders schöner Form einlöst. Wir erleben mit ihm eine Renaissance automobiler Ästhetik. Dazu ist der SLK mit seiner Agilität und Beweglichkeit in mancher Hinsicht ein Symbol für unser Unternehmen insgesamt, das in den vergangenen Jahren sehr viel schneller geworden ist. Unsere Tradition geben wir in dieser Entwicklung aber nicht auf. Auch das wird in diesem Auto an vielen Stellen sichtbar.“

Helmut Werner, Vorstandsvorsitzender der Mercedes-Benz AG

„Es gibt nur wenige Automobile, die bereits auf den ersten Blick das Herz höher schlagen lassen. Unser neuer SLK gehört dazu. Sein Design ist faszinierend, seine Ausstrahlung wirkt ansteckend. Sofort verspürt man den Wunsch, sich hinter Steuer zu setzen und loszufahren. Egal wohin - in einem solchen Automobil ist der Weg das Ziel. Der Ausflug am Wochenende, die Fahrt in den Urlaub oder die genußvolle Tour an einem schönen Sommerabend - dies bleiben hoffentlich für viele Menschen Augenblicke der Freude, die mit dem neuen Mercedes-Benz SLK noch schöner werden. Der SLK schreibt in der erfolgreichen Roadster-Tradition von Mercedes-Benz ein neues faszinierendes Kapitel.“

Jürgen Hubbert, Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz AG und zuständig für das Geschäftsfeld Pkw



„Es geht Schlag auf Schlag: Mit vier Pkw-Premieren bringt Mercedes-Benz in diesem Jahr ein noch nie dagewesenes Feuerwerk neuer Automobile auf den Markt. Die T-Modelle der C- und E-Klasse, die V-Klasse und nicht zuletzt der neue SLK liegen voll im Trend der Kundenerwartungen. Dynamik, Variabilität, Freizeit-Genuß und Umweltorientierung – das sind die Trendwerte, die das Markenbild von Mercedes-Benz in Zukunft entscheidend prägen werden. Hinzu kommen die traditionellen Erfolgswerte Qualität, Sicherheit, Technologieorientierung und Eleganz. Der neue SLK liegt voll auf dieser Linie. Mit seiner Dynamik und seiner Jugendlichkeit wird er einer unserer Schrittmacher sein.“

Dr. Dieter Zetsche, Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz AG und zuständig für den Vertrieb

„Offene Automobile zu bauen, das ist heutzutage kein Kunststück mehr. Doch ein offenes Automobil zu bauen, das gleichzeitig so sicher und so alltagstauglich ist wie eine Limousine oder eine Coupé, das zeugt von der ungebrochenen Innovationskraft der Marke Mercedes-Benz – und von Intelligenz. Der neue SLK hat diese Eigenschaften. Mit dem elektrohydraulisch gesteuerten Vario-Dach, das per Knopfdruck vollständig im Kofferraum versenkbar ist, erlangt der Begriff Roadster eine neue Definition: Der SLK ist ein Ganzjahres-Auto – ohne Wenn und Aber. Ebenso kompromißlos ist die Sicherheitsausstattung des neuen kompakten Mercedes-Roadsters. Mit seiner durchdachten intelligenten Vorbaustruktur, dem völlig neuen Stirnwandkonzept und entsprechenden Maßnahmen zum Schutz der Insassen bei einem Überschlagunfall entspricht der SLK der Zielsetzung, die für alle Mercedes-Personenwagen gilt: Er ist das sicherste Automobil seiner Klasse.“

Helmut Petri, Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz AG und zuständig für die Pkw-Entwicklung.



PRESSE-INFORMATION

VON "A" bis "Z"

6

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| Abgasreinigung 33 | Kraftstoffverbrauch 32, 34 |
| Abmessungen 16 | Leergewicht 16 |
| Aerodynamik 18ff | Leichtbau 14ff |
| Airbag 24, 25 | Magnesium 15 |
| Automatikgetriebe 34, 35 | Maßkonzeption 27 |
| Becherhalter 31 | Motoren 31 |
| Beifahrer-Erkennung 25 | Partnerschutz 22, 23 |
| Bremse 37 | Räder 38 |
| Carbon 29 | Radstand 16 |
| Cockpit 29 | Reifen 38 |
| c_w -Wert 19 | Rohbau 14 |
| Dachsäulen 22 | Rückhaltesysteme 24, 25 |
| Deformierbare Barriere 22, 23 | Scheinwerfer 20 |
| Design 11, 26 | Serienausstattung 9, 10 |
| Diebstahlschutz 30 | Sicherheit 21 |
| Drehmoment 32 | Sidebag 24 |
| Ellipsoid-Stirnwand 23, 24 | Sitze 27 |
| Ersatzrad 38ff | SLK 200 34ff |
| Fahrberechtigungssystem 30 | SLK 200 KOMPRESSOR 32 |
| Fahrwerk 36 | SLK 230 KOMPRESSOR 31ff |
| Faltreifen 40 | Sonderausstattung 10 |
| Farbkonzept 26 | Stahl 15 |
| Gepäckbox 18 | Stoffdessin 26 |
| Getriebe 34 | TIREFIT 38ff |
| Gurtkraftbegrenzer 24 | Tradition 8 |
| Gurtstraffer 24 | Überrollbügel 21, 22 |
| Hinterachse 37 | Überschlag 21 |
| Innenraum 26 | Vario-Dach 9, 16ff |
| Instrumententafel 28 | Vorbau 23 |
| Kindersitz-Erkennung 25 | Vorderachse 36, 37 |
| Kofferraum 18 | Wartungsanzeige 29 |
| Kofferraumvolumen 16, 18 | Wegfahrsperre 30 |
| Kompressor 31ff | Windschott 19 |



PRESSE-INFORMATION

Modellkonzeption und Ausstattung

7

FAHRSPASS PUR

- Erlebnis: Spaß auf Rädern
- Merkmale: Sportlich, Leicht, Kurz
- Tradition: Aufregende Mercedes-Sportwagen als Vorbilder
- Modellprogramm: Zwei Motorvarianten mit kompletter Serienausstattung

Das Herz schlägt schon beim Anblick höher. Der Puls beschleunigt nach dem Umdrehen des Zündschlüssels. Schon nach wenigen Kilometern spürt man es - das einzigartige Gefühl von Freiheit, Unabhängigkeit und Abenteuer. Ein Gefühl, das sich so spontan und so intensiv nur am Lenkrad ganz besonderer Automobile entfaltet - Roadster.

Roadster fahren, das ist ein Stück Lebensphilosophie: Fahrspaß pur - die Konzentration aufs Wesentliche. Nicht das Ziel ist wichtig, sondern allein das Erlebnis auf dem Weg dorthin - die direkte Verbindung von Mensch, Maschine und Natur. Das macht seit jeher den Reiz dieser besonderen Autos aus.

Mit dem Mercedes-Benz SLK erreicht die Roadster-Faszination eine neue Qualität. Der Zweisitzer verbindet die verlockende Schönheit und den Fahrspaß klassischer Sportwagen mit der technischen Perfektion moderner Mercedes-Personenwagen. Das bedeutet im Klartext: Keinerlei Kompromisse hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Umweltverträglichkeit, wegweisende Fortschritte bei der Alltagstauglichkeit - und trotzdem jede Menge Spaß auf Rädern.



Charakter: Moderne Technik, geringes Gewicht, kompakte Abmessungen

8

Die Buchstabenkombination SLK steht für die Begriffe Sportlich, Leicht, Kurz, den wesentlichen Merkmalen des neuen Mercedes-Roadsters:

- **Sportlich:** Drehmomentstarke Vierventilmotoren mit einem Leistungsspektrum von 100 kW/136 PS bis 142 kW/193 PS sorgen für souveräne Fahrleistungen bei günstigem Kraftstoffverbrauch. Ein aufwendig konstruiertes Fahrwerk bietet ein hohes Maß an Fahrdynamik und Fahrsicherheit.
- **Leicht:** Dank eines intelligenten Leichtbaukonzepts und der Verwendung neuartiger Karosseriewerkstoffe bringt der SLK in der Basisversion nur 1 270 Kilogramm (nach EG-Richtlinie) auf die Waage – trotz der vollständigen Sicherheitsausstattung, höchster Stabilität und dem einzigartigen Vario-Dach.
- **Kurz:** Mit einer Länge von 3 995 Millimetern ist der SLK rund 500 Millimeter kürzer als die Roadster der SL-Klasse aus dem Hause Mercedes-Benz. Im Vergleich zu den Limousinen der C-Klasse ist der kompakte Roadster rund 490 Millimeter kürzer.

Vorbilder: Auf den Spuren legendärer Mercedes-Sportwagen

Aufregende Roadster wie der SLK haben bei Mercedes-Benz eine lange Tradition. In den zwanziger Jahren waren es die Typen S, SS oder SSK, die den Mythos dieser Auto-Spezies begründeten. Ihnen folgte 1936 der 500 K Spezialroadster, den viele Autokenner noch heute zu den schönsten Autos aller Zeiten zählen. Gleiches gilt zweifellos auch für den legendären Mercedes-Roadster 300 SL, dem Vorbild der heutigen SL-Klasse, und seinen "kleinen Bruder" 190 SL aus den fünfziger Jahren. Der SLK fährt auf den Spuren dieser weltberühmten Sportwagen mit dem Stern.



Das ungetrübte Fahrerlebnis solcher Open-Air-Automobile begeistert heute immer mehr Menschen. Offene Zweisitzer kommen weltweit auf Touren - vor allem in der Kompaktklasse: Seit 1992 stiegen in Westeuropa die jährlichen Zulassungen in diesem Marktsegment von rund 11 300 bis auf etwa 98 500 Einheiten im Jahre 1995. Für die Zukunft rechnen Marktbeobachter mit einer weiteren Zunahme der Roadster-Zulassungen.

