

CLASSIC DRIVER



Mercedes M-Klasse: Der sparsame Enkel

11. Juni 2011 | Classic Driver



Wenn ab November dieses Jahres die neue M-Klasse in den Handel kommt, wird sie nicht nur optisch und funktional verändert sein. Die größten Fortschritte finden unter der Motorhaube statt, denn das SUV kommt im Schnitt mit 25 Prozent weniger Kraftstoff aus als bisher.

Sparmeister unter den angebotenen Motoren ist der neue ML 250 CDI. Statt eines Dreiliter-V6-Treibwerks kommt hier der bewährte 2,2-Liter Vierzylinder zum Einsatz, der seine Karriere in der C- und E-Klasse startete und jüngst auch in der S-Klasse reüssierte. In der nun vorgestellten dritten Generation der M-Klasse sorgt das 150 kW/204 PS starke Aggregat für einen Verbrauch von 6,0 Litern und einen CO₂-Ausstoß von 158 Gramm je Kilometer - gegenüber dem sechszylindrigen Vorgänger eine Ersparnis von 28 Prozent. Der ML 350 CDI schluckt statt wie bisher 8,9 Liter nur noch 6,8 Liter, der ML 350 Benziner begnügt sich mit 8,5 statt 11,4 Liter.



Nebenbei nehmen die Dieselmotoren die EU-6-Abgashürde bereits jetzt. Dabei hilft, neben SCR-Katalysatoren, auch eine Technik der sportlichen Tochter AMG. Statt eingegossener Graugusslaufbüchsen kommt LDS (Lichtbogen-Draht-Spritzentechnik) zum Einsatz. Hinter dem Kürzel aus dem Bereich des Technikerlateins verbirgt sich eine messbare Reduzierung der Reibung und eine Gewichtsersparnis um 4,3 Kilogramm je Motor. Auch die bereits aus der E-Klasse bekannten Verbesserungen, wie ein optimiertes Getriebe und die Kombinationen von Start-Stopp-Technik mit einer Siebengang-Automatik, tragen zur Reduzierung des Durstes bei. Natürlich gehören zum neuen Effizienzbaukasten der Schwaben auch elektrisch betriebene und elektronisch gesteuerte Nebenaggregate sowie allerlei Leichtbauteile wie Kotflügel aus Aluminium oder Instrumententräger aus Magnesium.



Das umfangliche Technikpaket der dritten Generation der M-Klasse steckt unter einer ansehnlichen Hülle. Gegenüber dem Vorgänger wirkt das SUV noch eine Spur ziviler, was vornehmlich an der etwas flacheren, trotzdem aber bulligen Schulterlinie liegen dürfte. Auch das Gesicht orientiert sich eher am Look der C-Klasse als am Vorgänger. Die markante C-Säule wiederum weist die M-Klasse als Enkel des Ur-Modells aus, das sein Debüt 1993 mit einem Auftritt in Stevens Spielbergs „Jurassic Park“ gab, allerdings erst 1997 auf den Markt kam. Die D-Säule haben die Designer geschickt hinter Glas versteckt, was den sportlichen Charakter des SUV unterstreichen soll.



Im Interieur wirkt die neue M-Klasse nochmals deutlich edler als ihr Vorgänger. Auffällig ist der hoch platzierte Bildschirm zwischen den Lüftungsdüsen. Insgesamt macht das Cockpit einen sehr aufgeräumten Eindruck, bietet aber inklusive einem Internetzugang alles, was heute von Fahrzeugen der gehobenen Klasse erwartet wird. Die Armada der Assistenten entspricht dem Angebot, das Mercedes bereits in den Limousinen verwendet. Attention Assist und Pre Safe sind serienmäßig an Bord, ebenso ein Bluetooth-fähiges Multimediasystem. Neben dem bekannten Command-Navi-

System bietet Mercedes jetzt auch in der M-Klasse den bereits aus der C-Klasse bekannten Becker Map-Pilot als Option an.



Damit die neue M-Klasse etwas sportlicher ums Eck kommt, hat Mercedes das Active Curve System entwickelt, eine Wankstabilisierung durch aktive Querstabilisatoren. Diese funktionieren sowohl im Zusammenspiel mit der Standard-Stahlfederung wie mit der optionalen Luftfederung und dem On/Offroad-Paket, das bei den Sechszylindern ab Werk geliefert wird. Es beinhaltet unter anderem sechs Fahrmodi, vom normalen Automatikbetrieb über leichtes Gelände und winterliche Straßenbedingungen bis hin zu sportlicher Fortbewegung auf kurvigen Strecken.

Preise für die neue M-Klasse nennt Mercedes erst im Juli. Das aktuelle Modell startet bei 53.600 Euro für den günstigsten Diesel. Der Vierzylinder als neues Einstiegsaggregat dürfte kaum teurer werden.

Text: Günter Weigel

Fotos: Daimler

<https://www.classicdriver.com/de/article/mercedes-m-klasse-der-sparsame-enkel>

© Classic Driver. All rights reserved.