

Klappt's noch?



Alltagstauglichkeit: zuverlässige Großserientechnik, hoher Spaßfaktor



Schrauberfreundlichkeit: Hobbyschrauber sind mit der Elektronik schnell überfordert



Teileversorgung: Völlig unproblematisch, fast alles über Niederlassungen lieferbar

Der Kurze mit dem heißen Blechdach sorgte vor 20 Jahren für Furore. Dank großer Stückzahlen sind frühe Mercedes SLK heute günstige Zweisitzer für Einsteiger – mit erstaunlich wenigen Mängeln!

Heute würde man dieses Auto wohl als *Leuchtturm* bezeichnen. Im Jargon der Marketingstrategen fällt dieser Begriff immer dann, wenn es um ein leuchtendes Beispiel einer komplett neuen Produktlinie oder gar einer veränderten Ausrichtung eines Unternehmens geht. Auf den Mercedes-Benz SLK trifft beides zu. Denn einerseits hatte der frischgebackene Entwicklungschef, Dr. Dieter Zetsche, erkannt, dass die vertrockneten Konsumstrukturen der siebziger und achtziger Jahre schlicht überholt waren: Chefärzte kauften ihren Chablis bei Aldi, Studenten trugen Designerhemden statt Bundeswehrparka. In den Daimler-Niederlassungen tummelte sich ein völlig unbe-rechenbares Volk, dem man nicht mehr ansehen konnte, ob es sich um S-Klasse-Kunden oder Selbstschrauber auf dem Weg zum Ersatzteilschalter handelte. Zetsches revolutionärer Ansatz: Wir brauchen einen Mercedes, der kundenorientiert, sportlich und qualitativ hochwertig ist. Kundenorientiert durfte in diesem Zusammenhang getrost mit „preiswert“ übersetzt werden.

Dabei war der SLK keineswegs auf Zetsches Mist gewachsen. Der kleine SL hätte schon 1992 auf den Markt kommen können und sollen, hätte nicht Zetsches Vorgänger, Dr. Wolfgang Peter, dem bereits weit fortgeschrittenen Projekt am 31. Mai 1990 den Stecker herausgezogen. Zetsche erkannte jedoch das Potential des jungen Mercedes und setzte das Projekt wieder unter Strom. So musste sich der SLK bei seinem Verkaufsstart im April 1996 unnötigerweise hinter seinem Hauptkonkurrenten, dem BMW Z3, einordnen, der bereits im Herbst 1995 auf dem Markt erschienen war. Der Porsche Boxster als weiterer Nebenbuhler *Made in Germany* erschien wenig später im Sommer 1996.

Dass sich der SLK in Deutschland trotzdem zum meistverkauften offenen Zweisitzer mauserte, der sogar den populären und weit billigeren Mazda MX-5 von der Pole-Position der Zulassungsstatistik verdrängte, lag am einzigartigen Variodach und der offensiven Preisgestaltung, mit der Daimler jünge-



re Käuferkreise unterhalb der größeren SL-Baureihe R129 erschließen wollte. Auch hier spielte wieder Dr. Dieter Zetsche eine wesentliche Rolle, denn der Manager mit dem Schnauzbart war mittlerweile von der Entwicklung in den Vertrieb gewechselt.

Ganz großes Kino: Kaum hat man den kleinen roten Knopf auf der Mittelkonsole nach hinten gezogen, versenken sich die vier Seitenscheiben, der Kofferdeckel schwingt in ungewohnter Richtung nach hinten, Blechdach und Heckscheibe falten sich auf engstem Raum zusammen und verschwinden im Gepäckabteil. Unter leisem Summen der Hydraulikpumpe kehrt die Kofferklappe wieder in ihre Ausgangsposition zurück, und aus dem knackigen Coupé mit der langen Haube und dem kurzen Heck ist ein offener Zweisitzer geworden. Scharenweise strömten vor 20 Jahren potentielle Kunden in die Niederlassungen, um dieses Schauspiel live zu erleben. Rund zwanzig Sekunden dauerte die Verwandlung, die so noch niemand



1 Die Hydraulikpumpe der Dachbetätigung ist problemlos, Undichtigkeiten sind selten



2 Die unscheinbaren Puffer im Kofferraum halten das geöffnete Dach. Sie verschleßen unmerklich



3 Die Mikroschalter des Rollos im Kofferraum und am vorderen Schließmechanismus...



4 ...neigen zu Ausfällen und Wackelkontakten. Dann lässt sich das Dach nicht mehr öffnen



