Aus einem Guss

Im November ist es so weit: Dann buhlt die neue Mercedes M-Klasse um Kunden. Erste Eindrücke.

Wer die Statistik aus der Fuhrparksaison 2010 konsultiert, bekommt schnell ein Gefühl dafür, wie wichtig die neue M-Klasse für Mercedes im heimischen Flottenmarkt ist. BMW X5: 4.996 Einheiten. Audi Q7: 1.950 Einheiten. Mercedes M-Klasse: 1.921 Einheiten.

Damit das Schielen auf den Erfolg des sportlichen Münchners kein dauerhafter wie sehnsüchtiger Blick bleibt, bringen die Stuttgarter im November ein Premium-SUV aus einem Guss in den Handel. Noch dazu ein besonders effizientes, was der Datenblattvergleich mit Generation zwei belegt. Bis zu 28 Prozent genügsamer präsentiert sich der Neuling.

Am Steuer des ML 250 BlueTEC 4Matic, dessen Vierzylinder-Diesel 204 PS mobilisiert und bereits bei 1.600 Umdrehungen satte 500 Nm bietet, wünscht man sich eigentlich selten zwei Zylinder mehr. Das aus der S-Klasse bekannte Triebwerk überzeugt.

Mehr als ausreichend motorisiert freut man sich also über den kultivierten und laufruhigen Diesel (DPF Serie), der stets an die gute 7G-Tronic Plus gekoppelt ist, sowie über die 6,0 Liter Normverbrauch (CO_2-Ausstoß: 158 g/km). Ergo: 29 Prozent weniger als beim 3,0-Liter-V6-Vorgänger (204 PS). Laut dem Autobauer das „sparsamste SUV seiner Klasse". Zumal Mercedes dem Allradler stets Effizienzmaßnahmen wie Start-Stopp, Automatik mit sogenanntem Fuel-Economy-Wandler und rollwiderstandsoptimierte Pneus gönnt. Ob deshalb künftig einige Firmen Car-Policy-technisch eine Ausnahme vom SUV-Verbot machen?

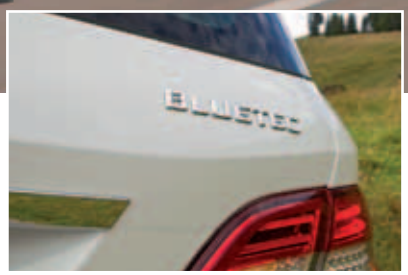
Wie der kleine Selbstzünder schafft auch der ML 350 BlueTEC 4Matic (258 PS) dank AdBlue-Abgasreinigung heute schon die für 2014 avisierte Euro-6-Norm. Der Papierwert beträgt 6,8 Liter, was CO_2-Emissionen von 179 g/km entspricht. Wichtig: Die Harnstofflösung werde zu den Wartungsintervallen alle 25.000 Kilometer nachgefüllt, hieß es aus Stuttgart.

Die Motorenrange komplettiert der 306 PS starke ML 350 4Matic BlueEfficiency.

Neben der Top-Performance im Gelände wusste die M-Klasse bislang unter anderem mit ihrem Raumangebot, ihrem Federungskomfort und ihrer Lenkung zu gefallen. Doch was heißt „wusste"? Fahrbahnunebenheiten bügelt nun schon die serienmäßige Stahlfederung mit selektiver Dämpfung souverän weg, die Elektrolenkung folgt jedem Befehl gekonnt aufs Wort und in Reihe eins fühlt man sich auf den bequemen Sitzen derart kommod untergebracht, dass man im SUV gerne eine Dienstreise von München nach Hamburg in Kauf nehmen würde.

Mit dem ergonomischen Cockpit, das auch einer Limousine gut zu Gesicht stehen würde, schließt man schnell Freundschaft. Neu: Lenkstockhebel und Tempomat tauschten ihre Position. Keinen Anlass zum Klagen haben auch die Fondpassagiere, in Reihe zwei kann man sich völlig frei entfalten.

Und das Ladevolumen? Mit seinen 690 bis 2.010 Litern



Sauberer Stuttgarter: BlueTEC-Label gleich Euro-6-Norm-Erfüller

Ergonomischer Arbeitsplatz: Schalter und Taster findet man intuitiv.

Großzügiger Laderaum: 690 bis 2.010 Liter schluckt der Schwabe.

Mercedes M-Klasse

Modell	ML 350 BlueEff.	ML 250 BlueTEC	ML 350 BlueTEC
Motor/Hubraum (cm^3)	V6/3.498	R4/2.143	V6/2.987
Leistung (kW/PS/min)	225/306/6.500	150/204/4.200	190/258/3.600
Drehmoment (Nm/min)	370/3.500	500/1.600	620/1.600
L x B x H (mm)	4.804 x 1.926 x 1.796		
0–100 km/h (s)	7,6	9,0	7,4
Spitze (km/h)	235	210	224
Normverbr. (l/100 km)	8,5 S	6,0 D	6,8 D
CO_2-Ausstoß (g/km)	199	158	179
Preis (netto/Euro)	ab 47.700	ab 46.200	ab 49.350

Alle drei Versionen mit Allrandantrieb 4Matic und 7G-Tronic Plus

„Kultiviert, effizient und dynamisch“

Acht Fragen zur neuen Mercedes M-Klasse an Daniel Bartos, Mitglied der Geschäftsleitung des Mercedes-Benz Vertriebs Deutschland (MBVD), verantwortlich für den Vertrieb Mercedes-Benz Cars.

