

Innenraum

Erlebnis für Zwei

- **Weltneuheit AIRSCARF wärmt wie ein unsichtbarer Schal**
- **Heizung und Klimaanlage arbeiten sensorgesteuert**
- **Cockpit im Chronometer-Stil vereint Hightech und Ästhetik**
- **Neueste Audio-/Navigationsgeräte führen Autofahrer europaweit ans Ziel**

Öfter und länger – das ist die Botschaft der neuen Mercedes-Benz SLK-Klasse an die Freunde des Offenfahrens. Sie bedeutet, dass noch mehr Touren bei geöffnetem Variodach möglich sind und dass sich die automobiler Open-Air-Saison mit dem faszinierenden Sport-Roadster bis in die kühle Jahreszeit verlängert. Eine neu entwickelte Kopfraumheizung für Fahrer und Beifahrer (Wunschausstattung) macht es möglich.

AIRSCARF – zu deutsch: „Luftschal“ – nennen die Mercedes-Ingenieure ihre Weltneuheit. Und so funktioniert sie auch: Aus speziellen Belüftungsöffnungen in den Kopfstützen strömt per Tastendruck warme Luft, die wie ein unsichtbarer Schal Kopf, Hals und Nacken der SLK-Insassen umströmt.

Damit leistet die Stuttgarter Automobilmarke einen weiteren Beitrag zum Thema „Thermische Behaglichkeit“, der seit jeher bei der Entwicklung offener Mercedes-Automobile eine Rolle spielt. Denn aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung bei der Entwicklung von Cabriolets und Roadstern wissen die Mercedes-Ingenieure, dass ein offenes Dach allein auf Dauer kein Garant für Fahrspaß ist. Nicht minder wichtig ist der Komfort beim Offenfahren. Er wird nicht selten durch Zugluft oder ungünstige Sitzposition getrübt.

Deshalb arbeiteten die AIRSCARF-Entwickler eng mit ihren Aerodynamik-Kollegen zusammen und widmeten sich unter anderem bei Windkanaltests dem Thema Zugfreiheit, um auf diese Weise die Grundvoraussetzung für eine wirksame Kopfraumheizung zu schaffen. Das Ergebnis ist eine auf die Höhe des Frontscheibenrahmens abgestimmte Sitzposition, sodass der Fahrtwind über die Köpfe der SLK-Passagiere

geführt wird; sie sitzen also buchstäblich windgeschützt und fahren damit auch komfortabler. Mit diesen aerodynamischen Maßnahmen wurden die Rahmenbedingungen für thermische Behaglichkeit beim offenen Autofahren geschaffen. Doch die SLK-Entwickler wollten noch mehr: Die Luft, die durch das Windschott beruhigt wird, sollte auch erwärmt werden. So entstand nach mehrjähriger Entwicklungs- und Erprobungsphase AIRSCARF.

AIRSCARF-Technik: Heizelement und Gebläse in den Sitzlehnen

Bei ihren zahlreichen Testfahrten hatten die Sindelfinger Sitzentwickler verschiedene Ideen und Konzepte für die Kopfraumheizung untersucht, erkannten jedoch rasch, dass nur ein im Sitz oder in der Kopfstütze integriertes System die gewünschte Heizwirkung garantiert. Mit anderen Worten: Sehr klein und zugleich sehr leistungsstark muss die Technik sein, die einerseits im SLK-Sitz Platz findet und andererseits genügend Wärmeenergie erzeugt, um den Luftstrom im offenen Roadster-Innenraum zu temperieren.

Diesen technischen Zielkonflikt lösten die Mercedes-Ingenieure mithilfe der modernen Hochleistungskeramik: Verschiedene Elemente aus Bariumtitanat und anderen Metalloxiden werden mit Strom versorgt, erhitzen sich dabei sekundenschnell und geben kontinuierlich Wärme ab. Das 12-Volt-Bordnetz des Autos wird dabei nicht überstrapaziert, denn ab einer bestimmten Temperatur steigt der elektrische Widerstand der Keramik sprunghaft an und verringert dadurch die Leistungsaufnahme; die Wärmeleistung bleibt dennoch konstant. So wird ein Gleichgewicht zwischen der zugeführten elektrischen Energie und der Wärmeabgabe erzielt. Fachleute sprechen in diesem Zusammenhang von einem positiven Temperaturkoeffizienten – oder auf englisch „Positive Temperature Coefficient“ (PTC). Vor Überhitzung schützt sich das keramische Heizelement selbst, indem es seine Oberflächentemperatur überwacht und die Leistung bei Bedarf automatisch reduziert.