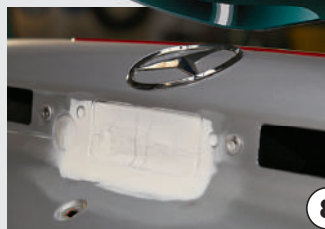
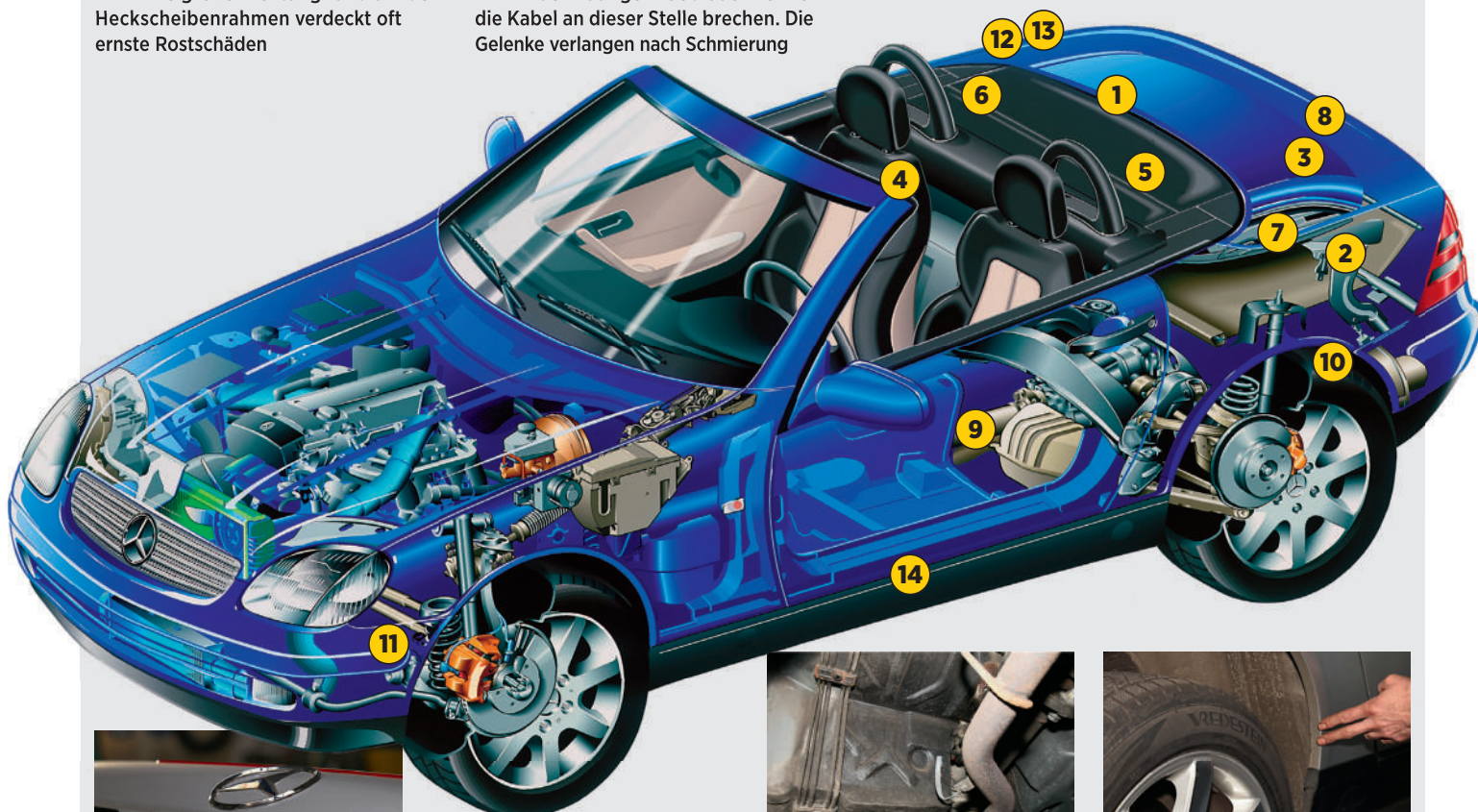
5 Die große Dichtung rund um den Heckscheibenrahmen verdeckt oft ernste Rostschäden



6 Nach häufigem Gebrauch können die Kabel an dieser Stelle brechen. Die Gelenke verlangen nach Schmierung



7 Sind die Gummipuffer (siehe oben) verschlissen, zeigen sich außen an der C-Säule Scheuerstellen im Lack



8 Ein Problem der Facelift-Modelle: Rost im Bereich der Nummernschildbeleuchtung



9 Hier wurden die Schweißverbindungen am Kardantunnel bereits gegen Rostbefall behandelt



10 Die Radläufe rosten vor allem, wenn der Lack zuvor durch Steinschlag beschädigt wurde



11 Der Übergang zwischen Vorderkotflügel und Stoßfänger gehört zu den wenigen Rostecken



12 Ist dieser Abfluss an der C-Säule verstopft, kann Wasser in den Kofferraum eindringen



13 Wasser, das hier eintritt, muss im Bereich des hinteren Stoßfängers ungestört ablaufen



14 Türunterkanten rosten nur, wenn die Abflusslöcher verstopft sind und sich Wasser sammelt

FAHRWERK



Die vorderen Tragarmgelenke sind nicht sehr langlebig und neigen zum Klappern



Die untersten Federwindungen brechen in ihren Aufnahmen am Querlenker



Der Lenkungsdämpfer wird schwergängig und beeinträchtigt das Rückstellmoment



Knarrt es an der Hinterachse, ist oft die Buchse unten am Achsschenkel festgegemelt

