



Mercedes ML 250 BlueTEC 4Matic 7G-Tronic Plus

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse
(150 kW / 204 PS)

Im Test trat die neue M-Klasse von Mercedes mit Einstiegs-Diesel an: der ML 250 BlueTEC. Die eine Besonderheit ist, dass er dank AdBlue-Abgasreinigungssystem die Euro-6-Schadstoffnorm erfüllt. Die andere, dass er nur vier Zylinder hat - in der Klasse der großen SUV untypisch. Dank zweier Turbos leistet der 2,1-l-Motor 204 PS und bietet 500 Nm maximales Drehmoment. Damit schwimmt der ML zügig im Verkehr mit, mehr aber auch nicht. Im ADAC EcoTest ergibt sich ein Verbrauch von 7,4 l/100 km - ein ordentlicher Wert, wenngleich nicht so niedrig wie versprochen. Zumal etwas flottere Fahrweise den Spritkonsum deutlich ansteigen lässt und dann gegenüber dem Sechszylinder kein Vorteil mehr besteht. Die sonstigen Qualitäten der neuen M-Klasse geben keinen Anlass zur Kritik, im Innenraum gibt's viel Platz und an der Verarbeitung nichts auszusetzen. Sicherheitstechnisch ist der ML auf dem neuesten Stand. Besonders hervorzuheben ist der Fahrkomfort, er macht selbst lange Strecken zu angenehmen Reisen. Anschaffungspreis und Unterhaltskosten sind üppig, bei knapp 55.000 Euro geht's los.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q7, BMW X5, Range Rover Sport, VW Touareg.

+ gute Verarbeitung, üppiges Platzangebot, komfortables Fahrwerk, viele Sicherheitssysteme lieferbar

- sehr teuer in Anschaffung und Unterhalt



ADAC-URTEIL



⊕ Verarbeitung und Finish der neuen M-Klasse hinterlassen einen guten Eindruck. Das gilt sowohl für die Karosserie mit passgenauen Teilen und sauberer Lackierung wie auch für die hochwertige Ausstattung im Innenraum. Die verwendeten Kunststoffe wirken solide. Zahlreiche Details wie Zierleisten und alufarbene Applikationen unterstreichen den sehr angenehmen Gesamteindruck. Auf dem Dach dürfen bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden. Zugeladen werden können bis 730 kg. Die Anhängelast darf maximal üppige 2950 kg betragen. Die breiten Schweller aus Kunststoff unten können unvorsichtig geöffnete Autotüren nur bedingt vom empfindlichen Blech fernhalten. Das im Testwagen nicht verbaute On&Offroad-Paket beinhaltet ein spezielles Geländeprogramm, welches ESP und Getriebesteuerung für das Gelände optimiert, eine Geländereduzierung, Differenzialsperren und eine verstärkte Unterbodenverkleidung.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem lediglich kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Wagenheber und Radmutternschlüssel fehlen. Gegen Aufpreis ist auch ein Notrad lieferbar.

Die Rundumsicht des Mercedes ML ist zufriedenstellend. Die hinteren Dachpfosten sind recht breit, aber immerhin lassen sich die Kopfstützen der Rückbank ganz versenken und stören so nicht mehr beim Rückwärtsfahren. Die Sicht im Innen- und in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend bis akzeptabel, beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich.

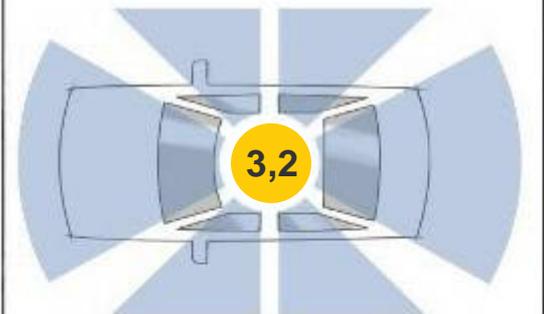
⊕ Der Fahrer kann durch die erhöhte Karosserie und die hohe Sitzposition den umliegenden Verkehr gut überblicken. Als Extras sind ein selbstabblendender Innen- und linker Außenspiegel lieferbar, sowie eine akustische Einparkhilfe für vorne und hinten. Die Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar. Die gegen Aufpreis lieferbaren Bi-Xenonscheinwerfer mit aktivem Kurvenlicht, dynamischer Leuchtweitenregulierung und statischem Abbiegelicht sorgen für eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn.

⊖ Bodennahe Hindernisse kann man vorne wie hinten schlecht sehen - die optionale Heckkamera ist also sehr praktisch.