Neben dem geringen Platzbedarf zählen vor allem die Schnelligkeit beim Aufheizen und die gleich bleibende Wärmeleistung zu den Vorteilen dieser Technik.

Der nur wenige Zentimeter große PTC-Luftheizer des AIRSCARF-Systems, der in der Rückenlehne des SLK-Sitzes Platz findet, besteht aus mehreren rechteckigen Keramikelementen mit einer Heizleistung von insgesamt rund 216 Watt. Sie geben die Wärme über Aluminiumlamellen an die Luft ab, die zwischen den einzelnen Keramiken angeordnet sind. Ein Gebläse verteilt die Luft über einen Kunststoffkanal bis in die Kopfstütze, wo sie aus einer speziellen Belüftungsöffnung strömt und Nacken, Hals und Kopf der SLK-Insassen erwärmt.

Temperaturregelung: Je nach Fahrgeschwindigkeit und Außentemperatur

AIRSCARF ist mit einer Dreistufen-Schaltung und einem elektronischen Steuergerät ausgestattet, das die Kopfraumheizung bedarfsgerecht regelt. Der Mikro-Computer steht via Datenbus mit dem Tachometer, dem Temperatursensor in der Mittelkonsole und dem Außenthermometer des Mercedes-Roadsters in Kontakt. Diese aktuellen Daten vergleicht er mit gespeicherten Kennlinien für bestimmte Umgebungs- und Fahrsituationen.

Das System startet auf Knopfdruck in der Schalterstellung 3 und regelt sich anschließend je nach Außentemperatur und Fahrtempo ein. Dabei passt AIRSCARF die Gebläsedrehzahl stets so an, dass in der jeweiligen Situation die bestmögliche Warmluftverteilung erzielt wird. Diese adaptive Steuerung auf Basis gespeicherter Kenndaten ist bis 120 km/h aktiv – danach arbeitet das System mit einer konstanten Einstellung. SLK-Insassen, die den Heizeffekt stattdessen individuell regeln möchten, können die Heizleistung auch manuell in drei Stufen einstellen – ein Tastendruck an der Mittelkonsole genügt.

Sportsitze: Neuentwicklung mit stabilem Magnesiumrahmen

Neben AIRSCARF haben die Sitz-Fachleute im Mercedes-Benz Technology Center (MTC) weitere technische Besonderheiten für mehr Fahrkomfort und bessere Funktionalität entwickelt. Die Sportsitze zeichnen sich durch eine Formunterfederung und eine sorgfältig abgestimmte, dämpfende Schaumstoffschicht aus. Beide Elemente – Formfedern und Schaumschicht – befinden sich in einer stabilen Kissenschale aus faserverstärktem Kunststoff. Für die Sitzlehnen wählten die Ingenieure den Hightech-Werkstoff Magnesium aus, der sich bei geringem Gewicht durch hohe Festigkeit auszeichnet und auf diese Weise auch einen Beitrag zur Insassensicherheit leistet, indem er beispielsweise beim Seitenaufprall zur Querabstützung der Seitenwand dient. Zudem bieten die silberfarbenen lackierten Magnesiumrahmen eine solide Basis für die Befestigung der serienmäßigen Head/Thorax-Seitenairbags. Die Schaumpolsterung der Sitzlehnen ist direkt auf Polsterträger aus glasfaserverstärktem Kunststoff aufgetragen, die von den Magnesiumrahmen getragen werden.