DER SPEZIALIST



Der macht alles: Schwarz

Kfz-Meister **Uwe Schwarz** hat sich in seinem Familienbetrieb (www.der-schwarz.de) in Elsdorf bei Köln auf alle Generationen des Mercedes SLK spezialisiert – eine Begeisterung, die er mit Sohn Nico und Frau Susanne teilt. Dazu gehören auch Instandsetzungen und Einstellarbeiten am Variodach, die viel Erfahrung erfordern. Für einige typische Schwachstellen, wie etwa gerissene Auspuffkrümmer oder das Ölstopfkabel der Pre-Facelift-Modelle, hat Uwe Schwarz Reparaturlösungen entwickelt, mit denen sich der Kauf teurer Neuteile vermeiden lässt.

Clubadressen

Mercedes-Benz SLK-Club e.V.

Dornröschenweg 12
D-51515 Kürten
Telefon 02268/9090553
www.slk-club.de

MBSLK.de

Internet-Community/Forum
www.mbslk.de

SLKClassic.de

Internet-Community/Forum
www.slkclassic.de

Mercedes-Benz SL-Club Austria

Ernst Kerschner, Postfach 201
1013 Wien, kerschner@slclub.at
Telefon 0043/1-8898293
www.slclub.at

Mercedes-Benz SLK-Club Schweiz

Urs Jossen, Drosselweg 21
CH-4147 Aesch
www.slkclub.org

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter www.oldtimer-markt.de. Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter **Tel.: 06131/992164** gern weiter.

gesehen hatte. Zwar gab es durchaus historische Vorläufer wie die *Eclipse*-Versionen der Vorkriegs-Peugeot 401 und 402 oder den Ford Fairlane 500 Retractable aus den Fünfzigern – aber diese schnelle Luftnummer ließ alle Konkurrenten vor Neid erblasen. Der SLK wurde zum Trendsetter einer ganzen Fahrzeuggattung. Womit wir wieder beim Leuchtturm wären.

Insgesamt 311.222 Exemplare entstanden von der ersten Baureihe mit dem internen Kürzel R170 zwischen 1996 und 2004 – wobei das Jahr 2000 mit einem moderaten Facelift einherging. Die hohe Stückzahl sorgt dafür, dass SLK zu erstaunlich günstigen Preisen quasi an jeder Ecke stehen. Realistisch betrachtet wird es aus diesem Grund wohl auch noch lange dauern, bis aus dem kleinen Sport-Benz ein gesuchter Klassiker wird. Dennoch ist genau jetzt die richtige Zeit, nach gepflegten Ersthand-Ringeltauben mit fünfstelliger Laufleistung und durchgehender Servicehistorie zu suchen – so lange es sie noch gibt.

Am Anfang steht dabei die Frage, welche Version denn die richtige ist. Zunächst gab es in Deutschland nur den SLK 200 mit eher verhaltenen 136 PS und den SLK 230 Kompressor mit kernigen 193 Pferdchen unter der Haube mit den historisch angehauchten

Powerdomes – eine klare optische Anleihe beim legendären 300 SL Flügeltürer. Eine aufgeladene Zweiliter-Version mit 192 PS lief zwar parallel von den Bremer Bändern auf dem ehemaligen Borgward-Werks Gelände, sie war allerdings ausschließlich für Exportmärkte wie Italien, Griechenland und Portugal bestimmt, wo eine Beschränkung auf zwei Liter Hubraum steuerlich sinnvoll erschien. Erst mit dem Facelift zur Jahrtausendwende war der auf 163 PS eingebremste SLK 200 Kompressor auch auf dem Heimatmarkt erhältlich. Zeitgleich stieg die Leistung des aufgeladenen 2,3-Liter-Triebwerks kaum merklich auf 197 PS.

Wem es nach noch mehr Leistung dürstete, konnte nun auch zum SLK 320 mit V6 greifen, der allerdings mit 218 PS und einem Mehrgewicht von 80 Kilo einem vierzylindrigen SLK 230 Kompressor nicht spektakulär davonfuhr. Zumindest lag der SLK nun bei der prestigeträchtigen Zylinderzahl auf Augenhöhe mit dem Porsche Boxster und den „großen“ BMW Z3. Wer in Sachen Leistung vorbeiziehen wollte, konnte ab 2001 zum SLK 32 AMG greifen, der dank Kompressor satte 354 PS mobilisierte und mit einem Drehmoment von 450 Nm einen enorm kraftvollen Antritt bot. Dieses starke Stück dürfte in Zukunft wohl auch den größten Reiz auf Sammler ausüben, denn der kleine Kraftprotz lief nur 4333-mal vom Band.



Macht hoch das Dach!

