

**JETZT
ODER
NIE!**



Klappe – die Zweite!

Youngtimer > Die erste Serie des kleinen SL-Bruders mit Klappdach ist längst ein gefragter Youngtimer. Grund genug, die zweite Auflage des **Mercedes-Benz SLK** näher zu betrachten

Die drei Buchstaben S(port) L(eicht) K(urz) stehen seit 1996 für das erfolgreiche Konzept eines sportlichen Zweisitzers mit Stern unterhalb der opulenten SL-Baureihe. Den Bestseller-Status verdankt der knuffige Roadster vor allem seinem wind- und wetterfesten „Variodach“, das ihn auf Knopfdruck in ein wetterfestes Coupé verwandelt.

Das elektrohydraulische Blechdach, exklusives Merkmal bei der Premiere der ersten SLK-Generation mit dem Werkskürzel R170, wurde zum Trendsetter. Auch wenn es längst kein rares Novum mehr ist, bleibt das Origami der Hartschalennütze auch beim 2004 lancierten

„Einen SLK der Baureihe R171 sollte man nicht kaufen ohne genaue Inspektion der Hinterachse auf Rostschäden.“

Uwe Schwarz

Blick in die Röhren: Zwei tief liegende Rundinstrumente dominieren das sachlich gehaltene Cockpit. Das aus dem R170 bekannte Problem mit zerstörtem Softlack betrifft hier nur die Mittelkonsole

Nachfolger R171 ein Hingucker. Der Kofferraumdeckel schwingt nach hinten auf, und binnen 22 Sekunden sind die drei Dachelemente – Deckel, Heckscheibe und C-Säulen – zusammengeklappt und verstaut. An der ausgeklügelten Choreographie beteiligen sich auch die Seitenschei-

ben, Hutablage und Seitenklappen. Anders als beim R170 bewegt sich die Heckscheibe nun getrennt von den C-Säulen, so dass sie sich mit ihrer Wölbung eng in die Dachschaale schmiegt. Das Resultat ist ein um 63 Liter auf 208 Liter vergrößerter Laderaum bei geöffnetem Dach.





Mit dem 3,5-Liter-V6 spurtet der SLK in 5,6 Sekunden von Null auf Tempo Hundert



Zwischen den Sitzen ist noch Platz für eine Kartenklappe und das übliche Handschuhfach in der Verlängerung der Mittelkonsole. Das Glas-Windschott ist Zubehör



Im silbernen Türgriff sitzen die Schalter der Fensterheber



Sportlicher Look: Am SLK 350 sind gelochte Bremscheiben montiert

Stuttgart schärfte den SLK für die zweite Runde auch in etlichen anderen Punkten nach. Die verbesserte Biege- und Torsionssteifigkeit der Struktur kommt der Fahrdynamik des Hecktrieblers zugute. Der um 30 Millimeter längere Radstand und die um 72 Millimeter längere Karosserie bringen innen etwas mehr Bewegungsfreiheit für hochgewachsene Insassen, ohne die Agilität des wendigen Flitzers zu gefährden.

Das Design geriet insgesamt martialischer mit der nicht unumstrittenen Formel-1-Front im Stil des zehnmal teureren Supersportlers SLR McLaren. Der „Nasenbär“, wie Puristen den R171 bespötteln, verkaufte sich mit 240.000 Einheiten bis 2011 zwar nicht ganz so gut wie der 311.000 Mal produzierte Vorgänger. Die Suche nach gepflegten Exemplaren fällt aber trotzdem nicht schwer, abgesehen von den raren Achtzylinder-AMG-Modellen mit 5,5-Liter-Saugmotoren mit 360 oder gar 400 PS. Angesichts der lange erwiesenen Solidität und Langlebigkeit des absolut alltagstauglichen SLK sind für gute Roadster unter 100.000 Kilometer auch der

> TECHNISCHE DATEN

Mercedes-Benz SLK (R171)*

Motor: Vierzylinder-
viertakt-Reihenmotor
mit Kompressor oder
90-Grad-V6; Vierventil-
Zylinderkopf, zwei
phasenverstellbare
Nockenwellen,
Steuerkette

Hubraum: 1796 / 2996
/ 3498 ccm

PS bei U/min: 163 bei
5500 bis 305 bei 6500

Maße (L x B x H in mm):
4082 x 1788 x 1298

Leergewicht: 1390 bis
1485 kg

Baujahre: 2004–2011

* außer SLK 55
AMG V8

Das Heck ist sanfter geformt als beim Vorgänger R170, wirkt mit zwei Endrohren aber etwas wuchtiger

frühen Baujahre jedoch häufig noch fünfstellige Beträge fällig. Unser Fotoauto fanden wir im hessischen Bad Nauheim beim *Autohaus DIL* (www.autohaus-dil.de, Tel. 06032/90900), wo man auf gebrauchte Sterne spezialisiert ist.