Ausstattung: Elektrohydraulisches Vario-Dach serienmäßig

Der neue Mercedes-Benz SLK liegt also voll im Trend. Mehr noch: Mit dem innovativen Vario-Dach ist er zugleich Trendsetter in seiner Klasse. Der SLK ist ein Verwandlungskünstler auf Rädern: er tritt entweder als Roadster oder als Coupé auf - ganz nach Wunsch oder Wetterlage. Ein neuartiges Vario-Dach macht's möglich. Da es aus Stahl gefertigt ist, bietet es einerseits alle Vorzüge eines festen Hardtops und ist andererseits so flexibel wie ein Faltverdeck. Knopfdruck genügt und das Vario-Dach verschwindet vollständig im Kofferraum. Mit anderen Worten: Dank serienmäßigem Vario-Dach vereint der SLK zwei Fahrzeugtypen in einem - Roadster und Coupé.

Ab September 1996 erscheint der kompakte Mercedes-Roadster in zwei Motorversionen bei den Niederlassungen und Vertragspartnern der Marke Mercedes-Benz. Ihre Namen lauten SLK 200 und SLK 230 KOMPRESSOR. In Italien, Portugal und Griechenland liefert das Stuttgarter Automobilunternehmen anstelle des SLK 230 KOMPRESSOR eine Zwei-Liter-Variante mit Kompressor-Motor.

Komplett und nützlich ist die Serienausstattung der Roadster-Modelle:



Serienausstattung: Alles, was sich Roadster-Fahrer wünschen

10

Ablagefach mit Armauflage zwischen den Sitzen	Kindersitz-Erkennung, elektronisch im Beifahrersitz
Ablagetaschen an der Rückwand	Lederlenkrad mit farbigen Huptasten
ABS	Leichtmetallräder
Airbags für Fahrer und Beifahrer	Reifendichtmittel TIREFIT oder Faltreifen mit elektrischer Luftpumpe**
ASR (SLK 200 KOMPR./230 KOMPR.)	Schließanlage mit Infrarot-Fernbedienung
Außenspiegel, von innen elektrisch einstellbar	Servolenkung
Außentemperaturanzeige	Sitzbezugstoff "Caruso"
Beifahrer-Erkennung, automatisch	Sitzhöhenverstellung für Fahrer und Beifahrer
Breitreifen 205/60 R 15 (SLK 200) bzw. 205/55 R 16 u. 225/50 R 16 (SLK 200/230 KOMPRESSOR)	Sportsitze
Bremslicht, hochgesetzt	Staubfilter
Drehzahlmesser	Umluftschaltung
Fahrberechtigungssystem	Vario-Dach mit heizbarer Heckscheibe
Fensterheber, elektrisch betätigt	Wartungsanzeige im Cockpit
Gepäckbox im Kofferraum*	Windschott
Glas, wärmedämmend	Zentralverriegelung

*bei Ausstattung mit TIREFIT; **ohne Gepäckbox

Ein reichhaltiges Programm an Extras bietet Mercedes-Kunden die Möglichkeit, ihren Roadster noch individueller auszustatten. Einige Beispiele aus der Liste der Wunschausstattungen:

Sonderausstattungen: Noch mehr Extras ab Werk

Einbruch-/Diebstahlwarnanlage	Radio mit CD-Spieler
Elektron. Traktions System ETS (SLK 200)	Scheinwerfer-Reinigungsanlage
Fünfgang-Automatik mit Tempomat	Sidebag
Klimaanlage	Sitzheizung
Lederausstattung	Soundsystem
Metallic-Lackierung	



Design

11

STARKER AUFTRITT

- Kennzeichen: Ausdruck von Dynamik, Emotion und Fahrspaß
- Linienführung: Harmonie zwischen Formen und Funktionen

Die Aufgabe der Mercedes-Designer beim SLK lautete, dem Fahrspaß Gestalt zu geben. Ihr Ziel war es, ein emotionales Automobil zu entwickeln. Einen attraktiven Roadster, der ungetrübte Lebensfreude vermittelt. Das Ergebnis ist ein starker Charakter: Niedrige Frontscheibe, lange Motorhaube, breite Türen und kraftvolles Heck – das sind die Kennzeichen des SLK. Attribute klassischer Roadster-Optik.

Außerdem orientiert sich der SLK aber auch an der ausdrucksstarken Linienführung des größeren SL und schreibt dessen ästhetische Qualitäten fort – allerdings auf sehr eigenständige Weise. So vereint der SLK ganz dezent Tradition und Moderne. Das bedeutet: Er ist für das Lebensgefühl von heute gezeichnet und weist formal in die Zukunft. Gleichwohl ist der SLK spontan und unverwechselbar als Mercedes-Benz zu erkennen. Er trägt das ausdrucksstarke Gesicht der Marke, reflektiert deren Stil und appliziert Elemente der legendären SL-Sportwagen.

Symbolik: Formen voller Dynamik und Kraft

In der Linienführung des SLK kommen vor allem die Emotionen zum Tragen. Die Formensprache erzählt von leichter und müheloser Fortbewegung genau so wie vom Spaß, den der SLK-Fahrer dabei empfindet.



Als Leitgedanke für das Design des SLK standen von vornherein die Idee des zweisitzigen Sportwagens und die innovative Dachkonstruktion im Vordergrund. Daraus wurden Proportionen entwickelt, die das Auto satt auf der Straße stehen lassen: kurze Überhänge an Front- und Heckpartie sowie ein langer Radstand. Sie lassen den SLK trotz nicht einmal vier Metern Länge langgestreckt, dynamisch wirken. Die glatten Seitenflächen, bei denen bewußt auf Sicken verzichtet wurde, wirken spannungsvoll. Schnörkellos ist auch das Heck mit den hohen Rückleuchten, das die Kraft sichtbar macht, die hier auf die Straße gebracht wird. Der Eindruck des markanten Hecks bleibt auch bei geschlossenem Vario-Dach erhalten, da beide eine formale Einheit bilden.

Stilelemente: Tradition und Moderne vereint

Der SLK ist kein großes Auto, aber seine Linien sind klar und eindeutig in ihrer Aussage. Detaillösungen beweisen es nachhaltig. Beispielsweise der Lufteinlaß, der eine neue Interpretation der traditionellen SL-Kühlermaske darstellt. Dessen Lochstruktur, die an Querrippen ausgerichtet ist, symbolisiert lässige Sportlichkeit. Der Stern prägt die Mitte dieses Lufteinlasses. Die Front weist den SLK als typischen Mercedes-Benz aus und hebt sich damit von der Masse anderer Automobilgesichter ab.

Auch die Scheinwerfer leisten dazu ihren Beitrag. Sie betonen die Dreidimensionalität der Front und umschreiben die Ecken mit hellgefärbten Deckgläsern. Es drängt sich der Eindruck auf, daß die Leuchten eingearbeitet sind wie Edelsteine. Die Motorhaube ist eine Fläche voller Spannung. In den beiden "Powerdomes" lebt nicht nur die 300 SL-Faszination aus den fünfziger Jahren weiter, sie geben der Haube auch formal Länge.



Die breite Tür und eine hinten ansteigende Bordkante prägen die Seitenlinie. Diese Keilform erzeugt eine optische Dynamik: Es sieht aus, als ob dieses Auto schon im Stehen fährt. Dieses Gefühl verstärken die beiden hinter den Kopfstützen fest eingebauten Überrollbügel, die in ihrer Ausführung an die Roadster früherer Generationen erinnern und so ein prägnantes Stilmittel sind, aber gleichzeitig auch ein wichtiges Sicherheitselement.

Heckpartie: Form und Funktion im Einklang

Eine besondere Herausforderung war die Gestaltung des Hecks. Denn in der keilförmig ansteigenden, dynamischen Linie mußten die Designer Platz für das Vario-Dach finden, ohne deshalb auf einen Kofferraum zu verzichten. Die Lösung fand sich einerseits durch den raffinierten elektrohydraulisch gesteuerten Faltsmechanismus für das Dach und andererseits durch konsequente stilistische Detailarbeit. So führt eine optische Linie über die dezente Spoilerlippe am Kofferraumdeckel zu den Heckleuchten, umfaßt diese und geht mit sanftem Schwung in die Trennfugen der Kotflügel über. Die Kofferraumfugen, die weit nach außen verlegt werden mußten, um das Dach verstauen zu können, rahmen die Heckleuchten mit markanter Familienähnlichkeit ein und treffen dann mit dem gleichen feinen Schwung aufeinander.



PRESSE-INFORMATION

Karosserie und Vario-Dach

14

PERFEKTION SERIENMÄSSIG

- **Leichtbau:** Magnesium-Premiere in der Karosseriestruktur
- **Vario-Dach:** In 25 Sekunden vom Roadster zum Coupé
- **Aerodynamik:** Wirksame Detailmaßnahmen für Sicherheit und Komfort

In dem neuen SLK steckt die jahrzehntelange Erfahrung von Mercedes-Benz bei der Entwicklung offener Automobile und das Know-how der Ingenieure auf dem Gebiet der Roadster-/Cabrio-Konstruktion. So entstand eine Karosserie, die trotz des fehlenden Dachverbands hinsichtlich Steifigkeit und Festigkeit das hohe Niveau einer Limousine erreicht.

Ein Blick unter das attraktive Blechkleid des SLK zeigt, wie die Fachleute dies geschafft haben. Hier verbirgt sich ein ganzes Paket intelligenter Einzelmaßnahmen, das dem Rohbau die für den Fahrkomfort und die Fahrsicherheit notwendige Steifigkeit verleiht. Beispiele dafür sind unter anderem die großflächig gestalteten Übergänge der Längsträger in die Bodenanlage, die zahlreichen Querträger im Vorbau- und Heckbereich der Karosserie und zwischen den A-Säulen sowie der Einsatz einer mehrteiligen Bodenanlage mit Mitteltunnel und seitlichen Längsträgern aus dickwandigem Stahlblech.

Hinter der eingeschweißten Rückwand des Innenraums befindet sich zwischen Kraftstoffbehälter und Kofferraum eine weitere Trennwand, deren materielle Beschaffenheit ein anderes wichtiges Entwicklungsziel der Karosserieingenieure deutlich macht: Leichtbau.