Sobald man den magischen roten Knopf auf der Mittelkonsole loslässt, bleibt das Variodach in der erreichten Position des Öffnungsvorgangs stehen. Zur Inspektion der größten Dichtung, die rund um das Heckscheibensegment und die versenkbare C-Säule läuft, eignet sich die oben gezeigte Stellung am besten. Auch der vordere Schließmechanismus und die Gelenke des Dachgestänges lassen sich so am besten inspizieren und – ganz wichtig – mit harzfreiem Teflonfett abschmieren. Undichtigkeiten im hinteren Bereich sind nicht selten ein Anzeichen für Durchrostungen am Heckscheibenrahmen oder falsch eingestellte Dreiecksfenster.



»Kleine Wartungsmängel können beim SLK große Schäden nach sich ziehen. Die meisten Probleme kann der Besitzer selbst vermeiden!«

Uwe Schwarz,
SLK-Experte

Die Karosserie

hat erstaunlich wenige Schwachstellen – was für Daimler-Produkte der späten neunziger Jahre keineswegs selbstverständlich ist. Rostige Karossen wie etwa bei der technisch mit dem SLK eng verwandten C-Klasse W202 oder der zeitgenössischen E-Klasse W210 sind beim SLK im Straßenbild kaum auszumachen. Bläschen an den vorderen und hinteren Radläufen kommen gelegentlich vor, sind jedoch meist auf Beschädigungen der Lackschicht durch Steinschlag zurückzuführen. Zwei nennenswerte Rostherde gibt es aber doch: Der Übergang zwischen den vorderen Kotflügeln und dem Kunststoffstoßfänger zeigt den typischen Blumenkohl, wenn die dahinterliegende Strebe bereits weitgehend weggerostet ist. Am Unterboden blühen die Schweißverbindungen am Übergang zwischen Fahrgastzelle und Kofferraumboden vor allem im Kardantunnel. Die benachbarte Auspuffanlage sieht zwar oft furchterregend braun aus, erweist sich aber als äußerst langlebig. Die meisten SLK fahren noch den ersten Auspuff spazieren.

Das Variodach macht da schon mehr Probleme. Rost gibt es hier vor allem am Rahmen der eingeklebten Heckscheibe, der von einer großen einteiligen Dichtung umgeben ist. „Wassereintrich kann hier auf eine Durchrostung des Rahmens hinweisen“,

TECHNISCHE DATEN

MERCEDES-BENZ SLK (R170)

MOTOR

Bauart	200 und 230: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit Graugussblock und Leichtmetallzylinderkopf (M111); fünffach gelagerte Kurbelwelle; vier V-förmig (45 Grad) hängende Ventile pro Zylinder, von zwei kettengetriebenen, obenliegenden Nockenwellen über Hydrostößel betätigt. Kompressorversionen: Aufladung (maximal 0,6 bar) über elektronisch geregeltes, dreiflügliges Eaton-Rootsgebläse mit Ladeluftkühler. 320 und 32 AMG: Wassergekühlter V6-Viertaktmotor (90 Grad) mit Graugussblock und Leichtmetallzylinderköpfen (M112); vierfach gelagerte Kurbelwelle; drei V-förmig hängende Ventile, von je einer obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwelle über Rollenkipphebel betätigt. 32 AMG: Eaton-Rootsgebläse
Bohrung x Hub	200: 89,9 x 78,7 mm; 230: 90,9 x 88,4 mm 320 und 32 AMG: 89,9 x 84,0 mm
Hubraum	200: 1998 ccm; 230: 2295 ccm; 320 und 32 AMG: 3199 ccm
PS bei U/min	200: 136 bei 5500 200 Kompressor: 163 bei 5300 (Export: 192 bei 5300) 230 Kompressor: 193 bei 5300 230 Kompressor ab 2000: 197 bei 5500 320: 218 bei 5700; 32 AMG: 354 bei 6100
Nm bei U/min	200: 190 bei 3700 200 Kompressor: 230 bei 2500 (Export: 270 bei 2500) 230 Kompressor: 280 bei 2500 320: 310 bei 3000 32 AMG: 450 bei 4400
Antrieb	Heckantrieb über Fünfgang-Schaltgetriebe (ab 2000 Sechsgang) oder Fünfgang-Automatik

KAROSSERIE

Aufbau	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit hydraulisch betätigtem Stahl-Klappdach
L x B x H	4000 x 1720 x 1270 mm
Leergewicht	200: 1195 kg; 200 Kompressor: 1290 kg 230 Kompressor: 1250 (ab 2000: 1310) kg 320: 1330 kg; 32 AMG: 1420 kg

FAHRWERK

Vorderachse	Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Drehstab-Stabilisator
Hinterachse	Einzelradaufhängung an Raumlenkerachse; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Drehstab-Stabilisator
Bremsen	Scheibenbremsen rundum, vorn innenbelüftet (AMG auch hinten), Zweikreis hydraulik mit ABS/ESP