Der scheckheftgepflegte 2006er SLK 350 mit rund 150.000 Kilometern Laufleistung, den uns Verkaufsleiter Stefan Scheffter vor die Kameratele fuhr, repräsentiert die leistungsmäßig an zweiter Stelle rangierende Motorisierung. Der seidig agierende Alu-V6 M272 debütierte

2004 im SLK und befeuerte auch viele andere Modelle des Hauses. Der Vierventil-Sauger leistet 272 PS und ermöglicht in Kombination mit der optionalen, aber überwiegend geordneten Siebenstufen-Automatik (SLK 200: Fünfgang-Automatik) entspanntes Cruisen ebenso wie lustiges Kurvensurfen in engagierterer Gangart. Mit 10,6 Litern Normverbrauch ist der Sechser allerdings kein Sparmeister. Etwas günstiger kommt man mit der 231-PS-Dreiliter-Version (SLK 280 / SLK 300) hin. Wer mehr Beschäftigung im eher





Gewöhnungsbedürftige Nähe: Es ist der Dachkonstruktion geschuldet, dass die stark geneigte Windschutzscheibe sehr weit über den Innenraum ragt. An kühlen Tagen erfreuen die *Aircarf*-Warmluftdüsen in den Kopfstützen



Verdeck-Origami: Auf Knopfdruck verkrümelt sich das elektrohydraulische Variodach unter den Kofferraumdeckel



Dynamische Keilform: Die Seitenlinie erinnert an den großen Bruder SL, während die Front mit der erhabenen Nase im Formel-1-Design den SLR McLaren zitiert

nüchtern gestalteten Cockpit will, wird mit der Standard-Sechsgangschaltung glücklich. Das Nonplus-ultra unterhalb der Achtender ist der temperamentvolle, bis 7200 Touren drehende 350er „Sportmotor“ mit 305 PS, der anlässlich der Modellpflege 2008 eingeführt wurde und auch mit um einen Liter gedrosseltem Durst beeindruckt. Mit Abstand am häufigsten ist jedoch die Basismotorisierung: Der 1,8 Liter-Vierzylinder-Doppelnocker



Das Ölstoppkabel, erkennbar am weißen oder grünen Fähnchen, sollte am Nockenwellensteller montiert sein

M271 mit Kompressor im SLK 200, ebenfalls ein Millionenseller aus dem Regal, ist die preisgünstige Alternative, die mit 163 PS den Open-Air-Spaß durchaus nicht ausbremst. Im Facelift-Modell ab 2008, erkennbar an der „Hasenscharte“ in der Frontschürze und dem Heck in Difusor-Optik, mobilisiert das Kompressor-Triebwerk 184 PS.

Worauf Interessenten generell achten sollten, fragten wir Uwe Schwarz. Der Kfz-Meister hat sich in

seinem Familienbetrieb in Elsdorf bei Köln (www.der-schwarz.de) auf alle SLK-Generationen spezialisiert. „R170 und R171 sind komplett unterschiedliche Autos“, betont er und hat zunächst eine frohe Botschaft: Im Gegensatz zur Ur-Version sei die verzinkte Karosserie kaum rost anfällig. Einzige Verdachtspunkte sind die vom Heckdeckelgummi verborgenen Nahtstellen nahe der Heckleuchten-Unterkante. „Ein sonst gutes Auto sollte man nur deshalb

› Die rostige Wahrheit



Auf mangelhafte Vorsorge bei der Produktion deuten frühzeitig durchgerostete Hinterachsträger (l.). Eine weniger dramatische Problemzone findet sich unter dem Dichtgummi am Heck (r.)