Magnesium: Geringes Gewicht, hohe Festigkeit

15

Die eingeschraubte Abtrennung besteht nämlich aus Magnesium-Druckguß, der bei Mercedes-Benz erstmals als Strukturwerkstoff Verwendung im Serieneinsatz findet. Die Gründe: Magnesium ist rund 50 Prozent leichter als Stahl und bietet zugleich ein besonders hohes Maß an Festigkeit. Die Magnesium-Trennwand zwischen Kraftstoffbehälter und Kofferraum des SLK bringt lediglich 3,2 Kilogramm auf die Waage, während eine vergleichbare Abtrennung aus Stahlblech etwa sechs Kilogramm schwer wäre. Auch gegenüber einem Aluminium-Bauteil mit gleicher Festigkeit sparen die Mercedes-Ingenieure durch den Magnesium-Einsatz etwa ein Kilogramm Gewicht.

Das Leichtbau-Material Magnesium tritt beim neuen Mercedes-Benz SLK auch an anderen Stellen in Erscheinung: Im Motorraum bestehen die Zylinderkopf-Hauben der beiden SLK-Triebwerke aus Magnesium, und die zweiteilige Abdeckung hinter den Überrollbügeln des Roadsters wird aus Magnesium-Druckguß hergestellt. Dank des Gußverfahrens lassen sich hier die notwendigen Befestigungspunkte für die Seilzüge, Schwinghebel und Federn gleich in einem Arbeitsgang an der Unterseite der Abdeckung anbringen. Das spart nicht nur Zeit und Geld, sondern vor allem Gewicht.

Der Magnesium-Einsatz beim SLK ändert freilich nichts am Leichtbau-Prinzip von Mercedes-Benz. Es bleibt dabei: Der wichtigste Bestandteil im Werkstoffprogramm des Stuttgarter Automobilherstellers heißt nach wie vor Stahl. Denn auch durch optimierten, intelligenten Stahlrohbau lassen sich etliche Pfunde abspecken. Den Zielkonflikt "Leichtbau kontra Festigkeit" lösen die Fachleute dabei in zunehmendem Maße durch den Einsatz höherfester Stahlsorten, die bei gleicher Festigkeit eine Verringerung der Blechdicke ermöglichen. Immerhin: Rund 32



Prozent aller Bleche in der Rohbaustruktur des SLK bestehen aus hochfestem Stahl.

16

Daten: Kompakte Außenabmessungen, geringes Leergewicht

Dank des innovativen Leichtbau-Konzepts wiegt der neue SLK in seiner Basisversion nur 1 270 Kilogramm (nach EG-Richtlinie) - trotz kompletter Sicherheitsausstattung und elektrisch versenkbarem Stahl-Hardtop.

Leicht und kompakt: Der Karosserie-Steckbrief des SLK

	SLK 200	SLK 200* /230 KOMPRESSOR
Länge	3 995 mm	3 995 mm
Breite	1 715 mm	1 715 mm
Höhe	1 265 mm	1 270 mm
Radstand	2 400 mm	2 400 mm
Max. Kofferraum- volumen**	348 l	348 l
Leergewicht***	1 270 kg	1 325 kg
Zul. Gesamt- gewicht***	1 530 kg	1 585 kg

Vorläufige Angaben. *Lieferbar in Italien, Portugal und Griechenland.

nach VDA-Meßmethode inkl. Gepäckbox; *nach 92/12/EG inkl. 75 kg für Fahrer und Gepäck.

Vario-Dach: High-Tech in Mechanik und Hydraulik

Das Vario-Dach ist zweifellos die eigentliche Technik-Sensation im Karosseriebereich des SLK. Ein Knopfdruck an der Mittelkonsole genügt und über den Insassen entfaltet sich ein stabiles Stahl-Hardtop, das den Roadster zum Coupé verwandelt und die Passagiere optimal vor Wind, Wetter und Kälte schützt. Dank dieser Doppelfunktion des Vario-Dachs ist der SLK ein kompromißloses Ganzjahres-Auto.



Das Hardtop besteht aus einer zweischaligen Stahlblech-Konstruktion, die quer zur Fahrtrichtung geteilt ist. Innenteil und Außenbeplankung der vorderen Hälfte sind fest miteinander verbunden und werden durch einen umlaufenden Dachrahmen verstärkt.

Eine Hydraulikpumpe im Kofferraum des SLK steuert den gesamten Bewegungsablauf des Vario-Dachs. Sie arbeitet mit einem Druck von maximal 200 bar und ist mit fünf Hydraulikzylindern verbunden: Zwei sind für den Antrieb des Vario-Dachs zuständig, zwei für die Bewegungen des Kofferraumdeckels und ein weiterer Zylinder sorgt für die automatische Verriegelung des Dachs am Scheibenrahmen. Das elektronische Zentralsteuergerät des SLK überwacht den Bewegungsablauf des Vario-Dachs und erkennt anhand verschiedener Schaltersignale, ob die Technik einwandfrei funktioniert. Die vollständige Bewegung des Vario-Dachs läuft binnen 25 Sekunden in jeweils sechs exakt aufeinander abgestimmten Phasen ab - mit millimetergenauer Präzision:

Dachkinematik: Verwandlung in 25 Sekunden

	Vario-Dach öffnen	Vario-Dach schließen
1	Öffnen der vorderen und hinteren Seitenscheiben	Öffnen der vorderen Seitenscheiben
2	Entriegeln des Vario-Dachs	Hochstellen des Kofferraumdeckels
3	Hochstellen des Kofferraumdeckels	Schließen des Vario-Dachs; Gleichzeitiges Hochstellen und Schließen der Abdeckung hinter den Überrollbügeln
4	Öffnen des Vario-Dachs und Hochstellen der Abdeckung hinter den Überrollbügeln; Einfahren des Vario-Dachs in den Kofferraum und gleichzeitiges Schließen der Abdeckung hinter den Überrollbügeln	Schließen des Kofferraumdeckels
5	Schließen des Kofferraumdeckels	Verriegeln des Vario-Dachs
6	Schließen der vorderen Seitenscheiben	Schließen der vorderen und hinteren Seitenscheiben



Damit das Vario-Dach vollständig im Gepäckraum des SLK verschwindet, haben die Mercedes-Ingenieure auch den Kofferraum-Deckel in die Dachkinematik integriert. Er klappt nach hinten auf, so daß die Dachhälften auf ihrem Weg in den Kofferraum genügend Bewegungsfreiheit haben. Sobald sich das Vario-Dach im Gepäckabteil des Roadsters zusammengefaltet hat, klappt der Heckdeckel wieder nach vorne und rastet automatisch in zwei Verschlüssen auf den Radläufen ein. Anschließend läßt er sich zum Be- oder Entladen des Gepäckabteils wieder in herkömmlicher Weise öffnen.

Kofferraum: Gepäckbox in der Reserveradmulde

Das elektrohydraulische Steuerungssystem legt das Vario-Dach im oberen Teil des SLK-Kofferraums ab. Ein Kunststoff-Rollo trennt diesen Bereich vom darunterliegenden Gepäckraum ab. Bei geöffnetem Dach beträgt das Fassungsvermögen des Kofferraums 145 Liter (VDA-Meßmethode) - genug für das Handgepäck der beiden SLK-Passagiere. Bei geschlossenem Vario-Dach läßt sich das Trennrollo aushängen und das Ladevolumen des Heckabteils vergrößert sich auf insgesamt 348 Liter. Besonders praktisch ist die herausnehmbare Gepäckbox (21 Liter), die je nach Kundenwunsch und Länderausführung anstelle des Reserverads in der entsprechenden Mulde im Boden des Kofferraums des SLK Platz findet.

Aerodynamik: Detailarbeit im Windkanal

Bei ihren Tests und Messungen im Windkanal beschäftigten sich die Mercedes-Ingenieure nicht nur mit der Optimierung des c_w -Werts, sondern auch mit dem ebenso wichtigen Aspekt der Fahrsicherheit. Stichwort Fahrstabilität: Mit Hilfe aerodynamischer Maßnahmen haben die Fachleute den Auftrieb der Karosserie deutlich reduziert und somit die Straßenlage des Roadsters verbessert. Das bewirken beispielsweise die speziellen Mini-Spoiler vor den vorderen Radhäusern



des SLK. Sie lenken den Fahrtwind um, so daß die Luft an den Rädern vorbei in Richtung Fahrbahn strömt. Die dezente Abrißkante, die in die hintere Kante des Kofferraumdeckels integriert ist, verringert den Auftrieb des Roadsters an der Hinterachse. Solche und eine Vielzahl anderer Detailmaßnahmen an der SLK-Karosserie sorgen dafür, daß der Roadster nicht nur sicher auf der Straße, sondern auch gut im Wind liegt. Das beweisen die aerodynamischen Meßwerte des Sportwagens:

Gut im Wind: SLK 200 mit günstigem c_w -Wert von 0,33

	SLK 200	SLK 200* /230 KOMPRESSOR
Lufwiderstands- beiwert c_w	0,33	0,35
Stirnfläche A	1,85 m ²	1,86 m ²
Luftwiderstand $c_w \times A$	0,61 m ²	0,65 m ²

Alle Meßwerte bei geschlossenem Vario-Dach.

*Lieferbar in Italien, Portugal und Griechenland.

Windschott: Gleichmäßige Luftverteilung im Innenraum

"Thermische Behaglichkeit" lautet der Fachbegriff für eine weitere Entwicklungsdisziplin der Aerodynamikingenieure. Im Klartext: Es ging um die Verringerung der Zugluft im Innenraum des neuen Mercedes-Roadsters. Denn bei höherer Geschwindigkeit kann der Einfluß des Fahrtwindes für die Insassen eines offenen Automobils recht unangenehm werden - vor allem an der Stirn und im Nacken. Das Ziel der Aerodynamik-Fachleute war es, diese Effekte so gering wie möglich zu halten und den SLK-Insassen auch bei geöffnetem Vario-Dach ein Optimum an Fahrkomfort zu bieten. Mit Hilfe eines speziellen Test-Dummys, in dessen Kunststoffhaut elektrische Temperaturfühler stecken, gingen sie den Windverhältnissen im Innenraum auf die Spur und entwickelten eine wirksame Abhilfemaßnahme: Ein Windschott aus feinmaschigem Textilgewebe, das sich mit wenigen Handgrif-



fen über die Überrollbügel spannen läßt und für eine gleichmäßige Luft- und Temperaturverteilung im Innenraum des Roadsters sorgt.