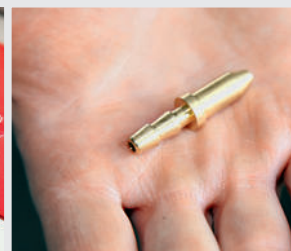
DATEN & MESSWERTE

Verbrauch Ø Werksangaben	200: 9,9 Liter Super 200 Kompressor: 10,2 Liter Super 230 Kompressor: 10,1 Liter Super 320: 11,1 Liter; 32 AMG: 11,2 Liter Super
Vmax	200: 208 km/h 200 Kompressor: 223 km/h 230 Kompressor: 231 km/h 320: 245; 32 AMG: 250 km/h
Bauzeit	200: 1996 bis 2000; 200 Kompressor: 2000 bis 2004; 230 Kompressor: 1996 bis 2004; 320 und 32 AMG: 2000 bis 2004
Stückzahl	200: 44.846; 200 Kompressor: 67.802; 230 Kompressor: 160.825; 320: 33.416 32 AMG: 4333 (R170 gesamt 311.222)

MOTOR UND GETRIEBE



Der elektromechanische Phasensteller der Einlassnockenwelle verliert oft Öl (links). Der Schmierstoff wandert durch den Kabelbaum zum Steuergerät (Mitte) und sorgt dort für schwere Schäden. Für die Facelift-Modelle gibt es zum Nachrüsten ein spezielles Kabel mit Ölsperre (rechts)



Sind die Düsen (oben) im Ansaugtrakt verstopft, gelangt Öl über den Abscheider (links) in den Luftmassenmesser und beschädigt diesen



Die komplexen Auspuffkrümmer neigen an den äußeren Flansch-Enden zu Rissen, die sich schweißen lassen. Auch unten bilden sich Risse



Ölspülungen verlängern die Lebenserwartung des Automatikgetriebes erheblich. Dabei sollten auch Stecker und Filter erneuert werden

warnt Kfz-Meister Uwe Schwarz, der sich in Elsdorf bei Köln auf Reparaturen und Tuning rund um alle Generationen des SLK spezialisiert hat (www.der-schwarz.de). „Fehlfunktionen des Variodachs haben ihre Ursache meist in schwergängigen Dachgestängen und defekten Mikroschaltern“, weiß Schwarz. „Letztere sitzen jeweils paarweise vorn am Dachabschluss neben den Schließmechanismen und am Kofferraumrollo. Die vorderen Schalter signalisieren der Steuerelektronik,

ob das Dach korrekt verriegelt ist, die hinteren sollen verhindern, dass das öffnende Dach mit Gepäckstücken kollidiert. Sind die Schalter defekt, bleibt das Dach geschlossen.“ Seltsamerweise zeigt sich, dass die frühen Baujahre vor dem Facelift zum Modelljahr 2000 weniger rostempfindlich sind als die späteren. In Internetforen wird dies gelegentlich mit der Umstellung von Acryl- auf Wasserlack begründet, doch die hatte im Bremer Werk bereits vor Serienanlauf des

SLK stattgefunden. Später ging die Studentin Ina Katrin Gühring den Rostursachen auf den Grund und veröffentlichte das Ergebnis im Rahmen ihrer Diplomarbeit. Dank voller Unterstützung von Daimler-Benz hatte sie in den Elektrotauchlack-Anlagen verschiedener Daimler-Werke einen Bakterienstamm gefunden, der sich dort eingenistet hatte. Die Ausscheidungen der Bakterien veränderten den Lack. Je länger das Tauchbad in Gebrauch war, desto schlimmer der Rostbefall. So erklärt es sich, dass manche Modelle und Baureihen aus dieser Zeit stark rosten, andere hingegen kaum.



CLASSIC-DATA-MARKTWERT

TYP	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS
SLK 200	1996-2000	-	6.200 €	3.700 €	1.800 €	-	52.900 DM
SLK 200 Kompressor	1996-2000	-	6.800 €	4.000 €	1.900 €	-	Nur Export
SLK 200 Kompressor	2000-2004	-	10.000 €	5.500 €	2.100 €	-	60.090 DM
SLK 230 Kompressor	1996-2000	-	7.400 €	4.100 €	1.900 €	-	60.950 DM
SLK 230 Kompressor	2000-2004	-	10.800 €	6.200 €	2.200 €	-	66.000 DM
SLK 320	2000-2004	-	11.400 €	6.800 €	2.300 €	-	77.600 DM
SLK 32 AMG	2001-2004	-	16.800 €	12.600 €	5.500 €	-	56.800 €

Um Unfallwagen sollten SLK-Kaufinteressenten übrigens einen Bogen machen, zumindest, wenn sich bei einem größeren Crash die Karosserie verzogen hat. Das zieht im Nachhinein oft Probleme mit dem Variodach nach sich, das sich schon bei geringsten Passproblemen verkanten kann. Es lohnt sich also, auf knitttriges Blech zu achten...

