



Spet Lep Kabrio

besedilo: **Matevž Korošec** • foto: **Aleš Pavletič**

SLK nikoli ni bil grd. Pravzaprav je bil celo v najtežjih Mercedesovih časih eden redkih, ki je reševal ugled te znamke. Resnica pa je, da je po prenovi postal še lepši.

► Če kdaj, potem zdaj povsem upravičeno nosi oznako SLK (mali SL). S črko K namreč pri Mercedesu skrajšujejo besedo 'kurz', ki pa, mimogrede, v nemščini nima istega pomena kot v slovenščini.

Sram vas bodi, če ste pomislili na vulgarnost! Raje pogledjte prednjo masko. Ta ni povzeta po SL-u, ampak po mnogo bolj našpičnem SLR-u. Pa s tem poudarkov, ki privlačijo oči, še ni konec. Še eden se skriva na odbijaču spodaj – linija, ki spominja na spojler dirkalnika formule 1. Ufff, hudo! Zadek ni prav nič manj agresiven, čeprav je bolj kot SLR-ovemu

podoben SL-ovemu. Ampak najlepše je, da tudi v kombinaciji z najšibkejšim motorjem – ki še zdaleč ni šibak, vendar o tem kasneje – na ceste zapele z dvema ovalnima izpušnima cevema. Čeprav je motor v nosu štirivaljen! Če se ob vsem tem ne boste odločili za športni paket, boste naredili veliko napako. Ta poskrbi še za 18-palčna šestkraka platišča, naluknjane zavorne kolote spredaj, diskreten spojler na zadku, športno podvozje (to je športno in tudi trdo!) in v notranjosti za rdeče varnostne pasove in okrasne šive, črn strop ter okrasne letvice z videzom ogljika. In verje-

mite, tako napravljen SLK bo znal pritegniti poglede. Pa tudi čustva tiste(ga), ki jo(ga) boste povabili k sebi. Notranjost je prav tako nova. Še bolj kot urejenost pa vas v njej prepriča izkoriščenost. Predalčke boste našli prav povsod, tudi med in za sedežema, večina od njih pa se skupaj z vrati tudi zaklepa. Merilniki so postali elegantnejši, pogled prestižnejši in bolj berljiv. Razen zaslona avdiosistema, ki ob odprti strehi in na močnem soncu ne zmore več dovolj kontrastno izrisovati svoje slike (beri: je slabo zasenčen) in zato postane neuporaben. Da SLK ni povsem brez napak,

dokazuje tudi klimatska naprava. Ta je dvo-stezna, kar je pohvalno, polsamodejna, kar je manj navdušujoče (funkcije 'auto' ni), najhuje pa je, da ob večerih s stikal ni več mogoče razbrati nastavitve, kar pomeni, da se boste morali zanašati na svoj občutek.

Povsem druga zgodba so sedeži. Ti so narejeni iz magnezija (okvir), nameščeni nizko, izdatno ergonomski, udobni in hkrati športni. Trikrak večopravilni volanski obroč je prav tako prenovljen, če boste želeli sedeti v SLKja, kot je bil testni, pa boste morali doplačati še za Parktronic, radio Audio 20 z vrhunskim ozvočenjem, komfortno telefonijo, alarmno napravo, samodejno zasenčenje vzvratnih ogledal, tipalo za dež, ksenonske žaromete, daljinsko odpiranje strehe, močnejši akumulator, usnje v notranjosti, gretje sedežev, paket luči, odlični sistem za vpihavanje toplega zraka v višini vratu (Aircscarf) in 5-stopenjski samodejni menjalnik.

Oznaka 200 Kompressor na zadku (testni je ni imel, kar je treba posebej naročiti), pomeni vstopnico v svet vetra v laseh pri Mercedesu. Toda čeprav gre za osnovni in edini štirivaljni motor (zvok), za užitek v vožnji ne boste prikrajšani. Tudi ta je prenovljen in je postal močnejši (15 kW), prožnejši (10 Nm) in čistejši (185 g/km). Precej manj navdušuje samodejni menjalnik, ki je le še v kombinaciji s tem motorjem ostal 5-stopenjski in s tehnologijo, ki je preživela. Vsaj pri tako ugledni znamki, kot je Mercedes-Benz. Pretika počasi in s časovnimi zamiki, ročni način ne pomeni sprehajanja, ampak le izbiranje prestav, in tudi če mu določite, katere prestave sme pretikati, bo, ko bodo vrtljaji previsoki, prestavil višje. Na hitro se zazdi,