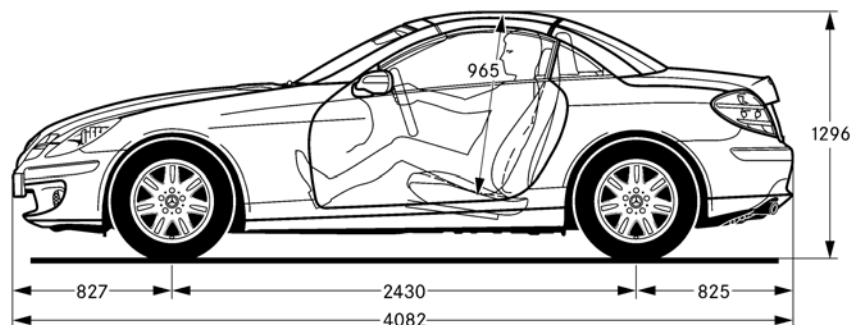
Die SLK-Sitze lassen sich individuell in Längsrichtung, in der Höhe sowie in der Neigung positionieren. Den Einstellweg in Längsrichtung konnten die Mercedes-Ingenieure im Vergleich zum Vorgängermodell um neun auf insgesamt 247 Millimeter vergrößern. Ein weiteres Novum: Die Lehnen von Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich vorklappen; sie sind an den Rückseiten jeweils mit einem Kleiderhaken ausgestattet.

Maßkonzept: Mehr Platz für Fahrer und Beifahrer

Das neuartige AIRSCARF-System, die langstreckentauglichen Sportsitze, die vielseitigen Möglichkeiten zur individuellen Sitzpositionierung und der größere Einstellweg der Sitze in Längsrichtung zeigen, dass die neue SLK-Klasse auch in puncto Komfort beachtliche Fortschritte gegenüber dem Vorgängermodell zu bieten hat. Dafür schaffen die größeren Dimensionen der Karosserie eine wichtige Voraussetzung. Denn der Zuwachs in der Länge (+ 72 Millimeter), in der Breite (+ 65 Millimeter), in der Höhe (+ 20 Millimeter) und beim Radstand (+ 30 Millimeter) kommt auch den Passagieren

zugute. Sie haben mehr Platz und damit mehr Komfort als im bisherigen Mercedes-Roadster. Der Schulterraum – ein wichtiges Maß für die Bewertung des Raumkomforts – vergrößerte sich im Vergleich zum Vorgängermodell um 13 auf 1326 Millimeter. Durch das größere Höhenmaß der Karosserie misst der Kopfraum der Insassen 965 Millimeter und ist damit 16 Millimeter größer als im Vorgängermodell.

Maßkonzeption:
Größere Karosserie, mehr
Platz im Innenraum.



Klimatisierung: Drei Systeme zur Auswahl

Auch in puncto Klimakomfort unterscheidet sich die neue SLK-Klasse deutlich von ihrem Vorgängermodell. Drei Systeme stehen zur Auswahl: Heizmatik, THERMATIC und THERMOTRONIC.

Heizmatik nennt Mercedes-Benz das serienmäßige Heizungs- und Lüftungssystem und deutet bereits durch diese Bezeichnung an, dass hier moderne Mikro-Elektronik mit im Spiel ist. Die Heizmatik verfügt über Sensoren, die permanent die Innenraumtemperatur messen und gemäß den Einstellungen von Fahrer und Beifahrer konstant hält. Das Bediengerät der Heizmatik in der Mittelkonsole zeichnet sich durch ein formschönes Design aus, das alle relevanten Funktionen übersichtlich zusammenfasst und auf vier griffgünstige Drehschalter verteilt: Temperaturregelung für Fahrer- und Beifahrerseite, Gebläsegeschwindigkeit in zehn Stufen, Luftverteilung, „Defrost“-Funktion, Umluft- und Restwärmeschaltung sowie heizbare Heckscheibe.

Wie viele andere Heizungsfunktionen steht auch die serienmäßige Umluftschaltung der Heizmatik unter elektronischer Regie. Damit die Scheiben nicht beschlagen, richtet sich die Dauer des Umluftbetriebs nach der Außentemperatur und beträgt bei weniger als sieben Grad Celsius maximal fünf Minuten. Nach dieser Zeit öffnet die Anlage automatisch die Umluftklappe und lässt Frischluft in den Innenraum strömen. Der serienmäßige Innenraumfilter ist sowohl im Frischluft- als auch im Umluftbetrieb der Heizmatik aktiv. Er hält nicht nur Staub- oder Dieselpartikel bis zu einer Größe von minimal fünf Mikrometern zurück, sondern reinigt die Luft auch von Allergenen wie Blumen- oder Gräserpollen.