„Eine neue Dimension hinsichtlich Energieeffizienz“, so Daniel Bartos über die M-Klasse

Af: Herr Bartos, welche Chancen rechnen Sie sich mit der neuen Mercedes M-Klasse im Flottengeschäft aus?
Bartos: Schon mit den Vorgängermodellen konnten wir uns im Flottengeschäft gut etablieren. Mit der neuen M-Klasse stoßen wir zudem in eine neue Dimension hinsichtlich der Energieeffizienz vor. Ein SUV mit einem CO_2-Wert von 158 g/km war bis dato nicht denkbar. Damit qualifiziert sich die neue M-Klasse für viele aktuelle Fuhrparkregelungen.

Af: Bitte charakterisieren Sie Ihren Newcomer mit drei Worten …
Bartos: Die M-Klasse ist kultiviert, effizient und dynamisch – on- und offroad.

Af: Welche Großkunden sprechen Sie mit der dritten Generation an?
Bartos: Neben den bisherigen Kunden der M-Klasse werden viele Unternehmen speziell den ML 250 CDI aufgrund seiner Energieeffizienz neu in die Fuhrparkregelungen aufnehmen.

Af: Gibt es schon erste Resonanzen auf die neue M-Klasse?
Bartos: Ein erstes positives Feedback konnten wir schon von ausgewählten Großkunden erhalten. Der aktuelle Bestelleingang spiegelt diese positive Resonanz wider.

Af: Bitte vervollständigen Sie folgenden Satz: Die neue Mercedes M-Klasse eignet sich vor allem dann als Dienstwagen, wenn …
Bartos: … der Mitarbeiter nach richtungsweisendem Design, einer hohen Wertanmutung und ausgezeichnetem Bedienkomfort sucht, großen Wert auf Komfort, dynamisches Handling und hervorragende Offroad-Fähigkeiten legt und dabei nicht auf das ganzheitliche Sicherheitskonzept „Real Life Safety“ verzichten möchte.

Af: Was erwarten Sie bei Ihrem Neuling für einen Motorenmix?
Bartos: Traditionell wird der Dieselanteil sehr hoch sein.

Af: Welche Assistenzsysteme legen Sie Ihren Firmenkunden besonders ans Herz?
Bartos: In der neuen M-Klasse sorgen vor allem die aus S- und E-Klasse bekannten Assistenzsysteme für erhöhte Sicherheit. Zur serienmäßigen Ausstattung gehören die Müdigkeitserkennung Attention Assist, das vorausschauende Sicherheitssystem Pre-Safe, die Reifendruckverlustwarnung sowie das adaptive Bremslicht und der Bremsassistent BAS. Auf Wunsch ergänzen aktive Assistenzsysteme wie der aktive Spurhalteassistent oder der aktive Totwinkelassistent den Ausstattungsumfang.

Af: Ein – zugegebenermaßen ungewöhnlicher – Blick in die Zukunft: Wenn wir in einem Jahr über den Erfolg der M-Klasse im Großkundengeschäft reden würden, welche Story würden Sie uns dann erzählen?
Bartos: Die M-Klasse hat unsere Erwartungen voll erfüllt!

Af: Herr Bartos, danke für die interessanten Einblicke!

INTERVIEW: P. NEUMANN Af

(Vorgänger: 551 bis 2.050 Liter) braucht sich der 4,80 Meter lange Schwabe vor dem Münchner (620 bis 1.750 Liter) und dem Ingolstädter 775 bis 2.035 Liter) nicht zu verstecken. Die in der Neigung justierbare Rücksitzbank (1/3 zu 2/3) lässt sich serienmäßig umlegen. Benötigt man für seine Fuhre allerdings eine ebene Fläche, muss man die Sitzpolster hochklappen. Die Anhängelast steht beim Einstiegsdiesel mit 2.950 Kilo im Datenblatt.

Für einen Einstiegspreis von 46.200 Euro bringt die Mercedes M-Klasse einiges mit: unter anderem einen Airbagverbund, ESP, ASR, 17-Zoll-Leichtmetallräder, eine E-Feststellbremse, das Audiosystem Audio 20, ein Multifunktionslenkrad, elektrisch einstellbare Vordersitze, eine Zwei-Zonen-Klimaanlage, elektrische Fensterheber sowie LED-Tagfahrlicht.

Wer in seinem Budget noch einige Euro über hat, kann sie beispielsweise in überzeugende Extras wie das On&Offroad-Paket mit sechs Fahrprogrammen (1.900 Euro) oder die Wankstabilisierung namens Active Curve System (3.100 Euro) investieren. Empfehlenswert ist das Laderaummanagementsystem für 295 Euro. Unverständlich: Der Metallic-Lack schlägt mit 870 Euro zu Buche.

Mit seinem SUV-Alleskönner macht Mercedes sowohl auf steinigem Geläuf als auch auf feinem Asphalt vieles richtig. Das dürften auch die Statistiker zukünftig in der Zulassungsrubrik „M-Klasse“ registrieren. PN Af