Das rahmenlose Windschott gehört zur Serienausstattung des neuen Mercedes-Roadsters. Wird das Netz nicht benötigt, läßt es sich zusammenfallen und problemlos verstauen.

Scheinwerfer: Streuscheiben aus Kunststoff, Reflektoren aus dem Computer

Bei der Entwicklung der Scheinwerfer für den SLK orientierten sich die Mercedes-Ingenieure vor allem an zwei Vorbildern aus dem eigenen Hause: Während das Coupé der S-Klasse in puncto Formgestaltung und Anordnung Pate stand, entspricht die Technik der Hauptscheinwerfer der Mercedes-Benz E-Klasse. Ein neuer Werkstoff und ein richtungweisendes Herstellungsverfahren erleichterten die Gestaltung der Hauptscheinwerfer: Wie bei der E-Klasse bestehen die Streuscheiben nicht aus Glas, sondern aus beschichtetem Polycarbonat, einem hochwertigen Kunststoff mit vielen Vorzügen. Dazu gehört seine leichte und präzise Formbarkeit, die den Designern neue Möglichkeiten eröffnet. Hinzu kommen andere gute Eigenschaften des Kunststoffs: die Gewichtseinsparung von rund 50 Prozent gegenüber Glas und die geringe Bruchempfindlichkeit.

Die Reflektoren der SLK-Scheinwerfer wurden per Computer berechnet. Er gliederte die Reflexionsfläche in eine Vielzahl kleiner Spiegel und berechnete für jedes dieser Elemente eine optimale Form und Lage. Das Zusammenspiel aller Reflektorelemente ergibt schließlich die gewünschte optimale Lichtverteilung und Fahrbahnausleuchtung. Die Kombination der Reflektoren mit modernen H 7-Glühlampen steigert die Lichtausbeute zusätzlich - um den Faktor 1,5 gegenüber der bisherigen H 4-Technik.



PRESSE-INFORMATION

Sicherheit

21

RUNDUM GESCHÜTZT

- Überschlagsicherheit: Rohrverstärkte A-Säulen und stabile Überrollbügel
- Insassenschutz: Ellipsoid-Stirnwand statt Gabelträgerprinzip
- Rückhaltesysteme: Gurtstraffer und Gurtkraft-Begrenzer serienmäßig
- Sensoren: Automatische Beifahrer- und Kindersitz-Erkennung

Die Erkenntnisse der Mercedes Unfallforschung bildeten die Grundlage für die Sicherheitsentwicklung des neuen Roadsters SLK. Und diese Erkenntnisse sprechen eine deutliche Sprache - vor allem zum Thema Überschlagsicherheit. Während Überschläge "nur" einen Anteil von neun Prozent am allgemeinen Unfallgeschehen auf den deutschen Straßen haben, gehören bei den Cabrios und Roadstern immerhin rund 27 Prozent aller Kollisionen zu dieser Unfallkategorie. Überschläge sind damit bei offenen Automobilen weitaus häufiger als Seitenkollisionen.

Für den Schutz der Insassen beim Fahrzeugüberschlag sorgen beim SLK vor allem zwei sicherheitstechnische Merkmale: A-Säulen mit innenliegender Rohrverstärkung und zwei feststehende Überrollbügel aus hochfestem Stahl, die optisch besonders gut zum SLK passen und die obendrein beim Crash sehr wirksam sind.

An Material wurde bei der Auslegung der Überrollbügel nicht gespart: Die mit Kunststoff umschäumten Stahlrohre haben einen Durchmesser von 40 Millimetern und eine Wandstärke von immerhin 2,5 Millimetern. Ebenso aufwendig ist die Verankerung der beiden Überrollbügel. Die Rohre sind mit einem stabilen Querträger verschraubt, der im oberen Bereich der Rückwand angeordnet ist. Damit ist sichergestellt, daß die Bügel beim Crash für eine zuverlässige Abstüt-



zung sorgen. Zu dieser vorbildlichen Sicherheit tragen auch die A-Säulen des neuen Mercedes-Roadsters bei. Mit ihrer Konstruktion haben die Mercedes-Ingenieure erneut Einfallsreichtum bewiesen, von dem die SLK-Insassen bei einem etwaigen Überschlagunfall profitieren werden. In den A-Säulen verbergen sich zwei Rohre mit 20 und 25 Millimeter Durchmesser, die ineinandergesteckt, verformt und mit speziellen Haltern an die äußeren Schalen der A-Säulen geschweißt werden. Jedes der beiden Rohre übernimmt beim Überschlag eine bestimmte Aufgabe: Das obere ragt bis an den Rahmen der Frontscheibe und verbessert dessen Steifigkeit, während das untere Rohr die A-Säule in Höhe der Instrumententafel nachhaltig verstärkt.

Kompatibilität: Vorbaustruktur mit eingebautem Partnerschutz

Die Sicherheitsentwicklung für den Front-, Seiten- und Heckaufprall orientierte sich an den Maßnahmen für die C- und E-Klasse. Das bedeutet: Auch der SLK entspricht den neuesten Erkenntnissen der Unfallforschung, die neben dem Eigenschutz auch dem Partnerschutz noch größere Bedeutung einräumen. Deshalb ist die Vorbaustruktur des Sportwagens so konstruiert, daß sie insbesondere bei einer Frontalkollision mit Kleinwagen mehr Verformungsarbeit übernehmen kann und damit auch dort die Insassenbelastung verringert.

Für die Optimierung des Partnerschutzes haben die Fachleute ein neuartiges Testverfahren entwickelt, das eine wirklichkeitsgetreue Simulation typischer Gegenverkehrsunfälle ermöglicht: den Crash gegen die deformierbare Barriere. Diese Prüfung soll zwar erst ab 1998 in der Europäischen Union für alle neuentwickelten Personenwagen vorgeschrieben werden, bei Mercedes-Benz gehört sie aber schon heute zum Standardtest bei der Entwicklung neuer Personenwagen. Vor der üblichen Betonbarriere ist ein 38 Zentimeter tiefer Aluminiumkörper mit



Wabenstruktur angeordnet. Die Alu-Struktur hat beim Crash ein ähnliches Deformationsverhalten wie eine Fahrzeugfront.

Die Gestaltung der Vorbaustruktur des SLK basiert auf dem bewährten Prinzip der Mercedes-Benz C-Klasse: Ein großvolumiger Querträger aus hochfestem Stahlblech verbindet die beiden Längsträger im vorderen Bereich und bildet so einen stabilen Zugverband, der vor allem bei den häufigen Offset-Kollisionen Wirkung zeigt, indem er bei einseitiger Belastung der Frontstruktur beide Längsträger zur Energieumwandlung aktiviert. Zur Kraftverteilung trägt auch der nachgeordnete Achsquerträger bei.

Ellipsoid-Stirnwand: Premiere für ein neues Konzept

Im Anschluß an die Längsträger folgt eine weit nach vorne gewölbte Stirnwand, die ebenfalls zu den sicherheitstechnischen Innovationen des SLK zählt. Das neu entwickelte Bauteil – die Ingenieure nennen es Ellipsoid-Stirnwand – vergrößert nicht nur den vorderen Deformationsbereich, es ermöglicht auch einen optimalen Kraftfluß beim Frontalcrash.

Durch ihre Wölbung an den Außenbereichen stellt die SLK-Stirnwand eine direkte Verbindung zwischen den vorderen Längsträgern, den innenliegenden Anschlußträgern in der Bodengruppe sowie den äußeren Längsträgern in den Türschweller her. Das bringt verschiedene Vorteile: Die vorderen Längsträger finden in den nachgeordneten Anschlußbereichen eine optimale Abstützung, so daß die Aufprallkräfte in die Trägerstruktur verzweigt werden und die Fahrgastzelle weitgehend unbeschädigt bleibt. Auf den inneren Zweig des Gabelträgers, der bisher für eine gleichmäßige Verzweigung der Aufprallkräfte sorgte, können die Mercedes-Ingenieure dank der neuen Ellipsoid-Stirnwand verzichten. Denn sie stellt für die Motor-/Getriebe-Einheit, die sich beim Crash nach hinten verlagert, ein



drucksteifes Hindernis dar und verringert somit das Eindringen der Aggregate in den Innenraum. Laut Statistik gehen beim Frontalcrash immerhin rund 70 Prozent aller schweren Insassenverletzungen auf das Konto der Rückverlagerung von Motor und Getriebe in die Fahrgastzelle.

Rückhaltesysteme: Insassenschutz à la E-Klasse

Bei der Entwicklung der Rückhaltesysteme für den SLK stand die Mercedes-Benz E-Klasse Pate. Deshalb kommen in dem neuen Roadster die gleichen wirkungsvollen Systeme zum Einsatz wie in den Limousinen und T-Modellen der E-Klasse:

- Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer verringern das Verletzungsrisiko bei einer Frontalkollision.
- Leistungs-Gurtstraffer reduzieren den prinzipbedingten Leerweg des Gurtbandes („Gurtlose“) und sorgen dafür, daß die Insassen beim Crash durch engangliegende Gurte noch besser mit der Fahrgastzelle verbunden sind und frühzeitig mit der Fahrzeugstruktur verzögert werden.
- Gurtkraft-Begrenzer in den Aufrollautomaten der Sicherheitsgurte verringern beim Frontalaufprall die Rückhaltekraft des Gurtbandes. Dank Gurtkraft-Begrenzer wird das Risiko von Brust- und Schulterverletzungen verringert, die auf die lebensrettende Schutzfunktion des Gurtes zurückzuführen sind.
- Kopfstützen verbessern den Insassenschutz bei einem Frontal- oder Heckaufprall. Die SLK-Kopfstützen sind höheneinstellbar.
- Serienmäßige Rohrverstärkungen in den Türen bieten den Insassen zusätzlichen Schutz bei einer Seitenkollision.
- Sidebags mit einem Volumen von jeweils 16 Litern lösen bei einem Seitenaufprall binnen 0,007 Sekunden aus und schieben sich zwischen Insassen und Tür. Dadurch verringert sich das Risiko von Brust- und Kopfverletzungen. Mercedes-Benz rüstet den SLK auf Wunsch mit den seitlichen Luftpolstern aus.