Durch aufwändige Strömungs- und Klimasimulation entwickelten die Mercedes-Ingenieure optimale Leitungsquerschnitte im Bereich der Luftansaugung und der Heizung. Das Ergebnis ist hörbar: Die Belüftung arbeitet deutlich leiser und noch wirkungsvoller als im Vorgängermodell. Auch Anzahl und Fläche der verschiedenen Belüftungsdüsen in der Instrumententafel wurden vergrößert, vor allem im Interesse einer komfortablen – sprich: zugfreien – Belüftung.

Unter diesem wichtigen Aspekt stand auch die Entwicklung einer indirekten Belüftung mittels einer zur Frontscheibe gerichteten Düse unter dem Lochgitter in der Mitte der Instrumententafel, die bei Ausstattung des SLK mit THERMOTRONIC kalte Luft großflächig und damit zugfrei verteilt. Die Mehrzahl der anderen Belüftungsdüsen in der Instrumententafel ist ebenfalls mit separaten Einstellrädern ausgestattet, die den jeweiligen Luftstrom – je nach Wunsch – drosseln, ganz unterbrechen, nach oben, nach unten oder seitwärts lenken.

THERMATIC: Klimaanlage mit Luftfeuchtesensor

Die **THERMATIC** erweist sich als sinnvolle Ergänzung der Heizmatik. Zwar ist bereits das serienmäßige Heizungs- und Belüftungssystem mit Sensoren und elektronischer Steuerung ausgestattet, um die gewünschte Innenraumtemperatur konstant zu halten, doch bei sommerlicher Hitze stößt diese Technik prinzipbedingt an ihre Grenzen, weil das notwendige Kühlaggregat fehlt. Aus diesem Grund wurde die THERMATIC

entwickelt, die beim SLK 350 und beim SLK 55 AMG zur Serienausstattung gehört. Sie kühlt die von außen einströmende Luft ab und entfeuchtet sie zugleich. Automatisch regelt die Anlage bei hohen Temperaturen auch den Umluftanteil, um den Innenraum schneller abzukühlen.

Grundsätzlich arbeitet auch die THERMATIC der SLK-Klasse wie viele Klimaanlage von Mercedes-Benz nach dem so genannten Reheat-Prinzip. Das bedeutet: Die Anlage ist auch bei niedrigen Außentemperaturen immer im Einsatz, um die einströmende Luft zuerst abzukühlen und dabei im Interesse beschlagfreier Scheiben zu trocknen. Anschließend wird sie wieder auf die gewünschte Temperatur erwärmt. Dabei orientiert sich das System an der jeweiligen Luftfeuchtigkeit: Ein so genannter Taupunktsensor misst permanent die Luftfeuchtigkeit und liefert dem Mikro-Computer der Klimaanlage die Daten für eine bedarfsgerechte Steuerung der Reheat-Funktion. Dadurch wird die einströmende Luft je nach Feuchtigkeitsgehalt abgekühlt und wieder aufgeheizt. Vorteil: Die Klimaanlage arbeitet deutlich wirtschaftlicher als herkömmliche Systeme und bietet einen höheren Komfort.

Die intelligente Regelung ermöglicht ein Kältemittelverdichter, den die Elektronik stufenlos – je nach erforderlicher Kälteleistung – steuert. Wurde der Klima-Kompressor bisher mithilfe einer elektromagnetischen Kupplung zu- oder abgeschaltet, so ist er bei den modernen Mercedes-Systemen per Riementrieb ohne Kupplung mit dem Motor verbunden und ständig in Aktion. Die stufenlose Regelung übernimmt ein Magnetventil; es variiert das Hubvolumen des Klima-Kompressors.

„Defrost“- und Restwärmeschaltung gehören ebenso zum Serienumfang der THERMATIC wie ein kombinierter Staub- und Aktivkohlefilter, der außer Partikel auch Luftschadstoffe und Gerüche filtert.

THERMOTRONIC: Komfort-Klimaautomatik für höchste Ansprüche

Das Nonplusultra der Klimatisierung in der neuen SLK-Klasse heißt **THERMOTRONIC**. Sie bringt den Klima-Komfort der S-Klasse in den Sportwagen. Dazu gehört zum Beispiel die automatische Regelung der Temperatur, getrennt für Fahrer- und Beifahrerseite, sowie die Steuerung der Anlage mithilfe zusätzlicher Sensorsignale. Eine übersichtliche Display-Anzeige am Bediengerät in der Mittelkonsole informiert über die eingestellten Wunschtemperaturen.