“Poglejte prednjo masko. Ta ni povzeta po SL-u, ampak po bolj našpičnem SLR-u.”



da lahko nekaj teh težav odpravi tipka C/S (city/sport), vendar ostane le pri tem. Kmalu postane jasno, da tudi ta nima nobenega resnega vpliva na delovanje menjalnika in da ne bi bilo prav nič narobe, če je ne bi bilo. Tako vam ne preostane drugega, kot da pri naročilu takšnega SLK-ja raje pozabite na samodejni menjalnik in se odločite za serijskega (ročni) ter se, čeprav vemo, da tudi ta ni biser, tolažite s šestimi prestavami, ki jih ima, in popolnim nadzorom nad njim.

Mercedes-Benz SLK 200 Kompressor

Cena osnovnega modela: 41.400 EUR
Cena testnega vozila: 57.558 EUR

NAŠE MERITVE

T = 26 °C / p = 1.020 mbar / rel. vl. = 33 % / Stanje kilometrskega števca: 7527 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 8,8 s
 402 m z mesta: 16,4 s (141 km/h)
 1.000 m z mesta: 29,7 s (179 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

230 km/h
 (V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 34,7 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.796 cm³ - največja moč 135 kW (184 KM) pri 5.500/min - največji navor 250 Nm pri 2.800-5.000/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume spredaj 225/40 R 18 Y, zadaj 245/35 R 18 Y (Michelin Pilot Sport).

Masa: prazno vozilo 1.390 kg - dovoljena skupna masa 1.705 kg.

Mere: dolžina 4.089 mm - širina 1.777 mm - višina 1.296 mm - prtljažnik 208-300 l - posoda za gorivo 70 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 232 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,9 s - poraba goriva (ECE) 11,8/6,2/8,2 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zunanji videz
- ▲ sedeži
- ▲ novi merilniki
- ▲ predali v notranjosti
- ▲ zadovoljiv osnovni motor
- ▲ vetrna zaščita
- ▲ sistem Airscarf
- ▲ oprema

- ▼ počasen menjalnik
- ▼ stikala klimatske naprave
- ▼ zasenčenje zaslona avdionaprave
- ▼ odprtina prtljažnika (zložena streha)
- ▼ streha (hitrost, odpiranje in zapiranje le v mirovanju)

Končna ocena

Z letošnjo prenovno SLK ni le odrasel, ampak postal še bližji večjemu bratu SL-u. Pravzaprav mu tako blizu ni bil še nikoli. Udobje, če ste zanj pripravljeni doplačati, je lahko povsem na enaki ravni. Da gre za manjši model, razkrivajo zunanje mere in motor, če gre za najmanjšega v ponudbi. Toda za prvinske roadsterske užitke je tudi ta povsem zadovoljiv. Le za ročni menjalnik se raje odločite kot za samodejnega.



"Sedeži so narejeni iz magnezija (okvir), nameščeni nizko, izdatno ergonomski, udobni in hkrati sportni."



Motor je namreč s svojimi zmogljivostmi narejen za užitke. Tako kot zložljiva streha, ki od vas, če jo želite odpreti ali zapreti, zahteva, da se ustavite (sodobni roadsterji tega ne poznajo več) in vam s tem pobere 22 sekund (poznamo tudi že hitrejše). Zato pa je od tu naprej vse nared, da začnete uživati. Koliko vetra boste spustili v kabino, je odvisno predvsem od vas. Če boste dvignili stranska stekla in namestili vetrno zaščito zadaj (v testnem primeru je bila plastična), ga do hitrostnih omejitev, ki so dovoljene na navadnih cestah, skoraj ne boste čutili. Med hitrejšo vožnjo bo vetra več, z naraščanjem hitrosti pa bodo premo sorazmerno naraščali tudi užitki v vožnji in obratno sorazmerno ležernost tistega dne.

To pa je pravzaprav tudi smisel 'roadsterstva', kajne? ❄️