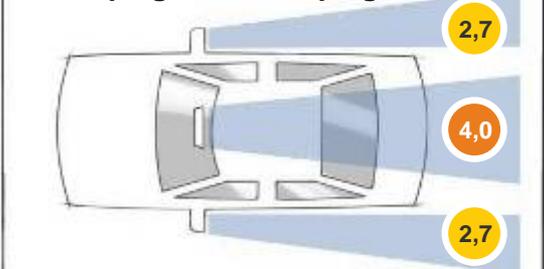


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.

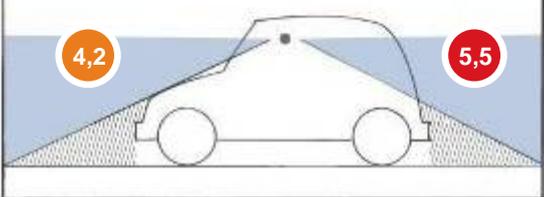
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,1

Ein-/Ausstieg

Obwohl die Türausschnitte recht hoch sind, fällt das Einsteigen vorne nicht perfekt leicht. Denn die Sitzflächen sind verhältnismäßig hoch und die hohen und breiten Schweller müssen auch erst "überwunden" werden. Hinten verhält es sich ähnlich. Die Türbremsen können die Türen auch an leichten Steigungen zufriedenstellend halten.

+ Mit der praktischen Fernbedienung lassen sich die Türen ver- und entriegeln sowie die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt's einen Komfort-Zugang, dann reagiert die Zentralverriegelung auf Sensoren in den Türgriffen und der Schlüssel kann in der Tasche bleiben. Bei Dunkelheit erhellt die Außenbeleuchtung das Umfeld der M-Klasse.

- Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil nur bei offener Fahrertüre ein Verriegeln des Fahrzeugs unterbunden wird.

1,4

Kofferraum-Volumen *

+ Das Gepäckabteil fasst im Normalfall 470 l. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf üppige 945 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Laderaum kann aufgrund der recht steilen Heckscheibe über einen weiten Teil auch bis zum Dachhimmel hoch beladen werden, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert.



Der Kofferraum mit 470 l Volumen ist geringfügig kleiner als beim Vorgängermodell (490 l).

2,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und mit einem praktischen Griff in der Klappen-Innenverkleidung mühelos wieder schließen. Optional gibt's auch ein elektrisch unterstütztes Öffnen und Schließen der Klappe (nicht im Testwagen). Sie schwingt weit nach oben (1,97 m) und gibt eine große Ladeöffnung frei. Das Gepäck muss zwar hoch angehoben werden, weil die Ladekante 75 cm über der Straße liegt - das Ausladen fällt leichter, weil es innen keine Kante gibt, über die das Gepäck gewuchtet werden müsste. Das Format des Ladeabteils ist praktisch, so lässt sich der Kofferraum des ML gut nutzen.

2,8

Kofferraum-Variabilität

+ Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Der Mechanismus lässt sich leicht bedienen, könnte aber etwas praktischer sein: erst die Sitzfläche anheben, dann die Lehne vorklappen, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Bei vorgeklappten Rücksitzen ist der Ladeboden durchgehend eben. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es ein offenes Fach links, ein kleines Netz rechts, ein großes Fach unter dem Kofferraumboden, einen Haken links, vier Kunststoffhaken oben und vier Verzurrösen unten.

1,7

INNENRAUM

1,4

Bedienung

⊕ Die Bedienung des neuen ML erfordert ein wenig Eingewöhnung, geht dann aber leicht von statten. Mercedes hat sich viel Gedanken um die Ergonomie gemacht. Für bisherige Mercedes-Fahrer wird die höhere Anordnung des linken Lenkstockhebels (Blinker, Scheibenwischer usw.) einige Umgewöhnung mit sich bringen. Die meisten Schalter sind aber sinnfällig, vieles funktioniert elektrisch unterstützt. Die großen, klar gezeichneten Instrumente können sehr gut abgelesen werden, leider beginnt die Skalierung jetzt unten "auf 6 Uhr". Das Lenkrad und der Sitz lassen sich dem Fahrer optimal anpassen (beides elektrisch), auch der Automatikwählhebel befindet sich rechts am Lenkrad in perfekter Position. Der Abstand zwischen Gas- und Bremspedal ist allerdings etwas groß. Der Tempomat lässt sich einfach aktivieren, die Geschwindigkeit vorwählen; optional gibt's einen radargestützten Abstandsregeltempomat mit Kollisionswarnung (im Testwagen vorhanden). Auf Wunsch schaltet sich das Xenonlicht (Extra) per Sensorsteuerung selbsttätig ein, Außen- und Innenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Radio und Navigationssystem sind leicht verständlich in der Bedienweise und gut zu erreichen. Die Bedieneinheit für die Klimatisierung hat Mercedes recht weit unten angebracht, das schadet der Übersicht; die Tasten sind aber groß genug und schlüssig. Der Antipp-Blinker (1x tippen, 3x blinken) vereinfacht die Spurwechsel. Helle Leseleuchten gibt es vorn und hinten.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.