Beifahrer-Erkennung: Elektronik im Sitzpolster

25

Das perfekte Rückhaltesystem des SLK wird durch eine neuentwickelte Technik für den Beifahrersitz ergänzt, die automatisch erkennt, ob dort ein Passagier Platz genommen hat. Die Sensorik besteht aus einer druckempfindlichen Matte und einer speziellen Auswerte-Elektronik in der Schaumauflage der Sitzpolsterung. Wird der Beifahrersitz mit einem Gewicht von mehr als zwölf Kilogramm belastet, gibt die Elektronik ein entsprechendes Signal an das Steuergerät der Rückhaltesysteme, die dann beim Crash den Beifahrer-Airbag, den Gurtstraffer und - je nach Unfalltyp - auch den Sidebag des Beifahrers in bewährter Manier auslöst. Bleibt der Sitz jedoch leer, werden die Rückhaltesysteme auf der Beifahrerseite nicht aktiviert und unnötige Auslösungen des Luftpolsters somit vermieden. Dadurch hilft die Beifahrer-Erkennung des SLK, die Unfallkosten zu verringern.

Zu der neuen Sensorik gehört außerdem eine automatische Kindersitz-Erkennung: Über zwei Mini-Antennen im Sitzpolster sendet die Auswerte-Elektronik ein codiertes Abfragesignal aus, das Empfangsgeräte (Transponder) im Sockel der Reboard-Kindersitze entschlüsseln und ihrerseits einen Antwort-Code ausstrahlen. Er wird über die Sitzantennen an die Airbag-Elektronik weitergeleitet, die auf diese Weise erkennt, daß ein solcher Kindersitz installiert ist. In diesem Fall blockiert der Mikrocomputer automatisch die Aktivierung des Beifahrer-Airbags. Bei Reboard-Kindersitzen, auf denen die kleinen Mitfahrer mit dem Rücken zur Fahrtrichtung Platz nehmen, macht die Kombination „Kindersitz plus Airbag“ keinen Sinn, denn das Reboard-System bietet an sich schon eine sehr gute Schutzwirkung für Kinder. Mercedes-Benz bietet einen Reboard-Kindersitz mit Transpondertechnik im Zubehörsortiment an.



EIN PLATZ FÜR ZWEI

- Innenausstattung: Farbenfrohes Erscheinungsbild
- Sitze: Schwingsystem und Schaumpolster in Kombination
- Cockpit: Rundinstrumente mit klassischer Note
- Diebstahlschutz: Fahrberechtigungssystem mit Transpondertechnik

„Neue Ideen braucht die Auto-Welt“ – nach diesem Motto arbeiteten die Mercedes-Designerinnen und -Designer bei der Interieur-Gestaltung des neuen Roadsters SLK. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Im Team entwickelten die Fachleute Farben, Formen und Dessins, die dem Charakter dieses ebenso jugendlichen wie dynamischen Automobils entsprechen.

Der Blick in den Innenraum zeigt das Besondere des neuen Mercedes-Modells: Erstmals haben die Interieur-Designer beim SLK auch Instrumententafel, Mittelkonsole, Türverkleidungen, Sitze und Lenkrad wirklich farbig gestaltet. Das Resultat ist ein junger, attraktiver Auftritt, mit dem sich der Roadster von anderen Automobilen unterscheidet. Je nach Außenlackierung stehen fürs Interieur fünf Farben zur Auswahl: Bei Stoffausstattung Scarlet, Mondrian, Mint und Anthrazit und fürs Leder-Interieur Scarlet, Mondrian, Quarz und Anthrazit. Oder anders ausgedrückt: Rot, Blau, Grün, Beige und Schwarz. Auch das Stoffdessin der SLK-Sitze ist konsequent auf den sportlichen Zweisitzer abgestimmt und paßt zu dessen Dynamik. Das originelle asymmetrische Karo-Muster der Sitzbezüge ist buchstäblich in Bewegung: An der Rückenlehne löst sich die Karo-Struktur von unten nach oben in einzelne Rechtecke auf und geht dann in ein Uni-Dessin über. Ebenso ist es auf der Sitzfläche, wo die „Kästchen“ von hinten nach vorne „wandern“. Der Name des SLK-Stoffdessins: Caruso.



Sitze: Komfort durch neuartiges Schwingsystem

27

Neben ihrem farbenfrohen Erscheinungsbild haben die SLK-Sitze auch einige technische Besonderheiten zu bieten. Um das Platzangebot für Fahrer und Beifahrer nicht durch voluminöse Sitzpolster einzuschränken, entwickelten die Mercedes-Ingenieure eine neue Technik, mit der sie in dem Roadster hinsichtlich Komfort annähernd so gute Ergebnisse erzielen wie bei den Limousinen der C- und E-Klasse. Die Idee: An die Stelle des üblichen Stahlfederkerns tritt beim SLK ein sogenanntes Schwingsitz-System, das im wesentlichen aus einem Polyurethan-Polsterkissen und einer Kunststoffschale besteht. Ein Gelenk am vorderen Teil und zwei kleine Schraubenfedern im hinteren Bereich sorgen dafür, daß die Sitzschale eventuelle Stöße zusätzlich abfedern kann.

Maßkonzeption: Mensch und Auto im perfekten Zusammenspiel

Sicherheit und Komfort eines Automobils hängen jedoch nicht allein von solchen technischen Systemen ab. Ebenso wichtig sind andere Kriterien, die bei Mercedes-Benz unter dem Stichwort Maßkonzeption zusammengefaßt werden. Gemeint sind die Dimensionen des Innenraums, die für das Raumgefühl, die Bewegungsfreiheit und das Wohlempfinden der Insassen ausschlaggebend sind. Sie entscheiden aber auch über die Bedienungsfreundlichkeit, die Sichtverhältnisse und die Sitzposition. Das Ziel der Mercedes-Ingenieure ist es, unter dem Begriff „Adaptive Sicherheit“ ein perfektes Miteinander von Mensch und Auto herzustellen, das wiederum eine entspannte und sichere Fahrweise ermöglicht.

Mit einer Gesamtlänge von 3 995 Millimetern ist der SLK rund 500 Millimeter kürzer als die Roadster der SL-Klasse und die Limousinen der C-Klasse. Trotz dieser kompakten Außenabmessungen bietet der neue Mercedes-Sportwagen Fah-



rer und Beifahrer ein ausreichendes Maß an Bewegungsfreiheit. Die wichtigsten Daten im Überblick:

Kompakt und geräumig: Die Dimensionen des neuen SLK

		SLK
Karosserie	Länge	3 995 mm
	Breite	1 715 mm
	Höhe	1 265/1 270* mm
Fahrwerk	Radstand	2 400 mm
Innenraum	effektiver Kopfraum	950 mm
	Schulterraum	1 313 mm
Kofferraum- volumen	geschl. Vario-Dach	348 l**
	geöffn. Vario-Dach	145 l**

Vorläufige Angaben. * SLK 200/230 KOMPRESSOR;

**nach VDA-Meßmethode inkl. Gepäckbox

Instrumententafel: Ganz im Stil früherer Sportwagen

Die Instrumententafel des neuen SLK ist sowohl optisch als auch funktionell eine Besonderheit. Während ihr oberer Teil, der Lenkradkranz und die Seitenteile der Sitzpolster einheitlich anthrazit sind, passen sich Türinnenverkleidungen, Cockpit, Handschuhkasten-Deckel, Mittelkonsole und Schalthebelbalg der jeweiligen Ausstattungsfarbe an und erscheinen ganz nach Wunsch des Kunden in rot, blau, grün, beige oder anthrazit. Allein schon diese Zweifarbigkeit unterscheidet den SLK von anderen Automobilen und gibt ihm eine eigenständige Note.

Das gilt auch für eine Reihe anderer Gestaltungsmerkmale im Innenraum: Beispielsweise die Ablagen in den Türen, die als weiche Pompadourtaschen ausgeführt sind, oder die Pedale und Einstiegschienen aus Edelstahl mit ihren markanten Gumminoppen-Auflagen, die an die puristische Ausstattung alter Rennfahrzeuge erinnern. Im Nostalgie-Look präsentieren sich auch die Rundinstrumente im Cockpit mit ihren elfenbeinfarbenen Zifferblättern und den roten Zeigern von



Tachometer, Drehzahlmesser, Tankanzeige und Kühlmittel-Thermometer, deren äußere Umrahmung durch Chromringe verziert wird.

Zu dem betont sportlichen Auftritt des Roadsters paßt schließlich auch die Carbon-Optik im Bedienfeld der Mittelkonsole sowie an den Luftdüsen und Türöffnern. Durch die Anlehnung an diesen modernen Werkstoff stellen die Designer die optische Verbindung zwischen Tradition und Innovation her und betonen, daß der SLK trotz nostalgischer Gestaltungselemente ein zeit- und zukunftsgerechtes Automobil ist.

Cockpit: Neuartige Wartungsanzeige im Display

Das zeigt auch die Technik der Cockpit-Instrumente. Das Durchlichtprinzip verbessert die Ablesbarkeit der Zeigerinstrumente, während Uhrzeit, Außentemperatur und Wegstrecke digital in moderner Flüssigkristall-Technik erscheinen. Neu ist die Wartungsanzeige im Display des Wegstreckenzählers: Jeweils 2 000 Kilometer oder 30 Tage vor dem nächsten Wartungstermin erscheint hier ein spezielles Symbol, das die Form eines Schraubenschlüssels hat. Gleichzeitig informiert die Anzeige, wieviele Kilometer noch bis zum nächsten fälligen Wartungsdienst zurückgelegt werden können oder wieviel Zeit noch bis zu diesem Termin vergehen kann. Wurde der Werkstattermin nicht eingehalten, erscheint ein Minuszeichen vor der Kilometer- und Tagesanzeige.