🔧 Ersatzteilpreise

Mercedes SLK 230 Kompressor

Motorsteuergerät	735 €
K40-Relais	180 €
Steuereinheit ZV und Alarm	612 €
Heckscheibendichtung	273 €
Auspuffkrümmer	687 €
Ölabscheider	28 €
Kotflügel vorn	223 €
Ölstopp-Kabel (Facelift)	26 €
Tragarmgelenke (Paar) vorn	93 €

Alle Teile sind über die Daimler-Werksniederlassungen erhältlich

Weitere Anbieter finden Sie im Kleinanzeigenteil

Die Technik

Beim SLK gilt wie bei kaum einem anderen Auto: Kleine Wartungsmängel können sehr teure Schäden verursachen. Zwar gelten Vier- und Sechszylinder als ausgesprochen langlebig – Uwe Schwarz berichtet von Kundenfahrzeugen mit mehr als 440.000 Kilometern auf dem Tacho – mit der Wartung nach Werksvorschrift ist es jedoch nicht immer getan. So findet sich im Checkheft weder für den Kompressor noch für das Automatikgetriebe ein Ölwechselintervall. In beiden Fällen handelt es sich um sogenannte *Lifetime-Füllungen*, die also für die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs ausreichen sollen. Dazu Uwe Schwarz: „Später hat Daimler eingesehen, dass das Automatiköl samt Filter alle 60.000 Kilometer gewechselt werden muss. Manche Getriebe der Pre-Facelift-Modelle haben aber nicht einmal eine Ablassschraube am Drehmomentwandler. Da hilft nur aufwendiges Spülen und Filtern mit einer Spezialpumpe. Man braucht ungefähr 20 Liter Automatiköl, um Abrieb und Ablagerungen zuverlässig zu entfernen, das schlägt bei einer Neufüllung von neun Litern mit rund 300 Euro zu Buche! Bei der Gelegenheit sollte man auch gleich den Kunststoffstecker für das Getriebesteuergerät tauschen, der häufig undicht wird. Wenn die Schaltdrehzahl des Getriebes langsam ansteigt, ist das ein untrügliches Zeichen, dass eine solche Spülung notwendig ist. In dem Fall hat sich metallischer Abrieb auf den magnetischen Drehzahlsensoren abgesetzt, die dann falsche Werte ans Getriebesteuergerät melden.“

Nur rund ein Achtelliter Öl befindet sich im Kompressor – wenn er denn völlig dicht ist. Allerdings verlieren die meisten Rootsgebläse mit der Zeit etwas Schmierstoff, was angesichts des geringen Vorrats schnell in einen ernstzunehmenden Mangel ausartet. Die Folge ist vorzeitiger Verschleiß an den Stirnrädern der dreiflügligen Schaufelräder. Für Automatikgetriebe und Kompressoren gilt also: Es handelt sich tatsächlich um *Lifetime-Füllungen*, allerdings bestimmt das Öl die Lebensdauer der beiden Aggregate und nicht umgekehrt!

Modellgepflegt ins nächste Jahrtausend

Viel Detailarbeit und wesentliche Änderungen brachte das Facelift zum Modelljahr 2000. Äußerlich erkennbar ist die Modellpflege an den Seitenblinkern in den Rückspiegeln, den verkleideten Seitenschwellern, die bis dahin nur als AMG-Paket ohne Mehrleistung erhältlich waren und den in Wagenfarbe lackierten Türgriffen. Innen gab es Sitze mit mehr Seitenhalt, ein einfarbiges Lenkrad und eine Aludekor-Blende oder Holzfurnier für die Mittelkonsole. Das etwas hakelige Fünfgang-Schaltgetriebe wich einer Sechsgangschaltung, die nun auch mit Tempomat zu haben war (bisher nur in Verbindung mit Automatikgetriebe). Auch die Automatik wurde überarbeitet und bot nun eine Wippfunktion für den manuellen Gangwechsel. Ein serienmäßiges ESP ergänzte die bereits zuvor serienmäßige Anti-Schlupf-Regelung (ASR). Hinzu kamen noch viele Detailveränderungen. Erst zum Modelljahr 2001 erschien das Flaggschiff der Baureihe in Gestalt des SLK 32 AMG (Bild unten)



Öl ist auch für den häufigsten Schaden verantwortlich. Unter einer Plastikverkleidung an der vorderen Motorstirnseite befindet sich der elektromechanische Phasensteller der Einlassnockenwelle. Hier tritt oft etwas Öl aus, was zunächst nicht tragisch ist. Allerdings kann der Schmierstoff durch den Kabelbaum bis zum Motorsteuergerät laufen und dort einen Totalschaden verursachen. Auch diesen Fehler hat Daimler erkannt und ein spezielles Ölstopp-Kabel entwickelt. Dieses Originalteil ist für knapp 30 Euro zu haben – allerdings nur für die Facelift-Modelle. Für ältere SLK bietet Uwe Schwarz deshalb eine handgemachte Lösung an, die genauso funktioniert. „Auf jeden Fall sollten Kaufinteressenten die Abdeckung über dem Steuergerät abnehmen, das auf der Beifahrerseite im Motorraum vor der Spritzwand sitzt. Wenn sich hier Öl findet, kann es schon zu spät sein. Unter demselben Deckel findet sich auch das sogenannte K40-Relais, das alterungsbedingt ausfällt. Nach 15 bis 20

Jahren sollte man dieses Teil einfach vorsorglich tauschen, damit man nicht mitten im Urlaub liegenbleibt. Wenn der Fehlerspeicher eine wahre Flut an Meldungen ausspuckt, ist meist dieses Relais schuld.