Seine volle Leistungsfähigkeit entwickelt das System im Automatik-Modus, den die SLK-Passagiere durch Druck auf die Taste „Auto“ aktivieren. Anschließend müssen sie sich um ihren Klima-Komfort keine Gedanken mehr machen, denn in diesem Fall kühlt oder heizt die Anlage auf Basis verschiedener Sensor-Informationen:

- **Luftfeuchtigkeit, Außentemperatur und Schadstoffgehalt** der Luft werden von einem Multifunktions-Sensor gemessen. Er ist auf die Abgas-Komponenten Kohlenmonoxid und Stickoxide spezialisiert und steuert bei einem plötzlichen Anstieg dieser Schadstoffe automatisch die Umluftklappe. Der Effekt: Die verunreinigte Luft bleibt draußen.
- Die **Sonneneinstrahlung** registriert ein Sensor hinter der Frontscheibe, der aus zwei Foto-Dioden besteht. Sie liefern genaue Informationen über den Einfallswinkel und die Intensität der Sonne. Anhand dieser Daten berechnet der Computer zunächst einen Mittelwert für die jeweilige Grundhelligkeit, den er anschließend mit den Helligkeitswerten der zwei Sensor-Zonen vergleicht. Auf diese Weise erkennt das System, an welchem der beiden Sitzplätze die Sonneneinstrahlung besonders intensiv ist und kann demzufolge die Temperaturregelung und die Gebläseleistung in diesem Bereich anpassen.
- Die **Innenraum-Temperatur** wird von einem Temperaturfühler im Klima-Bediengerät gemessen.

Auch die Komfort-Klimatisierungsautomatik THERMOTRONIC ist mit Restwärmeschaltung, „Defrost“-Funktion und kombiniertem Staub-Aktivkohlefilter ausgestattet. Die individuellen Temperatureinstellungen werden im elektronischen Schlüssel der SLK-Klasse gespeichert.

Instrumententafel: Spitzenleistung in Form und Funktion

Die formschönen Bediengeräte der Heizung und Klimaanlage sind Beispiele für das Design-Konzept des SLK-Interieurs. Durch interessante Farbkontraste und hochwertige Materialien wurde ein sportlich-funktionelles Ambiente geschaffen, das die Roadster-Philosophie auf moderne Weise interpretiert. Cockpit und Instrumententafel bieten gleich mehrere optische und technische Highlights:

Das sportliche **Dreispeichen-Lederlenkrad** (380 Millimeter Durchmesser) mit den integrierten, silberfarbenen lackierten Multifunktionstasten und dem verchromten Mercedes-Stern ist in Längsrichtung und in der Höhe einstellbar.

Das formschöne **Kombi-Instrument** mit den silberfarbenen Zylindern, die Tachometer und Zeituhr (links) sowie Drehzahlmesser und Tankanzeige (rechts) beherbergen, erinnert an das Cockpit eines Rennsportwagens aus vergangener Zeit. Die Zylinder sind jeweils leicht nach innen gedreht und an den Frontseiten abgeschrägt, sodass der Fahrer die Rundinstrumente gut ablesen kann. Die Gestaltung der weiß beleuchteten Zifferblätter entspricht dem Stil hochwertiger Chronometer und signalisiert auf diese Weise höchste Präzision. Die Kontroll- und Warnleuchten sind auf die Flächen beider Instrumente verteilt; sie treten nur beim Einschalten der Zündung oder bei einer Störung in Erscheinung.

Zwischen den Rundinstrumenten informiert ein zweigeteiltes Zentral-Display über den Kilometerstand (oben) und die Außentemperatur (unten). Bei Ausstattung der SLK-Klasse mit Automatikgetriebe erscheint im unteren Display der Hinweis, welche Fahrstufe und welches Fahrprogramm aktiviert sind.

Das Zentral-Display ist mit den Tasten des Multifunktions-Lenkrads gekoppelt, mit denen der Autofahrer – je nach Ausstattung des Sport-Roadsters – weitere Informationen wie Reiserechner, Navigation oder Telefonbuch abrufen und bis zu 50 individuelle Einstellungen programmieren kann.

