



Jarno van Maanen
10 mei 2009

© Rijtesten.nl

Weer of geen weer

Met de SLK ontketende Mercedes een ware rage in cabrioland. Dankzij een stalen dak dat automatisch in- en uitklapt, werd cabriorijden opeens veel praktischer. Geen gedoe met een stoffen kap, maar het gemak van een volwaardig stalen dak, dat volautomatisch opent en sluit. Rijd je met gesloten dak, dan is het Ã©cht een coupÃ©, met het dak naar beneden een cabriolet. Dat de SLK een goede zet was, blijkt wel uit de verkoopcijfers: sinds 1996 zijn er wereldwijd meer dan een half miljoen exemplaren verkocht. In 2004 verscheen de tweede generatie en deze kreeg onlangs een opfrisbeurt. Wij reden met de nieuwe SLK 350.



© Rijtesten.nl

Scherper en stoerder

Door de jaren heen is de SLK steeds scherper en stoerder geworden. Bij zijn introductie in 1996 was het nog een tamelijk ronde en softe cabrio, maar dat is inmiddels wel anders. Toen de tweede generatie verscheen, deed de ‘SLR-neus’™ zijn intrede, waardoor de SLK direct een stuk sportiever oogde. Van opzij heeft hij er sinds het begin al sportief uitgezien. Met zijn lange motorkap en korte kontje heeft hij de klassieke roadsterverhoudingen. Vooral het korte kontje is bijzonder. Veel cabrio’s met een stalen dak hebben namelijk, vanwege dat opklapbare dak, een relatief lang achterste. De SLK is wat dat betreft een uitzondering.

Het nieuwe model is vrij eenvoudig te herkennen aan de nieuwe luchtinlaat middenin de voorbumper. Ook is de neus wat puntiger geworden, dat is vooral te zien aan de bumper en het ‘tussenschotje’™ onderin het front. Aan de achterkant zien we dat

de achterlichten donkerder van kleur zijn, zoals het AMG-model dat al had. Verder zitten er sleuven in de achterbumper die een diffusor suggereren. De uitlaatpijpen zijn, bij alle motoriseringen, trapeziumvormig. Kijk je echter goed, dan zie je dat er ronde pijpen in verborgen zijn. Een laatste nieuwtje vormen de nieuwe buitenspiegels, met pijlvormige LED-knipperlichten.

Dicht bij het asfalt

Binnenin is veel hetzelfde gebleven. Een nieuw stuur en een licht gewijzigd instrumentarium, dat zijn de grootste verschillen met het vorige model. Nog steeds is de zit heel diep. Voor wat minder flexibele mensen is dat niet ideaal, maar het heeft twee grote voordelen: de rijbeleving is intenser omdat je dichterbij het asfalt zit en met gesloten kap is de hoofdruimte erg goed. Sowieso is de ruimte in de SLK niet onaardig. Het is een pure tweezitter, dus er is geen ruimte verspild aan een onbruikbaar

Mercedes-Benz SLK 350 Prestige Plus

achterbankje. De bagageruimte is met gesloten kap ook heel behoorlijk. Met open kap is deze echter een stuk kleiner en lastiger bereikbaar.

Het Comand-systeem, waarmee onder andere de navigatie en de radio bediend worden, is uitgebreid met enkele functies, zoals standaard bluetooth, optionele spraakbesturing en een iPod-aansluiting. In tegenstelling tot bij de grotere modellen werkt het systeem in de SLK niet met een centrale bedieningsknop op de middentunnel - waarschijnlijk omdat daar geen ruimte voor was door de kapbediening - maar met knoppen rond het beeldscherm. Daar is mee te leven, al zijn sommige knopjes, zoals die voor in- en uitzoomen op de navigatiekaart, wel erg klein van formaat.



Tropisch briesje

Inmiddels vertrouwd is de Airscarf, een warme luchtstroom die je nek op temperatuur

houdt. Erg prettig, zeker wanneer het wat frisser is. Het voelt gelukkig niet als een hete föhn, meer als een tropisch briesje. Van rijwind heb je in de SLK nooit veel last, zeker wanneer de zijramen omhoog staan. Ondanks de korte voorruit stroomt de lucht namelijk mooi ã³ver de auto heen. Zelfs op snelwegsnelheden is het dan ook niet nodig je stem te verheffen. Rijd je met de kap omlaag terwijl het eigenlijk geen cabrio-weer is, dan kun je met de Airscarf op standje drie en de airco op ã~roodâ€™™ heel behaaglijk cabriorijden.

Waar de vorige SLK een tikkeltje vaag stuurde, is dat bij deze, dankzij Dynamic Steer, beter voor elkaar. De middenstand is nog steeds nogal indirect, maar hoe meer het stuur is ingedraaid, hoe directer de overbrenging wordt. Met name in scherpe bochten biedt de stuurinrichting daardoor meer feedback dan voorheen. Snelle bochtencombinaties zijn een waar genot. Het onderstel draagt hier ook aan bij. Dat is sportief afgesteld, zonder echt oncomfortabel te zijn. Bovendien is de wegligging heel neutraal, overstuur ã©n onderstuur zijn hem vreemd. Natuurlijk kun je het wel forceren: wã-l je dwars, dan lukt dat best.

Nadruk op sportiviteit

Speciaal voor de SL en SLK is de 350-motor opnieuw ontwikkeld. Hij is zodanig aangepast dat de nadruk nu meer op sportiviteit ligt, het vermogen is daarbij toegenomen van 272pk naar 305pk en het maximum toerental is verhoogd naar 7.200tpm. In de praktijk blijkt de nieuwe motor prima bij de SLK te passen. Hij is opzwepend en klinkt fantastisch, bovendien is hij relatief zuinig: 9 liter per 100km is goed mogelijk. De prestaties mogen er ook zijn,; het sprintje van stilstand naar 100km/h wordt namelijk in 5,4 seconden afgewerkt en bij tussensprintjes kun je het een Porsche 911 behoorlijk lastig maken, zo merkten we.

Ook qua remkracht doet de SLK weinig onder voor een zijn mede Stuttgarter, hij remt ferm en vertrouwenwekkend. Ons exemplaar beschikt over de bekende 7G-TRONIC zeventraps automaat, die in deze auto prima zijn werk doet. Vooral tijdens rustig toeren

komt deze transmissie goed uit de verf. Leuker is het om wat sportiever te rijden en te schakelen met de flippers aan het stuur. Tijdens het terugschakelen wordt automatisch een toefje tussengas gegeven. Dat klinkt niet alleen lekker, het is ook beter voor de motor, want dankzij het zogenaamde rev matching wordt de motor minder belast.



Altijd genieten

De SLK is nog steeds één van de meest praktische cabriolets. Schijnt het zonnetje even niet, dan is het in een oogwenk een coupé. In tegenstelling tot veel andere auto's met een klapdak is het ontwerp ook met gesloten kap prima in proportie. De nieuwe 350-motor is een juweeltje. Hij past qua karakter beter bij de auto en is verrassend zuinig. Hoewel de doorsnee auto met meer dan 300pk, achterwielaandrijving en een relatief laag gewicht lastig te temmen is, blijkt de SLK 350

Mercedes-Benz SLK 350 Prestige Plus

juist over vergevingsgezinde rijeigenschappen te beschikken. Hiermee bewijst Mercedes dat cabriorijden absoluut niet onpraktisch hoeft te zijn.

Plus

- + Opzweepende Ã©n zuinige motor
- + Ontwerp goed in proportie
- + Veilige wegligging

Min

- Ergonomie middenconsole
- Toegang bagageruimte