Und noch einen Krisenherd zwischen Öl und Elektrik gibt es: Im Ansaugtrakt finden sich zwei kalibrierte Messingdüsen, die sich im Laufe der Jahre zusetzen können. Dadurch steigt der Druck im Kurbelgehäuse und Öl wird in den Ölabscheider gedrückt. Dieser kleine schwarze Kunststoffkasten oben am Ventildeckel wird mit dem erhöhten Aufkommen nicht fertig und lässt den Schmierstoff passieren – worauf dieser den Luftmassenmesser zerstört. Dabei hätte es gereicht, die beiden Messingdüsen von Zeit zu Zeit gründlich durchzupusten...

Womit wir schon beim nächsten Stichwort wären. Nach regelmäßiger Reinigung verlangen auch die vier Wasserabläufe. Zwei finden sich unter den vorderen Spitzen der Kof-

ELEKTRIK



Daimler-typisch: Verbrannte Kontakte an den Steckfassungen



Das K40-Relais fällt altersbedingt aus. Es sollte nach 15 Jahren vorsorglich gegen ein Neuteil getauscht werden



Feuchter Keller? Wasser im Kofferraum lässt...



...die zentrale Steuereinheit absaufen – ein teurer Spaß

ferraumklappe und zwei in den hinteren Ecken des Motorraums. Vernachlässigt man die hinteren Abläufe kann sich Wasser einen Weg in den Kofferraum bahnen, wo es sich am tiefsten Punkt sammelt. Rost ist dabei das geringste Problem. Steigt der Pegel auf der rechten Seite über ein bestimmtes Maß, verursacht er an den Kabelanschlüssen der zentralen elektrischen Steuereinheit für Alarmanlage, Zentralverriegelung und weitere Funktionen einen teuren Kurzschluss, der die komplexe Blackbox in die Ewigen Jagdgründe befördert. Sichtbar wird diese Stelle erst, wenn man den Kofferraumteppich entfernt und das Bordwerkzeug samt Styroporträger heraushebt.

Der vordere Wasserablauf auf der rechten Seite ist nicht minder heikel. Ist er verstopft, kann Wasser in den Beifahrerfußraum eindringen, wo das Getriebesteuergerät untergebracht ist. Auch dieses sensible Bauteil reagiert allergisch auf Kurzschlüsse. Nicht nur Kaufinteressenten sollten mit einer Gießkanne testen, ob Wasser, das oben in die Abläufe geschüttet wird, ungehindert am Unterboden austreten kann. So dramatisch die möglichen Schäden auch klingen mögen: All das lässt sich mit geringem finanziellen Aufwand durch regelmäßige Wartung vermeiden!

Machtlos ist der SLK-Eigner gegen reißende Auspuffkrümmer, die sich vor allem bei kaltem Motor durch ein zwitscherndes Geräusch im Motorraum bemerkbar machen. Neue Krümmer kosten als Originalteil rund 600 Euro, allerdings lassen sich die Flansche oft auch schweißen. Eine Eigenart der V6-Versionen sind verschleißende Katalysatoren, die sich durch ein deutlich hörbares Scheppern bemerkbar machen. In diesem Fall hat sich das Innenleben des Kats gelöst und ein Neuteil wird fällig.

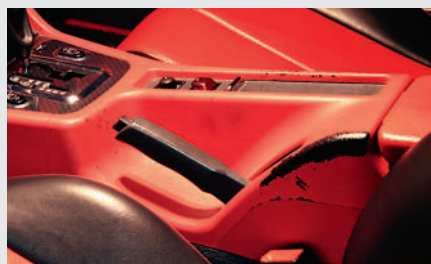
INTERIEUR



Alle Leuchten am Armaturenbrett sollten funktionieren. Birnchentauch ist eine Heidenarbeit



Die Türverkleidungen lösen sich gern. Solche Schrauben gab es ab Werk nicht!



„Sommersprossen“ und abgeschabte Flächen sind dank Softlack eine typische SLK-Krankheit

Das Fahrwerk...

...ist – abgesehen von den üblichen Verschleißteilen – weitgehend unauffällig. Klappergeräusche an der Vorderachse stammen entweder von ausgeschlagenen Tragarmgelenken oder von gebrochenen Federn. Letzteres lässt sich nur bei genauem Hinsehen erkennen, denn es ist immer die unterste Windung, die abbricht, und die versteckt sich im Federteller. Kehrt das Lenkrad nach einer Kurve nur widerwillig in die Geradeausposition zurück, liegt das meist an einem defekten und deshalb zu schwergängigen Lenkungsdämpfer. Knarrende Geräusche an der Hinterachse entstehen meist am unteren Bolzen, der den Achsschenkel mit dem verkleideten Querlenker verbindet.

