

Mercedes M-Klasse

In der zweiten Generation setzt der Luxus-SUV verstärkt auf die Optimierung der Straßeneigenschaften.



In der zweiten Generation wanderte der Automatikwählhebel an die Lenksäule. Die Bergabfahrhilfe ist per Knopfdruck aktivierbar

Auch in der zweiten Auflage bewältigt der Mercedes ML nahezu jeden Berg – mit dem sogenannten Offroad-Pro-Technik-Paket samt Verteilergetriebe, zusätzlichen Sperren und Luftfederung. Ohne ist er schlicht eine schicke Allround-Luxuslimousine.

Motor Zur Markteinführung 2005 brachte Mercedes die beiden Benziner ML 350 mit 272 PS und den ML 500 mit 306-PS-V8 sowie zwei Dieselmotoren, den ML 280 CDI (190 PS) und den ML 320 CDI (224 PS). Die beiden Letzteren wurden 2010 vom ML 300 CDI Blue Efficiency (204 PS) und dem ML 350 CDI (231 PS) abgelöst. Im gleichen Jahr erschien der ML 450 Hybrid mit einer Kombination aus Benzinmotor und Elektromotor (279 und 61 PS). Außerdem kam 2006 die Sportversion ML 63 AMG mit 510 PS.

Karosserie Der Übergang vom separaten Rahmen der ersten Generation zur jetzt selbsttragenden Karosserie unterstreicht den Wandel zum Komfort-SUV. So gleicht auch die Sitzposition der in einer Limousine – nur eben ein paar Zentimeter höher; im Fond gibt es reichlich Beinfreiheit. Dahinter liegt ein Kofferraum mit 551 bis 2010 Litern Volumen.

Verarbeitung Im Vergleich zur sehr funktionell gestalteten ersten Generation präsentiert sich der Innenraum der zweiten M-Klasse deutlich attraktiver und hochwertiger. Mercedes bot zudem eine große Auswahl an zusätzlichen Zierhölzern, um Cockpit und Interieur aufzuwerten. Wichtiger sind in dieser Klasse allerdings die optionalen Ledersitze – ohne sie verkauft sich ein ML auf dem Gebrauchtmotor nur schwer.

Sicherheit Erst mit dem Facelift 2008 kamen der präventive Insassenschutz Pre-Safe und die Neck-Pro-Kopfstützen zum Serienumfang. Acht Airbags und Lichtsensor gibt es schon seit der Markteinführung der zweiten Generation.

Fahrwerk Aus Komfortsicht stellt das adaptive, aber auch nur optional verfügbare Dämpfungssystem die beste Wahl dar. Erst damit bügelt die M-Klasse fast so souverän wie eine Limousine lange und kurze Bodenwellen weg.

DEKRA MÄNGEL-WERTUNG*

*Laufleistungsklasse 50.000–100.000 km, Modelljahr 2004

Grün besser oder Durchschnitt aller geprüften Autos	Rot schlechter
Fahrwerk	Karosserie
Lenkung	Innenraum
Motor	Elektrik
Umwelt	Elektronik, Licht
	Bremsanlage

Mängelhäufigkeit:

Kategorie	Laufleistungsklasse
Kategorie 1	bis 50.000 km
Kategorie 2	50.000–100.000 km
Kategorie 3	100.000–150.000 km

+ deutlich besser als der Durchschnitt
 + besser als der Durchschnitt
 - schlechter als der Durchschnitt
 - deutlich schlechter als der Durchschnitt
 o Durchschnitt

Wie zuverlässig ist die M-Klasse?

Das sagen die Dekra-Prüfer: Die M-Klasse wird gerne als Zugfahrzeug genutzt. Das ist mit Sicherheit auch ein Grund, warum die Prüfer bereits an Fahrzeugen mit geringen Laufleistungen häufig defekte Stoßdämpfer feststellen. Auch Ölverluste an Motor und Getriebe werden häufiger bemängelt. Ab 100.000 km Laufleistung lohnt ein Blick auf die Bremsschläuche.

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Siebengangautomatik harmonisiert gut mit dem V6-Dieseln des ML 320 CDI und 350 CDI und hat ausreichend Kraftreserven – bei akzeptablem Verbrauch. Souverän ist der V8-Selbstzünder des ML 420 CDI. Die einzig vernünftige Diesel-Alternative ist der ML 350 mit seinem 3,5-Liter-V6 – der einzige Benzinmotor mit vertretbarem Verbrauch.

	350	320 CDI	420 CDI
Motorbauart/Zylinderzahl	V6	V6	V8
Hubraum cm³	3498	2987	3996
Leistung kW (PS) bei 1/min	200 (272) 6000	165 (224) 3800	225 (306) 3600
max. Drehm. Nm bei 1/min	350 bei 2400	510 bei 1600	700 bei 2000
Leergewicht/Zuladung kg	2135/695	2315/645	2315/635
Länge x Breite x Höhe mm	4780 x 1911 x 1779	4780 x 1911 x 1779	4780 x 1911 x 1779
Gepäckraum l/VDA	551/2010	551/2010	551/2010
Höchstgeschw. km/h	225	215	235

Welches Modelljahr?

Erst das Facelift brachte Ende 2008 außer leichten optischen Änderungen das sogenannte Pre-Safe, ein Sicherheitssystem, das einen bevorstehenden Unfall erkennt und prophylaktisch die Gurte vorspannt. Modelljahren ab 2009 sollte also der Vorzug gegeben werden. Die aktuelle Generation startete 2011.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Dachreling ist seit dem Facelift Serie, Klimaautomatik, Lederlenkrad, geteilt umklappbare Rücksitze und teilelektrische Sitzverstellung bereits davor. Unbedingt empfehlenswert sind das adaptive Fahrwerk samt Luftfederung sowie das Lederpaket. Zudem sinnvoll: Bi-Xenon-Kurvenlicht, Navigationssystem und Rückfahrkamera.

Was kostet er?

Den geringen Aufpreis von rund 1000 Euro zum ML 350 holen Vielfahrer mit dem ML 320 CDI schnell über den Spritpreis wieder rein. Der Genuss, einen V8 bewegen zu dürfen, muss im Falle eines 420 CDI nicht viel mehr kosten.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	350	320 CDI	420 CDI	im Jahr	350	320 CDI	420 CDI
2012	–	–	–	Steuer	236,–	463,–	617,–
2011	24.215,–	25.259,–	–	Haftpfl.	2030,–	1791,–	1791,–
2010	21.622,–	22.554,–	–	Teilkasko	754,–	1119,–	1119,–
2009	18.279,–	19.580,–	24.970,–	Vollkasko	3582,–	3176,–	3582,–
2008	16.187,–	16.946,–	22.389,–	Wartung	359,–	375,–	464,–
2007	–	–	–	l/100 km	11,2 S	9,3 D	11,1 D

Quelle: DAT

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Tests in diesen Ausgaben

ML 320 CDI (Test: 10/05), ML 320 CDI Facelift (Vergleichstest: 9/09), ML 350 (Vergleichstest: 12/07), ML 420 CDI (Vergleichstest: 24/07), ML 450 Blue Hybrid (Fahrbericht: 4/09)

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de