Die **Mittelkonsole** ist formschön in die Instrumententafel integriert und greift mit dem halbovalen oberen Belüftungsgitter das Design der Motorhaube auf, sodass Exterieur und Interieur eine harmonische formale Einheit bilden. Unterhalb der beiden schwenkbaren Lamellendüsen findet ein Fach Platz, das als Ablage für kleinere Utensilien dient. Auf Wunsch lässt sich hier ein doppelter Cupholder einbauen. Darunter ist das Autoradio oder das COMAND-System angeordnet, dessen Display links und rechts von silbern lackierten Tasten flankiert wird. Im gleichen Farbton erscheint auch die waagrechte Schalterleiste und bildet einen starken farblichen Kontrast zu den schwarzen Grundflächen der Mittelkonsole. Auch die Drehregler für Heizung oder Klimaanlage, der Schalthebel, der Griff der Handbremse sowie die Bedienelemente für die Einstellung der Außenspiegel und die Steuerung des Variodachs erscheinen silberfarben auf dem schwarzen Grund der Tunnelverkleidung.

Die Armauflage zwischen den Sitzen dient gleichzeitig als Deckel eines Ablagefachs, das auf Wunsch Platz und Anschlussmöglichkeit für das Handy bietet. Der Deckel ist mit der Zentralverriegelung gekoppelt. Ein weiteres Ablagefach mit Deckel befindet sich an der Rückwand des Innenraums.

Die Beifahrerseite der Instrumententafel wartet ein silberfarbener Zierstab auf. Das Handschuhfach bietet mit einem Volumen von 6,3 Litern rund 30 Prozent mehr Platz als im Vorgängermodell. Deshalb kann es auch den ab Werk lieferbaren Sechsfach-CD-Wechsler (Wunschausstattung) aufnehmen. Der Handschuhkastendeckel ist mit der serienmäßigen Zentralverriegelung der SLK-Klasse gekoppelt und wird beim Abschließen des Roadsters mittels Fernbedienung im elektronischen Zündschlüssel automatisch verriegelt.

Die Instrumententafel besteht aus einer Polyurethan-Formfolie, die im Sprühverfahren hergestellt wird. Diese Technik ermöglicht es, präzise Kanten und Radien zu formen. Zusätzlich entsteht durch einen bis zu zehn Millimeter starken Kunststoffschaum eine angenehm weiche Oberfläche. So entspricht die Instrumententafel sowohl optisch als auch haptisch dem hohen Anspruch des Mercedes-Sportwagens in puncto Wertanmutung und Design.

Dank der erstklassigen Werkstoffe und ihrer hohen Passgenauigkeit bilden das Ober- und das Unterteil der Instrumententafel und die Türverkleidungen eine optische Einheit – beide Bauteile verbinden sich fast nahtlos miteinander, erscheinen wie aus einem Guss geformt.

Innenbeleuchtung: Dezent es Licht-Ambiente während der Fahrt

Damit sich Fahrer und Beifahrer auch bei Dunkelheit an Bord der neuen SLK-Klasse wohlfühlen und zurechtfinden, entwickelte Mercedes-Benz ein aufwändiges Beleuchtungssystem für den Innenraum, das beim SLK 350 und beim SLK 55 AMG zur Serienausstattung gehört. Einige der Leuchten und Leuchtdioden bleiben auch während der Fahrt eingeschaltet, sorgen auf diese Weise für eine angenehme Lichtstimmung und erleichtern die Orientierung bei Dunkelheit. Das Innenraum-Lichtpaket besteht im Einzelnen aus ...

- einer nach unten gerichtete **Umfeldleuchte** im Spiegelgehäuse;
- **Leuchten** in den Fußräumen;
- **Ausstiegsleuchten** in den Türen;
- zusätzlichen **Leseleuchten** im Spiegelgehäuse;
- **Make-up-Leuchten** in der Verkleidung des oberen Scheibenrahmens;

- **Leuchten** in den Ablagefächern unterhalb der Mittelarmlehne und an der Rückwand des Innenraumes.