Die Information über die sogenannte Restlaufstrecke oder Restlaufzeit bis zum nächsten Wartungsdienst läßt sich per Knopfdruck neben dem Tachometer ausblenden. Bei laufendem Motor kann der Autofahrer die Wartungsanzeige durch zweimaliges Drücken der Taste jederzeit wieder abrufen.



Ablagefächer: Schublade mit Becherhalter in der Instrumententafel

30

Die Funktionalität kommt im Innenraum des neuen Roadsters ebenfalls nicht zu kurz. Instrumententafel und Mittelkonsole verfügen über verschiedene Ablagefächer, die Platz für allerlei Utensilien bieten. Neben dem großen Staufach zwischen den Sitzen, dessen gepolsterter Deckel zugleich als Armauflage fungiert, erweist sich vor allem die Schublade im oberen Teil der Instrumententafel als besonderes praktisches Detail. Sie fährt auf Knopfdruck heraus und dient als Ablagefach. Auf Wunsch bietet das Schubfach die Möglichkeit, einen speziellen Halter für Getränkebecher oder -dosen einzusetzen.

Diebstahlschutz: Datenaustausch zwischen Schlüssel und Zündschloß

Neueste Technik verbessert den Diebstahlschutz. An die Stelle der bisherigen Infrarot-Fernbedienung für die Aktivierung oder Deaktivierung der Wegfahrsperre tritt beim SLK ein Transpondersystem mit automatischer Wechselcodierung: Sobald der Autofahrer den Fahrzeugschlüssel ins Zündschloß steckt, erfolgt zwischen dem Transponder im Schlüssel und einer Spule im Zündschloß ein elektromagnetischer Datenaustausch. Die Signale werden an den Mikrocomputer des Fahrberechtigungssystems übertragen und dort ausgewertet. Der Vorteil dieses neuartigen Systems: Es arbeitet unabhängig vom Ladezustand der Batterie im Fahrzeugschlüssel.

Auf die komfortable Infrarot-Fernbedienung müssen SLK-Besitzer trotzdem nicht verzichten. Sie arbeitet jetzt jedoch unabhängig von der Wegfahrsperre und dient ausschließlich zur Betätigung der Zentralverriegelung. Neu ist auch die optische Rückmeldung des Systems: Beim Schließen der Türen mittels Fernbedienung leuchten die vorderen und hinteren Blinkleuchten dreimal auf, beim Öffnungsvorgang blinken sie einmal.



MODERNE ZEITEN

- SLK 200/230 KOMPRESSOR: Fahrspaß durch Drehmoment
- SLK 200: Vierzylinder mit optimierter Technik
- Fünfgang-Automatik: Steuerung per Mikrocomputer

Ein Schriftzug an der Seitenpartie des neuen SLK verrät, was unter seiner Motorhaube steckt: KOMPRESSOR - Technik vom Feinsten, ein kraftvolles Triebwerk mit mechanischer Aufladung. Damit setzt der SLK die Tradition der legendären Mercedes-Sportwagen fort, die gegen Ende der zwanziger Jahre auf den Rennstrecken für Furore sorgten und mit denen Rudolf Caracciola seinen Weltruf erlangte.

Für die Rückbesinnung auf alte Tugenden der Motorentechnik gibt es gute Gründe: Mit Hilfe des mechanischen Laders lassen sich nach Meinung der Mercedes-Ingenieure alle aktuellen Anforderungen erfüllen, die heute an moderne Pkw-Triebwerke gestellt werden und die bei Saugmotoren aber häufig Zielkonflikte aufwerfen: hohes Drehmoment, günstiger Kraftstoffverbrauch, geringe Abgasemissionen. Mit anderen Worten: Dank mechanischem Lader läßt sich die Durchzugskraft eines Sechszylinders mit der Wirtschaftlichkeit eines Vierzylindermotors kombinieren. Der neue SLK 230 KOMPRESSOR beweist es.

Der Kompressor übernimmt die Funktion eines Gebläses, das bereits im Ansaugsystem Druck macht. Er komprimiert den Luftstrom, der dann rasch das normale Aufnahmevermögen des Motors übersteigt. Es kommt zum Stau und die Luft verdichtet sich bereits vor den Zylindern. So entsteht der sogenannte Ladedruck, eine der wichtigsten Voraussetzungen für die bessere Füllung der Zylinder und



die wirkungsvollere Beatmung des Motors. Die Vierventil-Technik ergänzt diese positiven Effekte. Sie sorgt ebenfalls für einen besseren Ladungswechsel in den Zylindern und unterstützt somit die Arbeit des Laders. Zusätzlich erlaubt die Vierventil-Technik eine relativ hohe Verdichtung, die sich ebenfalls günstig auf den Benzinverbrauch auswirkt.

Für den SLK hat Mercedes-Benz zwei Kompressor-Triebwerke entwickelt, die sich nur in Hubraum, Drehmoment- und Leistungsentfaltung voneinander unterscheiden. Die Zwei-Liter-Variante ist auf den Betrieb mit Super Plus-Kraftstoff (ROZ 98) abgestimmt, kann aber auch mit Super-Kraftstoff (ROZ 95) betankt werden. Der SLK 200 KOMPRESSOR ist in Italien, Portugal und Griechenland lieferbar.

Kraft durch Lader: SLK 200 KOMPRESSOR UND SLK 230 KOMPRESSOR

	SLK 200 KOMPRESSOR*	SLK 230 KOMPRESSOR
Zylinder/Ventile	4/16	4/16
Hubraum	1 998 cm ³	2 295 cm ³
Bohrung/Hub	89,9/78,7 mm	90,9/88,4 mm
Verdichtung	8,5	8,8
Leistung	141 kW/192 PS	142 kW/193 PS
Max. Drehmoment bei	270 Nm 2 500 - 4 800/min	280 Nm 2 500 - 4 800 /min
Beschleunigung 0 - 100 km/h	7,7 s	7,6 s
Höchstgeschwindigkeit	231 km/h	231 km/h
Kraftstoffverbrauch		
- NEFZ gesamt**	8,5 l/100 km	8,8 l/100 km
- Drittmix	7,9 l/100 km	8,1 l/100 km

Vorläufige Angaben. *lieferbar in Italien, Portugal und Griechenland; ** Gesamtverbrauch nach 93/116/EG

Drehmoment: Kompressor-Triebwerk mit "Büffelcharakteristik"

Aufgrund des optimalen Luftdurchsatzes und der besseren Zylinderfüllung entwickelt der Kompressor-Motor ein deutlich höheres Drehmoment als ein ver-



gleichbarer Saugmotor. Beim neuen SLK 230 KOMPRESSOR sind es 280 Newtonmeter, die der Motor schon ab 2 500 Umdrehungen pro Minute entwickelt und bis 4 800/min konstant hält. Die Ingenieure sprechen angesichts dieses guten Drehmomentverlaufs von "Büffelcharakteristik" - das Triebwerk zeichnet sich über große Drehzahlbereiche durch eine beispielhafte, büffelähnliche Kraftentfaltung aus.

Die vorbildlichen Leistungs- und Drehmomentwerte stehen nicht im Widerspruch zu dem Engagement der Motoreningenieure, den Kraftstoffverbrauch noch weiter zu drosseln. Als Verbrauchswert des 142 kW/193 PS starken Roadsters hat Mercedes-Benz im neuen europäischen Fahrzyklus (Richtlinie 93/116/EG) einen Summenwert von nur 8,8 Liter je 100 Kilometer ermittelt. Das entspricht einem Verbrauch von 8,1 Liter im bisherigen Drittmix.

Abgasreinigung: Emissionen bis zu 70 Prozent unter den EU-Limits

Auch auf dem Gebiet der Abgasreinigung macht der Kompressor weitere Fortschritte möglich. So kann der Lader beispielsweise beim Kaltstart für eine zusätzliche Lufteinblasung in den Auspuffkanal genutzt werden, die eine Nachoxidation der noch unverbrannten Abgaskomponenten bewirkt. Dadurch steigt die Abgastemperatur, so daß sich der Katalysator schneller aufheizt. Das Ergebnis: Der Kompressor-Motor des SLK unterschreitet alle zur Zeit gültigen Abgas-Grenzwerte deutlich. Der Kohlenmonoxid-Ausstoß liegt beim neuen Europa-Fahrtst um mehr als 70 Prozent unter dem EU-Limit und die Kohlenwasserstoff-/Stickoxid-Grenzwerte werden um rund 58 Prozent unterschritten.



SLK 200: Vierzylinder mit optimierter Technik

34

Auch der Motor des SLK 200 zeichnet sich durch eine Reihe technischer Feinheiten aus, die den Kraftstoffverbrauch senken und das Drehmoment steigern. So ist das 100 kW/136 PS starke Zwei-Liter-Triebwerk jetzt mit einer im Betrieb verstellbaren Einlaßnockenwelle ausgerüstet, deren Funktion sich vor allem im unteren Drehzahlbereich (bis 4 000/min) bemerkbar macht. Hier sorgt diese Technik für eine bessere Füllung der Zylinder und somit auch für mehr Durchzugskraft.