Die Funktionalität und Qualitätsanmutung sind vorbildlich.

1,7

Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen haben Insassen bis zu einer Größe von etwas über 1,90 m genügend Platz, vor allem die Kopffreiheit ist üppig. Die große Innenbreite sorgt für ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

2,2

Raumangebot hinten*

⊕ Auch auf den Sitzen im Fond hat man viel Bein- und Kopffreiheit. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht das Platzangebot auf den äußeren Rücksitzen für Mitfahrer bis ca. 1,90 m Größe aus. Der Sitz in der Mitte eignet sich eigentlich nur als Notsitz, drei Erwachsene nebeneinander sitzen beengt. Zwei dagegen können eine großzügige Innenbreite genießen und sich am angenehmen Raumgefühl erfreuen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden zwei Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Neigung der Lehnen hinten lässt sich einstellen.

1,9 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ Der ML 250 BlueTEC ist komfortabel abgestimmt, lange Reisen können damit sehr entspannt zurückgelegt werden. Während gerade auf der Autobahn langgezogene Bodenwellen die Karosserie noch deutlich zum Schwingen anregen, werden kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse geradezu "glattgebügelt". Die Insassen bekommen die meisten Unebenheiten kaum mit. Freilich wirkt dieses Fahrwerksverhalten weniger agil, Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind ausgeprägter, ebenso die Seitenneigung in schnellen Kurven. Jedoch passt diese Charakteristik gut zur Motor-Antriebs-Kombination, die den schweren ML ohnehin nicht zum "Rennwagen" macht. Voll beladen ändert sich das Federungsverhalten wenig.

1,7 Sitze

⊕ Die Sitze sind ergonomisch geformt und bieten hohen Sitzkomfort. Lehnen und Flächen sind komfortabel gestaltet, bieten aber nur zufriedenstellenden Seitenhalt. Fahrer- und Beifahrersitz verfügen über horizontal und vertikal einstellbare Lordosenstützen (Option), die vollelektrische Einstellung mit Memoryfunktion kostet Aufpreis. Die optionale Sitzlüftung sorgt für eine angenehme Sitzklimatisierung auch im Sommer. Die hinteren Sitze bieten einen ordentlichen Sitzkomfort, die Sitzlehne ist neigungseinstellbar und hoch genug, es fehlt der Sitzfläche wie der Lehne aber an Kontur. Ansonsten können auch Erwachsene gut sitzen.