› DIE KOSTENFRAGE

Ein Wartungsstau kann teuer werden

Die absolute Preistafel hat der R171 noch nicht erreicht. SLK 200 Kompressor der ersten Baujahre mit meist weit über 100.000 Kilometern auf dem Zähler wechseln in passablem Zustand für ab 6000 bis 7000 Euro den Besitzer. Das gepflegte Ersthandauto mit weit unter 100.000 Kilometern kostet um 15.000 Euro. Sechszylinder rangieren um 10.000 bis über 20.000 Euro. Die Unterhaltskosten sind infolge komplexerer Technik höher als beim R170. Große und kleine Inspektion stehen abwechselnd alle 12 Monate oder

20.000 Kilometer an und kosten ab etwa 250 bis über 1000 Euro (inkl. Öl, Bremsentausch). Die spätestens nach 80.000 km empfehlenswerte Automatikgetriebe-Ölspülung rangiert um 300 bis 400 Euro. Einen Überblick zu den Reparaturkosten gibt eine Sammlung von Werkstattrechnungen auf den Internetseiten der SLK-Community unter www.mbslk.de. Die Schadstoffklasse des R171 lautet Euro 4. Die Versicherungstypklassen sind mit Haftpflicht 11 bis 12, Teilkasko 17 bis 18 und Vollkasko 16 bis 17 recht günstig.



Die Sitzposition in den Ledersesseln stellt man schon wegen des Scheibenrahmens recht tief ein, was die mäßige Rundumsicht nicht verbessert



Der Knopf auf der Mittelkonsole wird gedrückt, bis das Dach komplett ein- oder ausgeklappt ist

aber nicht stehen lassen.“ Schon eher, wenn sich ein leider üblicher Mangel von gefährlichen Ausmaßen zeigt: „Bei Autos, die auch im Winter gefahren werden, rosten häufig die Hinterachskörper von innen nach außen durch. Das betrifft auch C-, S- und E-Klasse aus der selben Zeit. Keinesfalls sollte man einen R171 kaufen, ohne dass die Hinterachse geprüft oder nachweislich bereits von Mercedes aus-

SLK 350

getauscht wurde.“

Mit geschlossenem Dach misst der Stauraum rund 300 Liter, oben ohne bleiben noch 208 Liter im Souterrain übrig

Kein heikler Punkt ist wider Erwarten das Variodach, das in der Regel sehr lange zuverlässig funktioniere. Durch schrumpfende Gummidichtungen, bisher selten, kann Wasser eindringen. Der Austausch der Gummis zwischen Dach und Seitenfenster kostet rund 500 Euro. Knarzen des Hardtops sei nicht ganz vermeidbar, aber mit Gummipflege und harzfreiem Teflonfett für die Scharniere einzudämmen. Bei den ersten Baujahren wird es allmählich Zeit, das Hydrauliköl zu wechseln und später dürften, wie jetzt bei den ersten R170, die Simmerringe der Hydraulikzylinder fällig sein, was leicht tausend Euro kosten kann. Und leider: „Ohne Erfahrung und tiefes Verständnis der Kinematik kann man außer Pflege nichts selber machen.“

Motorseitig hat der R171 vom Vorgänger das Problem undichter Nockenwellen-Phasensteller geerbt: Das Öl kann durch den Kabelbaum das Motorsteuergerät erreichen und zerstören. Ein nachgerüstetes Ölstopkabel bannt die Ge-

fahr. Mercedes bietet es selbst zum Kauf an, hat es aber unverständlicherweise nicht in die Serie aufgenommen. Gravierendstes Motorthema ist laut Profi Schwarz beim V6 mit Baudatum bis etwa September 2006 die sogenannte weiche Welle: Nach etwa 150.000 bis 180.000 Kilometern kann sich das untrennbare Zahnrad der Zwischenwelle zerlegen. Die Reparatur kostet etwa 3500 Euro. Der Vierzylinder krankt gelegentlich an Verschleiß von Steuerkette, Spanner und Nockenwellenverstellern. Ein rasselndes Geräusch beim Kaltstart deutet darauf hin.

Es gilt also, ganz genau hinzusehen und das Objekt der Begierde auf die wenigen bekannten Leiden abzuklopfen. Dann sollte dem Spaß nichts im Wege stehen. Für Uwe Schwarz jedenfalls sind Laufleistungen über 300.000 Kilometer bei gut gewarteten R171 keine Sensation. Spitzenreiter unter seinen Klienten ist ein 272-PS-350er mit 560.000 Kilometern auf dem Zähler – und es steht nicht zu befürchten, dass bald die Klappe fällt.

Text: A. Polaschek / Fotos: A. Beyer