Zur Serienausstattung aller SLK-Modelle gehören zwei Innen- und Leseleuchten in der Dachbedieneinheit, eine Beleuchtung von Handschuhfach, Aschenbecher und Zigarettenanzünder, die Schalterbeleuchtung in Instrumententafel, Mittelkonsole und Türverkleidungen sowie Kofferraumleuchten.

Autoradios: Hightech für Information und Kommunikation

Für die Information und Unterhaltung der SLK-Passagiere bietet Mercedes-Benz als Wunschausstattung drei moderne Geräte an, die nicht nur Radioprogramme empfangen oder Compactdiscs abspielen, sondern auch als Bedienzentrale für das Handy dienen. Zudem sind viele Funktionen über die Tasten im Multifunktions-Lenkrad steuerbar, sodass die Hände des Autofahrers am Lenkrad bleiben können.

Das **Audio 20 CD** ist mit einem UKW-/MW- und LW- Empfangsteil ausgestattet. Pro Wellenbereich können bis zu zehn Sender gespeichert werden. Der Vier-Kanal-Verstärker des Geräts leistet vier Mal 25 Watt. Der integrierte CD-Spieler kann auch selbst gebrannte CDs abspielen. Automatischer Sendersuchlauf, Radio-Data-System (bei UKW-Empfang) und Scan-Funktion sind weitere Ausstattungsmerkmale des Geräts.

Mit dem **Audio 50 APS** bietet Mercedes-Benz ein leistungsfähiges System an, das ein Zwei-Tuner-Empfangsteil für UKW, CD-Laufwerk sowie ein Pfeil-Navigationssystem mit dynamischer Zielführung per RDS-TMC integriert. Das Anzeigeelement des Geräts ist ein grafikfähiges Farbdisplay im 4,9-Zoll-Format. Auf der Navigations-CD ist das Straßennetz der wichtigsten europäischen Länder gespeichert; das integrierte CD-Laufwerk kann auch während der Navigation Musik-CDs abspielen.

Erstmals ist in der SLK-Klasse auch das moderne Bedien- und Anzeigesystem **COMAND APS** lieferbar, das sich bereits in den Topmodellen von Mercedes-Benz bewährt. Das große Color-Display (6,5“) in moderner TFT-Technik zeichnet sich durch perfekte Brillanz und Farbwiedergabe aus und ist mit seinem 16:9-Bildformat Spielfilm-tauglich. DVD-Videos, Audio- und MP3-CDs können mithilfe des DVD-Players abgespielt werden – DVD-Filme allerdings aus Sicherheitsgründen nicht während der Fahrt. Für den Radioempfang ist das Gerät mit einem UKW-RDS-Doppeltuner und dem so genannten Antennen-Diversity ausgestattet. Überdies ist Lang-, Mittel- und Kurzwellenempfang möglich. SMS-Kurznachrichten (Short Message Service) können die SLK-Passagiere auf dem COMAND-Bildschirm lesen und mithilfe des Geräts auch beantworten.

Soundsystem: Surround-Klang aus elf Lautsprechern

Fährt die neue SLK-Klasse mit einem der drei ab Werk lieferbaren Audiosysteme von der Montagelinie, sind neun Lautsprecher an Bord: drei in jeder Tür, ein Centerfill-Lautsprecher im oberen Teil der Instrumententafel sowie zwei Hecklautsprecher.

Ein noch effektvolleres Klang-Erlebnis bietet das neu entwickelte Multikanal-Soundsystem (Wunschausstattung) mit insgesamt 380 Watt Ausgangsleistung, das exakt auf die akustischen Verhältnisse im SLK-Innenraum abgestimmt ist. Ein Mikrofon im Innenraum erkennt die jeweilige Geräuschsituation, sodass der Mikro-Computer Lautstärke und Klang exakt anpassen kann – auch bei geöffnetem Variodach. So ist stets ein gleichbleibender Hörgenuss gewährleistet. Jedes Stereosignal verwandelt die Anlage zu einem Surround-Klang und bietet damit ein perfektes räumliches Klang-Erlebnis – an jedem Sitzplatz. Für den Surround-Effekt sind zwei zusätzliche Lautsprecher zuständig, die oberhalb des Ablagefachs an der Innenraumrückwand platziert werden. Das Soundsystem ist mit den Geräten Audio 50 APS und COMAND APS kombinierbar.