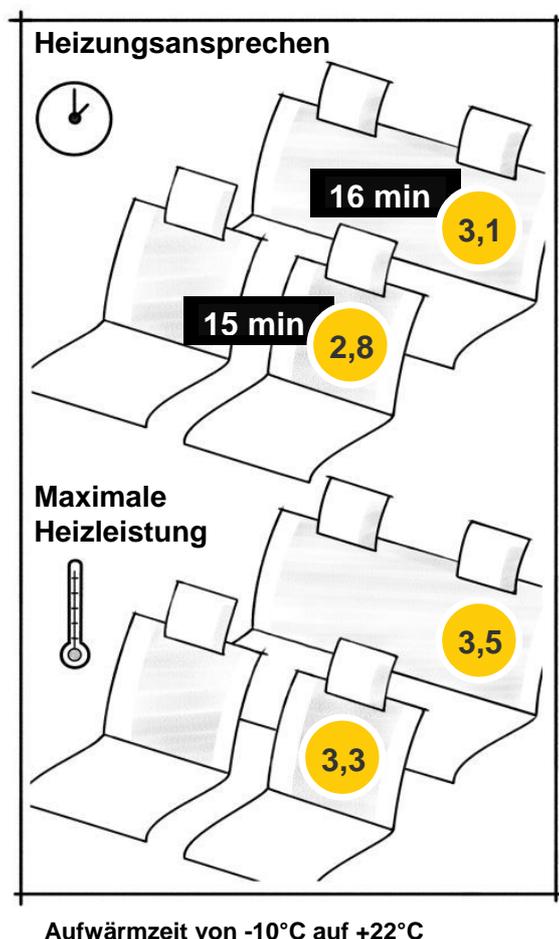
1,6 Innengeräusch

⊕ Die aufwendigen Isolierungsmaßnahmen haben sich gelohnt, der Geräuschpegel im Innenraum ist angenehm niedrig. Bei 130 km/h herrschen gerade mal 66,7 dB(A) im ML 250 BlueTEC. Der Motor ist nur dezent im Hintergrund zu hören, selbst unter Last tritt er nicht störend hervor. Sonstige Fahr- und Windgeräusche nimmt man kaum wahr.

2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht zufriedenstellend an und zeigt eine ordentliche Heizwirkung - vorne etwas besser als hinten. 22°C werden vorne nach 15 Minuten und hinten nach 16 Minuten erreicht.



⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik gibt es serienmäßig, gegen Aufpreis erhält man eine Dreizonen-Klimaautomatik mit automatischer Umluftsteuerung und Aktivkohlefilter gegen unangenehme Gerüche. Fahrer und Beifahrer können die gewünschte Temperatur getrennt vorwählen, die Luftmengenverteilung nur gemeinsam - aber in allen möglichen Kombinationen (oben, Mitte, unten). Man kann die Klimatisierung aber auch der sehr gut agierenden Automatikfunktion überlassen.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Zunächst erscheinen die 204 PS und das Drehmoment von 500 Nm üppig. Wenn man dann im deutlich über 2,2 Tonnen schweren ML unterwegs ist, relativieren sich diese Werte schnell. So souverän wie im ML 350 BlueTEC geht's nicht voran, der Vierzylinder-Diesel mit zwei Turboladern muss sich gehörig anstrengen, um die Fuhre in Gang zu bringen. Das gelingt letztlich in angemessener Zeit, aber schon ab 140 km/h auf der Autobahn merkt man, welche Schwerstarbeit der 2,1-l-Dieselmotor leisten muss. Unterm Strich reicht die gebotene Leistung, weniger würde den Ansprüchen an einen ML aber wohl nicht mehr gerecht werden.

2,3 Laufkultur

⊕ Mercedes hat dem Vierzylinder-Diesel erstaunlich gute Manieren beigebracht, er grummelt meist zurückhaltend vor sich hin, auch wenn er nicht den satten Klang eines Sechszylinders bietet. Vibrationen dringen nur wenig in den Innenraum.

1,5 Schaltung

⊕ Das Siebengang-Automatikgetriebe wechselt die Stufen zügig und meist ruckfrei, nur den Schaltvorgang vom ersten in den zweiten Gang spürt man bisweilen deutlicher. Ist man gelassen unterwegs, bemüht sich die Elektronik um möglichst niedrige Drehzahlen und lässt sogar bereich um 1.000 U/min. beim Dahingleiten zu. Das kommt dem Verbrauch zu Gute. Der Ganghebel befindet sich rechts am Lenkrad, die Bedienung ist kinderleicht. Die Gänge können mit den Schalt paddeln am Lenkrad auch manuell angewählt werden.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der Siebengang-Automatik passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Zwischen den einzelnen Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge, auch wenn der niedrigste und der höchste Gang weitgespreizt sind. Die in den oberen Gängen sehr lange Übersetzung ermöglicht niedrige Drehzahlen auch auf der Autobahn, was der Gelassenheit beim ruhigen Fahren zuträglich ist und den Verbrauch positiv beeinflusst. Dynamische Fahrweise bedingt aber häufiges Schalten des Getriebes. Optional sind eine Geländereduzierung sowie Differenzialsperren lieferbar.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Die ausgesprochen komfortable Fahrwerksauslegung macht den ML 250 BlueTEC zum entspannten Reisefahrzeug. Sie beeinflusst aber auch die Fahrdynamik. So wirkt das große und schwere SUV schwerfällig, reagiert zunächst zögerlich auf Lenkbefehle, lässt sich aber von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Das Fahrverhalten bleibt aber dank gut abgestimmtem ESP stets sicher. Für einwandfreie Traction sorgt der serienmäßige Allradantrieb, der optional mit Differenzialsperren und Geländeunterstützung ausgerüstet werden kann - dann ist die Geländegängigkeit für ein solches Fahrzeug beeindruckend. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der ML sehr träge, er schiebt früh und ausgiebig über die Vorderräder, baut damit viel Tempo ab. Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht, wirkliche Fahrdynamik sieht aber auch anders aus.

