



Dennis van 't Kruis
12 september 2005

© Rijkstesten.nl

Intro

De eerste auto met de merknaam Mercedes werd geleverd op 22 december 1900 aan de Oostenrijkse zakenman Emil Jellinek. Mercedes was de naam van zijn, in 1889 geboren dochter. De geleverde auto was een raceauto met maar liefst 35 pk en was ontwikkeld door Wilhelm Maybach. Deze auto wordt vandaag de dag gezien als de eerste moderne auto. Sindsdien is Mercedes vaak de eerste geweest met veel technische hoogstandjes, zo ook met het stalen klappdak van de vorige SLK. Inmiddels staat de 2e generatie SLK klaar.



Het exterieur

Het is beter als je niet verlegen bent aangelegd, wanneer je met de SLK de weg op gaat. Diverse malen zag ik dat de styling een nekkendraaiend effect had. Daar draagt de diepe brom, die de dubbele uitlaten voortbrengen ook aan bij. De SLK is namelijk geen onopvallende verschijning, en zeker met de kap open is het lijnenspel verrukkelijk. Wordt de kap gesloten dan valt op dat het dak de vorm van een druppel heeft, die onderdeel is van de typische coupé-indeling; lange neus, korte kont. En op die neus het meest opvallende designfeature: de bolling op de motorkap die de illusie geeft van een formule 1-auto. Uiteraard een van McLaren. Dit design deelt de SLK met de iets duurdere SLR McLaren. Het prijzenfestijn: de SLK is verkrijgbaar vanaf â,- 50.900,- voor de handgeschakelde SLK 200 Kompressor en loopt tot â,- 100.950,- voor de SLK

Mercedes-Benz SLK 200 Kompressor

55 AMG. De testauto staat met al zijn extra's voor € 66.523,- te koop bij de Mercedes-verdeler bij u in de buurt.



Het interieur

De cockpit van de testauto is een, zij het wat eentonig gekleurde, prettige plek om te verblijven. Het kenmerkt zich door mooie materialen en een prima afwerking. Ik heb er wel naar gezocht, maar kon geen enkele schoonheidsfout ontdekken. Het enige onderdeel wat een breekpunt vormt is het handvat in de deur. Met name de vorm van het deel met de raambediening is mij een doorn in het oog. De stoelen hebben de juiste afmetingen en zitten perfect. De zijdelingse steun is dermate goed dat je het gevoel krijgt dat je nooit van je stoel zult glijden, ongeacht de snelheid in de bocht. De verdere

Mercedes-Benz SLK 200 Kompressor

bewegingsvrijheid voor de inzittenden is voldoende, maar de SLK is geen ruimtewonder. Zeker als het dak gesloten is, is de hoofdruimte niet overmatig. Je kunt de stoelen een flink stuk naar beneden zetten, maar ook dan blijft het een beetje krap. Dus ook in de winter het dak maar open, dat kan met onze zachte winters makkelijk in dit land. Je zet gewoon de verwarming aan en schakelt de airscarf in. Kleine kans dat je het dan nog koud hebt. Die airscarf heb ik uiteraard ook getest, maar gezien het lekkere weer op de testdag, heb ik die toch maar weer gauw uitgezet.



Het rijden

In het begin van mijn carrière als testrijder, heb ik in de Mercedes A-klasse gereden. Vanzelfsprekend een volledig ander soort auto dan de SLK. Eén van de redenen dat ik

die auto een beetje vond tegenvallen was het gemis van een â€˜Mercedes-gevoelâ€™™. Het gevoel waardoor de bestuurder denkt â€œkijk mij eens Mercedes rijdenâ€•. Terwijl ik met de SLK de wegen rond Aalsmeer verkende, had ik dit keer dat â€˜Mercedes-gevoelâ€™™ wel. Vraag maar aan elke fanatieke Mercedes-rijder en die zal je vertellen wat het Mercedes-gevoel is. Je hebt gewoon echt bekijks met een auto als de SLK. En de echte autokenner die mij zag langszoefen, zal heus wel gezien en/of geweten hebben dat ik â€˜maarâ€™™ in de 200 Kompressor reed, oftewel de instapper. De minder ingewijde toeschouwer van de zilveren pijl ziet daar gewoon een prachtige cabrio langs scheren. In het vooronder van de testauto ligt een 1.8 liter motor met 163 pk bij 5500 tpm en 240 Nm bij 3000tpm. Geholpen door een mechanische compressor volbrengt de SLK de sprint naar honderd in 8,3 seconden. Tijdens het rijden met de SLK voldoet deze motor prima, zeker als het gaat om tussenacceleraties. Echter, tijdens de stoplichtsprint voel je de eerste paar meter dat de cilinderinhoud niet helemaal kan waarmaken, wat de body belooft. Pas nadat de naald de 2000 tpm is gepasseerd, komt het geheel tot leven, om rond de 3000 tpm het maximale koppel vrij te geven. Dat is ook het moment dat je echt de snelheid begint te voelen. De automaat wacht dan nog steeds met schakelen tot dat het toerental bijna het rode gebied in gaat. De gangwisselingen zijn bij deze manier goed te voelen, zonder dat het schokkerig wordt. Ben je als bestuurder rustiger in de weer, dan is het opschakelen nagenoeg niet te voelen. Wanneer je het uiterste van hem vraagt, gedraagt de SLK zich als een beest, maar tijdens rustig rijden is het een comfortabele cruiser. Dat de SLK een echt sportieve auto is, bewees de minirotonde-test. Als op een rails rondde de cabrio de voortdurende bocht, en zelfs met de ESP uitgeschakeld lukte het niet om de grens van de auto te bereiken. Geen greintje onderstuur en geen spoor van overstuur. Ook een serie drempels brengen de SLK niet van zijn stuk. Al met al voldeed de SLK totaal niet aan het beeld dat ik van te voren van de auto had. Ik verwachtte namelijk een spijkerhard geveerde auto, die zijn passagier elk steentje op het wegdek laat voelen. Vreemd was dan ook de realisatie dat pas op echt een slecht wegdek het comfort minder wordt. Nog een revelatie was de windstilte die met het geopende dak te voelen is. Een tijdje geleden reed ik in een Smart ForTwo cabrio en in die auto was er gewoon een werveling te voelen op de plek waar ik zat. Mercedes heeft dat met de SLK honderd procent beter voor elkaar. En eigenlijk heb je het merendeel van de tijd niet eens door,

dat het dak open staat.



Slot

Simpel gezegd is de SLK gewoon een heerlijk rijdende auto, waarmee je behoorlijk opvalt. De 200 Kompressor voldoet op alle gebieden. Wil je iets meer op het gebied van vermogen, dan is de volgende stap de SLK 280 met 231 pk. Het prijsverschil is â,- 9.000,-. Dus dan wordt de keuze: meer extraâ€™s of toch die sterkere 6-cilinder. Als je het mij persoonlijk vraagt, zou ik iets meer uitgeven aan wat meer kleur in het interieur. Uiteraard in combinatie met de 6-cilinder.

Plus

- + Perfecte afwerking
- + Nekkendraaier
- + Wegligging

Min

- Vorm raambediening
- Matige hoofdruimte
- Slap onderin toereengebied