Vierzylinder mit neuer Technik: SLK 200

	SLK 200
Zylinder/Ventile	4/16
Hubraum	1 998 cm ³
Bohrung/Hub	89,9/78,7 mm
Verdichtung	10,4
Leistung	100 kW/136 PS
Max. Drehmoment bei	190 Nm 3 700 - 4 500/min
Beschleunigung 0 - 100 km/h	9,7 s
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Kraftstoffverbrauch	
- NEFZ gesamt*	9,1 l/100 km
- Drittmix	8,4 l/100 km

Vorläufige Angaben; * Gesamtverbrauch nach 93/116/EG

Getriebe: Fünfgang-Automatik mit Gespür für den Fahrstil

Neben dem serienmäßigen Fünfgang-Schaltgetriebe liefert Mercedes-Benz für den SLK 200 und den SLK 230 KOMPRESSOR auf Wunsch auch das neuentwickelte, elektronisch gesteuerte Automatikgetriebe mit fünf Gängen und Wandlerüberbrückung. Das Kernstück des neuen Automatikgetriebes ist ein Hochleistungsrechner im Miniformat, der das Schaltverhalten selbsttätig an die aktuelle Fahrsituation und die individuellen Wünsche des Autofahrers anpaßt.



Ein ständiger Vergleich zahlreicher Sensorinformationen mit gespeicherten Sollwerten macht's möglich. Überdies erfaßt die Elektronik die Bewegungen des Gaspedals und leitet daraus die jeweiligen Wünsche des Autofahrers ab. So erkennt der Computer beispielsweise automatisch einen dynamischen Fahrer und paßt die Schaltlinien des Getriebes an dessen sportliche Fahrweise an. Mit anderen Worten: Das Automatikgetriebe reagiert in jeder Situation so, wie es der Fahrer von ihm erwartet. Neu ist ebenfalls eine Wandlerüberbrückung, die sich auch bei niedrigem Tempo zuschaltet und somit den Kraftstoffverbrauch senkt. Die Überbrückung arbeitet mit einem computergesteuerten Dauerschlupf, der die Verbindung zwischen Motor und Getriebe soweit entkoppelt, daß keine unkomfortablen Schwingungen und Vibrationen auftreten.

Per Knopfdruck an der Mittelkonsole läßt sich ein spezielles Winterfahrprogramm wählen, mit dessen Hilfe das Anfahren auf vereisten oder verschneiten Straßen wesentlich erleichtert wird. Zu diesem Winterprogramm gehört auch ein zweiter, länger übersetzter Rückwärtsgang.



AUF SOLIDER BASIS

- Achsen: DQ-Prinzip vorn, Raumlénker-Konstruktion hinten
- Abstimmung: Sportlich und sicher
- Ersatzrad: Alternativen für das fünfte Rad am Wagen

Mit einem aufwendigen Test- und Meßprogramm haben die Mercedes-Ingenieure die bewährte Doppelquerlenker-Vorderachse und die Raumlénker-Hinterachse aus der C- und E-Klasse an den neuen Roadster adaptiert. Beide Achssysteme sind Garanten für ein Höchstmaß an Fahrsicherheit und Fahrkomfort. Zu den wichtigsten Vorteilen der von Mercedes-Benz entwickelten Doppelquerlenker-Vorderachse gehören der vorbildliche Abrollkomfort und das präzise Lenkverhalten. Der Hauptgrund: Stoßdämpfer und Schraubenfeder sind voneinander getrennt angeordnet, wobei die Stoßdämpfer keine Führungsaufgaben übernehmen müssen und somit auch keinen Biegemomenten ausgesetzt sind. Deshalb können sie präziser abgestimmt werden und sprechen wesentlich feinfühlicher an.

Bei der Abstimmung der Stoßdämpfer für die SLK-Vorderachse orientierten sich die Mercedes-Ingenieure an der neuen E-Klasse und verwenden Gasdruckdämpfer mit degressiver Kennlinie, die eine noch genauere Abstimmung der Dämpfungseharakteristik erlaubt. Zusätzlich vermindern Zuganschlag-Federn die Wank- und Rollneigung der Karosserie. Die Summe dieser guten Eigenschaften der DQ-Achse macht sich auf der Straße vor allem durch hohe Fahrstabilität, gutmütiges Untersteuern im Grenzbereich und - nicht zuletzt - guten Fahrkomfort bemerkbar.

Die Vorderachse des SLK ist im Vergleich zur C-Klasse um 20 Millimeter voreingefedert, bietet aber mit einem Gesamtfederweg von 195 Millimetern noch immer



eine für Sportwagen außergewöhnliche Komfortbasis - ohne Einbußen an Fahrdynamik. Das beweisen beispielsweise die hohen Querschleunigungswerte des SLK.

Hinterachse: Fünf Raumlener im Einsatz

Die Hinterachse des neuen SLK basiert auf dem von Mercedes-Benz entwickelten Raumlener-Prinzip, das sich schon seit vielen Jahren in den Automobilen mit dem Stern bewährt und das hinsichtlich Radführung, Geradeauslauf und Komfort noch immer unübertroffen ist. Beim SLK steht an der Hinterachse ein großer Federweg von immerhin rund 205 Millimetern zur Verfügung - ein Vorteil, der vor allem auf schlechter Fahrbahn deutlich wird. An den sportlichen Fahreigenschaften, die Autofahrer von einem reinrassigen Roadster erwarten, ändert sich dadurch freilich nichts. Trotz großer Federwege an Vorder- und Hinterachse ist das Fahrwerk des Zweisitzers deutlich straffer und damit sportlicher abgestimmt als bei den Limousinen der C-Klasse.

Bremsen: Technik aus der E-Klasse

Die mit Antiblockiersystem ausgerüsteten Bremsen an Vorder- und Hinterachse des neuen SLK stammen aus der E-Klasse und bieten ein hohes Sicherheitspotential. An den Rädern der Vorderachse sorgen Faustsattel-Scheibenbremsen für sichere Verzögerung, deren Scheibendurchmesser 288 Millimeter und deren Scheibendicke 25 Millimeter mißt. Die Kühlluftführung zu den innenbelüfteten vorderen Bremsscheiben sorgt für eine hervorragende Standfestigkeit.

An der Hinterachse des SLK arbeiten Scheibenbremsen mit einem Durchmesser von 278 Millimetern. Die Scheibendicke beträgt hier neun Millimeter.



Räder und Reifen: Leichtmetallräder serienmäßig

38

Die Ausstattung des SLK mit Rädern und Reifen richtet sich nach dem Triebwerk, das unter der Motorhaube des Roadsters arbeitet. Für das Basismodell SLK 200 haben die Mercedes-Ingenieure ein hochglänzendes Schmiederad aus Aluminium entwickelt, während die Kompressormodelle des neuen Mercedes-Roadsters serienmäßig auf 16-Zoll-Alufußrädern mit neuem Speichendesign rollen.

Topmodelle mit 16-Zoll-Rädern: Die Reifen-/Räder-Daten

		SLK 200	SLK 200 KOMPRESSOR* SLK 230 KOMPRESSOR
Felgen	vorn	7 J x 15 ET 37	7 J x 16 ET 37
	hinten	7 J x 15 ET 37	8 J x 16 ET 30
Reifen	vorn	205/60 R 15	205/55 R 16
	hinten	205/60 R 15	225/50 R 16

*lieferbar in Italien, Griechenland und Portugal.

Die unterschiedlichen Reifendimensionen an Vorder- und Hinterachse sorgen für noch sportlichere Handlingeigenschaften und betonen überdies den dynamischen Charakter des Sportwagens. Für den SLK 200 ist diese Bereifung als Sonderausstattung lieferbar.

Pannenhelfer: TIREFIT oder Faltreifen

Neue Wege geht Mercedes-Benz beim Ersatzrad: Der SLK ist das erste Modell des Stuttgarter Automobil-Herstellers ohne herkömmliches Reserverad. An dessen Stelle tritt je nach Kundenwunsch und Länderausführung ein platzsparender Faltreifen oder das neuentwickelte Reifendichtmittel TIREFIT, mit dem sich ein beschädigter Pneu abdichten läßt. In Deutschland gehört TIREFIT zur Serienaus-



stattung des SLK, so daß die Reserveradmulde im Kofferraum Platz für eine zusätzliche Gepäckbox mit einem Fassungsvermögen von 21 Litern bietet. Über eine Klappe in der Rückwand der Box sind das Reifendichtmittel und eine elektrische Luftpumpe erreichbar, mit der sich ein abgedichteter Reifen aufpumpen läßt.

Für den Verzicht auf das "fünfte Rad am Wagen" sprechen gute Gründe. So zeigt die Statistik, daß ein Autofahrer in Mitteleuropa nur durchschnittlich alle 150 000 Kilometer das Pech einer Reifenpanne hat. Er fährt also gut zehn bis zwölf Jahre, ohne das Ersatzrad jemals zu brauchen. Hinzu kommt der Aspekt "Leichtbau". Immerhin: Ein vollwertiges Ersatzrad wiegt je nach Größe bis zu 20 Kilogramm und stellt damit eine ernstzunehmende Größe in der Gewichtsbilanz moderner Personenwagen dar. Zudem ist ein Reserverad aber nicht nur schwer, es beansprucht auch viel Platz im Kofferraum und vermindert dessen Ladevolumen je nach Wagentyp um 60 bis 120 Liter.

Das neue Reifendichtmittel beansprucht dagegen nur sehr wenig Platz im Kofferraum und bringt samt elektrischer Luftpumpe nur rund 2,2 Kilogramm auf die Waage - 89 Prozent weniger als ein herkömmliches Ersatzrad.

Dichtmittel: Umweltverträgliche Latex-Lösung aus der Flasche

Das neuartige Reifendichtmittel des SLK basiert auf einer von den Dunlop SP Reifenwerken entwickelten Latex-Lösung, die sich besonders leicht und sauber handhaben läßt - ohne Werkzeug und Wagenheber. Der Autofahrer füllt das Dichtmittel über das Reifenventil ein, pumpt den Pneu mit Hilfe der elektrischen Luftpumpe auf und kann anschließend mit einer Geschwindigkeit bis zu 80 km/h weiterfahren. In der nächsten Mercedes-Werkstatt muß der abgedichtete Reifen gegen einen neuen Pneu ausgetauscht werden.



Die elektrische Luftpumpe wird über den Zigarettenanzünder ans Zwölf-Volt-Bordnetz des SLK angeschlossen und benötigt nur wenige Minuten, um den erforderlichen Reifenluftdruck von 2,5 bar zu erreichen. Ein Manometer in der Schlauchverbindung erleichtert die richtige Einstellung dieses Werts.

