



Steilhänge meistert die neue M-Klasse souveräner als das bisher der Fall war. Bedingung dafür sind allerdings zwei Offroad Pakete, ohne die nicht einmal eine Untersetzung an Bord wäre. Sinnvoll erscheinen diese Extras nicht nur im Gelände sondern auch bei einer Zugfahrzeug-Nutzung



Löblich ist die nur eingeschränkte Bevormundung des Fahrers. Wer sich auskennt, bedient die Sperren manuell und kommt dabei so weit wie ein Laie im Automatikmodus. Das mögen wir.



Ganze acht Jahre mussten wir

warten, bis Mercedes sein SUV als Version 2.0 herausbringt. Schon die geliftete 1 plus Version war ein großer Schritt nach vorne, ein noch viel größerer kommt jetzt mit dem komplett neuen ML auf Österreichs Straßen. Nicht nur optisch hat sich einiges verbessert, sondern auch in technischer und qualitativer Hinsicht ist der ML erwachsen geworden. Die gelungene Offensive beginnt schon bei den erhältlichen Triebwerken. Mit dem 280 CDI als Einstiegsdiesel (190 PS) und dem 320 CDI als Volumensmodell (224 PS) stehen zwei manierliche, durchzugsstarke Selbstzündermotoren zur Auswahl, die den letzten Stand der Mercedes-Dieselseltechnik repräsentieren und zu den Besten ihrer Gattung zählen. Auch bei den Benzintriebwerken ist ausschließlich Hochwertiges zu bekom-

men, der altbekannte 5,0 Liter-Achtzylinder (306 PS) und der schon in anderen Modellen vielfach gelobte 3,5 Liter-Sechszylinder (272 PS). Den neuen ML gibt es ausschließlich mit Automatikgetriebe von ZF (diese Situation kennen wir schon von der G-Klasse und meckern daran auch nicht mehr rum) und fein abgestimmten sieben Gängen. Das dabei nach außen hin auffälligste Detail ist die Lage des Wählhebels, der rechts an der Lenksäule angeflanscht ist, womit die Mittelkonsole zur vollwertigen Riesen-Ablagefläche wird. Überhaupt ist der Innenraum jetzt so, wie wir es immer erwartet haben. Er transportiert nun die distinguierte Eleganz, die man als Stern-Afficionado aus C-, E- oder S-Klasse kennt und als Mercedes-Kunde eigentlich auf keinen Fall missen will. Stark aufgeholt hat die neue M-Klasse im Vergleich zum Vorgänger auch in Sachen Geländetauglichkeit und vermag so nun endlich mit der

unmittelbaren Konkurrenz gleichzuziehen und einige sogar zu überholen. Eine Reihe von Offroad-Goodies (Untersetzung, Hinterachs- und Mitteldifferentialsperre mit automatischer und manueller Betätigung, Luftfederung) wurden in zwei kompakten, insgesamt rund 4.000,- Euro teuren Packages geschnürt und sind vor allem für jene Kunden gedacht, denen der ML bislang zu wenig Bergflex war. So gerüstet sind eine maximale Bodenfreiheit von 291 mm und eine Wattiefe von 60 cm möglich. Zusätzlich gibt es auch eine Downhill Speed Regulation für kontrolliertes Bergabfahren. Wer das alles nicht braucht, lässt die beiden Offroad-Pakete in der Zubehörliste einfach aus und bekommt trotzdem ein permanent allradgetriebenes Luxus SUV mit vielversprechenden Detaillösungen, Mercedes-gerechtem Innenraum und gelungenem Design.



Ein Innenraum, der nichts dem Zufall überlässt. Das beweisen der völlig ebene Laderaum, die ordentlichen Platzverhältnisse und die hohe Funktionalität