Interieur

Die Sitze der ersten Baujahre bieten weniger Seitenhalt als die der Facelift-Modelle, allerdings ist das Leder der frühen Jahre strapazierfähiger. Serienmäßig ist bei Ledersitzen auch immer eine Sitzheizung an Bord, die al-



Den SLK 200 ohne Kompressor gab es nur bis zum Facelift



Bestseller: Der 230 Kompressor lief 160.825-mal vom Band



Ab Modelljahr 2000 war der 200 Kompressor auch bei uns zu haben



V6-Appeal: Der SLK 320 ist dem 230er nur marginal überlegen

Kompressor-Mercedes: Back to the Roots

Powerdome, Vorkriegslogos, Kühlergrill und Kompressoren – schon bei seiner Präsentation spielte der SLK mit historischen Zitaten. Aber gerade die Verbindung Kompressor und Mercedes ließ so manchen Kenner mit der Zunge schnalzen. Wer dachte da nicht an den legendären SSK? Die Unkenrufe, die Kompressormotoren erkauften ihr Leistungsplus auf Kosten der Haltbarkeit, sind inzwischen verstummt. Und auch in Sachen Spritkonsum brauchen sich die aufgeblasenen Typen nicht zu verstecken. Ein zahm gefahrener SLK 230 Kompressor gibt sich mit acht Litern Super E10 zufrieden – das kann auch der 200er mit Saugmotor kaum besser. Kein Wunder, dass der 136-PS-Zweiliter mit dem Facelift aussortiert wurde. An seine Stelle trat der aus dem Export bekannte 200 Kompressor, der für Deutschland von 192 auf 163 PS eingebremst wurde, um dem 230er nicht zu dicht auf die Pelle zu rücken. 21 PS mehr als der 230 Kompressor bietet der SLK 320 mit dem prestigeträchtigen V6-Saugmotor, der sich vor allem in Sachen Laufkultur vom Vierzylinder unterscheidet. Das schwerere Triebwerk macht das kurze Auto allerdings noch kopflastiger. Einen echten Dampfhammer steuerte dann AMG mit dem aufgeladenen V6 bei. Dessen Fahrleistungen mit 354 PS sind eine Klasse für sich.



Mit Kompressor erstarkt der Sechszylinder im SLK 32 AMG auf satte 354 PS!

lerdings in beiden Fällen zu Ausfällen neigt. Prüfen Sie deshalb, ob Sitzfläche und Rückenlehne auf beiden Seiten warm werden. Auch ein gründlicher Check aller Kontrollleuchten und Instrumentenbeleuchtungen bietet sich an, denn der Austausch dieser Birnchen ist eine arbeitsintensive Fummelarbeit. Auch das Gebläse sollte geräuscharm funktionieren.

Besonders ärgerlich sind die so genannten *Sommersprossen*, die bei roten oder blauen Interieurs mehr auffallen als bei anthrazitfarbenen. Dabei handelt es sich um einen farbigen Softlack, der von den ursprünglich schwarzen Verkleidungsteilen abblättert. Uwe Schwarz: „Es gibt mittlerweile Spezialisten, die eine neue Lackschicht auftragen können, aber dazu müssen die Teile erst einmal ausgebaut werden. Dann schlägt die Neubeschichtung einer Mittelkonsole mit rund 300 Euro zu Buche!“ Einen prüfenden Blick sollte man auch auf die Türverkleidungen werfen, die sich gelegentlich von ihren Trägern lösen.

Fazit

Der SLK ist ein überdurchschnittlich gut verarbeitetes Auto, dem die Rostprobleme zeitgenössischer Mercedes-Modelle weitgehend erspart geblieben sind. Wer ein Exemplar mit gut dokumentierter Wartungshistorie findet, bekommt für relativ wenig Geld gleich zwei Autos auf einmal: ein sportliches, durchaus schnelles Coupé und ein enorm verwindungssteifes und sicheres Cabrio.

Ambitionierte Sportfahrer werden vielleicht mit dem sehr gutmütigen, weil stets untersteuernden Fahrverhalten hadern. Allerdings ist der SLK in Sachen Agilität und Handling seinem großen Bruder, dem SL (R129), deutlich überlegen und deshalb auch dessen aussichtsreichster Nebenbuhler. Das beste Preis-Leistungsverhältnis bietet der SLK 230

Kompressor, der auch das Gros des Angebots ausmacht. Also, worauf warten Sie noch? Stellen Sie sich doch einfach mal einen Leuchtturm in die Garage!

TEXT **Peter Steinfurth**
FOTOS **Steinfurth/Daimler**
p.steinfurth@oldtimer-markt.de

Haben Sie ein Fahrzeug mit Geschichte?



Besonders **SICHER.**
Der Oldtimer-Schutzbrief.

Wir bieten Ihnen eine Versicherung für die Zukunft. Die Classic Police von AXA.

Infos unter Telefon 0800 772 233 5,
www.AXA.de oder direkt bei unserem
Betreuer in Ihrer Nähe! **Kommen Sie zur
Versicherung, die neue Maßstäbe setzt.**

Maßstäbe / neu definiert