Bei den besonders häufigen Beschädigungen der Lauffläche, die heutzutage in der Praxis über 80 Prozent aller Reifenpannen ausmachen, funktioniert das Reifendichtmittel mit über 90prozentiger Zuverlässigkeit. Auch für die anderen Ursachen von Reifenpannen haben die Fachleute hohe Funktionsquoten erreicht. Allerdings: Es gibt durchaus Situationen, in denen das Dichtmittel keine Wirkung zeigt. Geplatzte Pneus, zentimetergroße Risse durch Messerstiche oder andere extreme Reifenbeschädigungen lassen sich auf diese Weise nicht abdichten. In solchen Fällen hilft der Anruf bei einer der Notdienst-Leitstellen von Mercedes-Benz, wo rund um die Uhr schnelle Hilfe organisiert wird - überall in Europa.

Faltreifen: Leichte und platzsparende Alternative

Der Faltreifen, den Mercedes-Benz auf Wunsch als Alternative zu TIREFIT liefert, ist um etwa 30 Prozent leichter als ein vollwertiges Reserverad. Er wiegt nur 12,5 Kilogramm und hat einen Außendurchmesser von 510 Millimetern. Mit Hilfe der elektrischen Luftpumpe an Bord des SLK läßt sich der Faltreifen aufpumpen und entfalten. Dabei vergrößert sich der Durchmesser auf 645 Millimeter - ein Wert, der den serienmäßigen SLK-Reifen entspricht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Roadsters mit montiertem Faltreifen beträgt 80 km/h.



PRESSE-INFORMATION

MERCEDES-BENZ SLK 200*

Motor

Zylinderzahl/-anordnung		4/Reihe, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum	cm ³	1 998
Bohrung x Hub	mm	89,9 x 78,7
Nennleistung	kW (PS)	100 (136) bei 5 500/min
Nenn Drehmoment	Nm	190 bei 3 700 - 4 500/min
Höchst drehzahl	1/min	6 200
Verdichtungsverhältnis		10,4 : 1
Gemisch aufbereitung		Mikroprozessorgesteuerte Benzineinspritzung mit Heißfilm-Luftmassenmessung (HFM)

Kraftübertragung

		Einscheiben-Trockenkupplung	
		5-Gang-Schaltgetriebe	5-Gang-Automatik
Kupplung			
Getriebe			
Übersetzungen	Achsantrieb	3,91	3,91
	1. Gang	3,905	3,932
	2. Gang	2,174	2,408
	3. Gang	1,872	1,486
	4. Gang	1,000	1,000
	5. Gang	0,811	0,830
	Rückwärtsg.	4,270	3,100 (1,9 in Stellung „W“)

Fahrwerk

Vorderachse	- Führung - Federung	Doppelquerlenkerachse, Bremsmomentabstützung Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer, Stabilisator
Hinterachse	- Führung - Federung	Raumlenkerachse, Anfahr- und Bremsmomentabstützung Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer
Bremsanlage		Hydraulische Zweikreisbremse mit Unterdruckverstärker, Stufenhaupteinbremszylinder, Scheibenbremsen, vorn innenbe- lüftet, Feststell-Trommelbremse hinten, ABS
Lenkung		Kugelumlauf-Servolenkung, Lenkungsstoßdämpfer
Räder		7 J x 15 ET 37
Reifen		205/60 R 15 H

Maße und Gewichte

Radstand	mm	2 400
Spurweite vorn/hinten	mm	1 488/1 466
Gesamt - Länge	mm	3 995
- Breite	mm	1 715
- Höhe	mm	1 265
Wendekreis	m	10,58
Kofferraumvolumen max.**	l	348/145
Gewicht fahrfertig nach EG	kg	1 270
Nutzlast	kg	335
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1 530
Dachlast	kg	50
Tankinhalt/davon Reserve	l	53/7

Fahrleistungen

		5-Gang-Schaltgetriebe	5-Gang-Automatik
Beschleunigung 0-100 km/h	s	9,7	10,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	208	202
Kraftstoffverbrauch NEFZ ges.	l/100 km	9,1	8,6
Drittelmix	l/100 km	8,4	8,3
Kraftstoffart		Super	Super

*vorläufige Angaben

** Vario-Dach geschlossen /geöffnet

Mercedes-Benz AG, Presse, 70322 Stuttgart, Telefon (07 11) 17-0
Ein Unternehmen im Daimler-Benz-Konzern

**MERCEDES-BENZ SLK 200 KOMPRESSOR*****Motor**

Zylinderzahl/-anordnung		4/Reihe, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum	cm ³	1 998
Bohrung x Hub	mm	89,9 x 78,7
Nennleistung	kW (PS)	141 (192) bei 5 300/min
Nennmoment	Nm	270 bei 2 500 - 4 800/min
Höchstzahl	1/min	5 800
Verdichtungsverhältnis		8,5 : 1
Gemischbereitung		Mikroprozessorgesteuerte Benzineinspritzung mit Heißfilm-Luftmassenmessung (HFM)

Kraftübertragung

Kupplung		Einscheiben-Trockenkupplung
Getriebe		5-Gang-Schaltgetriebe
Übersetzungen	Achsantrieb	3,46
	1. Gang	3,856
	2. Gang	2,182
	3. Gang	1,376
	4. Gang	1,000
	5. Gang	0,799
	Rückwärtsg.	4,220

Fahrwerk

Vorderachse	- Führung	Doppelquerlenkerachse, Bremsmomentabstützung
	- Federung	Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer, Stabilisator
Hinterachse	- Führung	Raumlenkerachse, Anfahr- und Bremsmomentabstützung
	- Federung	Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer
Bremsanlage		Hydraulische Zweikreisbremse mit Unterdruckverstärker, Stufenhaupteinbremszylinder, Scheibenbremsen vorn und hinten innenbelüftet, Feststell-Trommelbremse hinten, ABS
Lenkung		Kugelumlauf-Servolenkung, Lenkungsstoßdämpfer
Räder		vorn: 7 J x 16 ET 37; hinten: 8 J x 16 ET 30
Reifen		vorn: 205/55 R 16 V; hinten: 225/50 R 16 V

Maße und Gewichte

Radstand	mm	2 400
Spurweite vorn/hinten	mm	1 488/1 480
Gesamt - Länge	mm	3 995
- Breite	mm	1 715
- Höhe	mm	1 270
Wendekreis	m	10,58
Kofferraumvolumen max.**	l	348/145
Gewicht fahrfertig nach EG	kg	1 325
Nutzlast	kg	335
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1 585
Dachlast	kg	50
Tankinhalt/davon Reserve	l	53/7

Fahrleistungen

		5-Gang-Schaltgetriebe
Beschleunigung 0-100 km/h	s	7,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	231
Kraftstoffverbrauch NEFZ ges.	l/100 km	8,5
Drittmix	l/100 km	7,9
Kraftstoffart		Super plus

*vorläufige Angaben

**Vario-Dach geschlossen /geöffnet

Mercedes-Benz AG, Presse, 70322 Stuttgart, Telefon (07 11) 17-0
Ein Unternehmen im Daimler-Benz-Konzern



MERCEDES-BENZ SLK 230 KOMPRESSOR*

Motor

Zylinderzahl/-anordnung		4/Reihe, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum	cm ³	2 295
Bohrung x Hub	mm	90,9 x 88,4
Nennleistung	kW (PS)	142 (193) bei 5 300/min
Nenn Drehmoment	Nm	280 bei 2 500 – 4 800/min
Höchst drehzahl	1/min	5 800
Verdichtungsverhältnis		8,8 : 1
Gemisch aufbereitung		Mikroprozessorgesteuerte Benzineinspritzung mit Heißfilm-Luftmassenmessung (HFM)

Kraftübertragung

		Einscheiben-Trockenkupplung	
		5-Gang-Schaltgetriebe	5-Gang-Automatik
Kupplung			
Getriebe			
Übersetzungen	Achsantrieb	3,46	3,27
	1. Gang	3,856	3,932
	2. Gang	2,182	2,408
	3. Gang	1,376	1,486
	4. Gang	1.000	1,000
	5. Gang	0,799	0,83
	Rückwärtsg.	4,220	3,100 (1,9 in Stellung „W“)

Fahrwerk

Vorderachse	- Führung - Federung	Doppelquerlenkerachse, Bremsmomentabstützung Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer, Stabilisator
Hinterachse	- Führung - Federung	Raumlenkerachse, Anfahr- und Bremsmomentabstützung Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer
Bremsanlage		Hydraulische Zweikreisbremse mit Unterdruckver-stärker, Stufenhaupteinbremszylinder, Scheibenbremsen vorn und hin- ten innenbelüftet, Feststell-Trommelbremse hinten, ABS
Lenkung		Kugelumlauf-Servolenkung, Lenkungsstoßdämpfer
Räder		vorn: 7 J x 16 ET 37; hinten: 8 J x 16 ET 30
Reifen		vorn: 205/55 R 16 V; hinten: 225/50 R 16 V

Maße und Gewichte

Radstand	mm	2 400
Spurweite vorn/hinten	mm	1 488/1 480
Gesamt - Länge	mm	3 995
- Breite	mm	1 715
- Höhe	mm	1 270
Wendekreis	m	10,58
Kofferraumvolumen max.**	l	348/145
Gewicht fahrfertig nach EG	kg	1 325
Nutzlast	kg	335
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1 585
Dachlast	kg	50
Tankinhalt/davon Reserve	l	53/7

[illegible]

		5-Gang-Schaltgetriebe	5-Gang-Automatik
Beschleunigung 0-100 km/h	s	7,6	7,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	231	228
Kraftstoffverbrauch NEZF ges.	l/100 km	8,8	8,6
Drittermix	l/100 km	8,1	8,1
Kraftstoffart		Super	Super

* vorläufige Angaben

**Vario-Dach geschlossen / geöffnet

Mercedes-Benz AG, Presse, 70322 Stuttgart, Telefon (07 11) 17-0
Ein Unternehmen im Daimler-Benz-Konzern