2,3 Kurvenverhalten

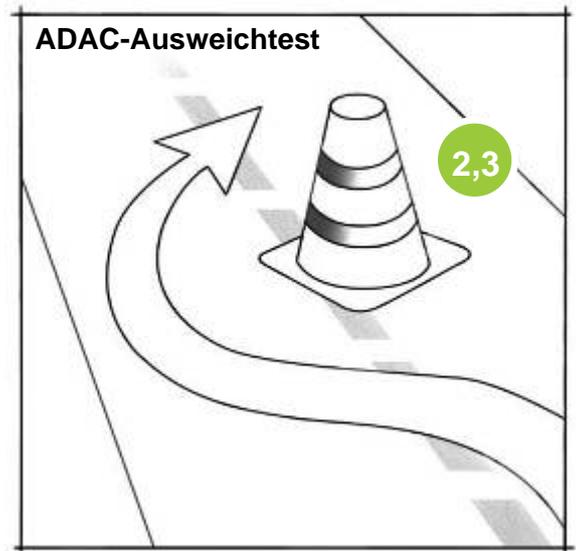
⊕ In Kurven untersteuert der ML deutlich. Bei schneller Kurvenfahrt bleibt das Fahrverhalten aber unkritisch und so auch für weniger geübte Fahrer sicher. Das ESP hilft dem Fahrzeugenker hier in gewissen Grenzen, das Fahrzeug zu stabilisieren, wenn das Tempo zu hoch ist, und versucht, Schleuderbewegungen bereits im Ansatz zu unterdrücken. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Auch beladen bleibt der ML gut beherrschbar.

2,5 Lenkung*

⊕ Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle etwas träge, aber gleichmäßig und zuverlässig. Die Zielgenauigkeit und die Fahrbahnrückmeldung sind zufriedenstellend. Auch die Übersetzung hat Mercedes nicht zu direkt gewählt, beim Rangieren ist etwas mehr Kurbeln nötig. Das geht aber wunderbar leichtgängig, weil die Servounterstützung hoch ist (variable Servolenkung). Der Wendekreis liegt bei knapp 11,9 m - für ein so großes Auto ein guter Wert, der sich nicht nur beim Einparken, sondern auch schon beim Abbiegen positiv bemerkbar macht.

2,2 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der ML 250 BlueTEC durchschnittlich 37 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 255/50 R19 W, Conti Sport Contact 5 103W). Die Bremse spricht einwandfrei an und lässt sich gut dosieren. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,6

SICHERHEIT

1,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der ML verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Optional gibt's einen automatischen Bremsassistenten zusammen mit dem Abstandsregeltempomat DISTRONIC plus. Darin enthalten ist eine Kollisionswarnung sowie eine automatische Notbremsfunktion. Das PreSafe-System zieht im Notfall automatisch die Gurte an, stellt die Sitze in eine günstige Position und schließt weitgehend die Fenster, um im Falle einer Kollision das Verletzungsrisiko zu verringern. In der Aufpreisliste sind auch Runflat-Reifen zu finden. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem gibt's serienmäßig, optional kann man ein direkt über Sensoren in den Reifen messendes ordern. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt's das Licht-Paket, es enthält neben Xenonscheinwerfern auch adaptives Kurven- und Abbiegelicht - dieses Extra ist sehr zu empfehlen, weil es bei Dunkelheit die Sicht erheblich verbessert. Die Preisliste bietet auch einen Spurhalte- und einen Totwinkelassistenten. Der Müdigkeitswarner ist Serie. In geöffneten Türen vorne und hinten warnen Rückleuchten.

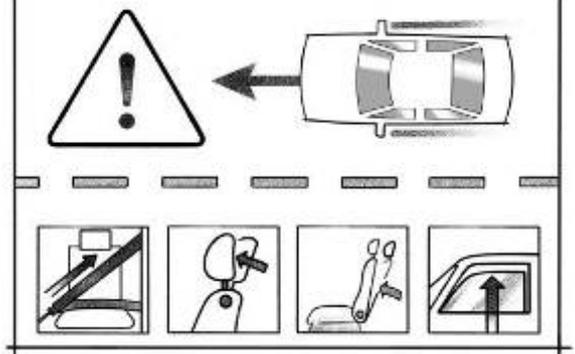
⊖ Der Knopf für die Handbremse befindet sich links unten am Armaturenbrett und ist damit im Notfall für den Beifahrer praktisch nicht zu erreichen.

1,4

Passive Sicherheit - Insassen

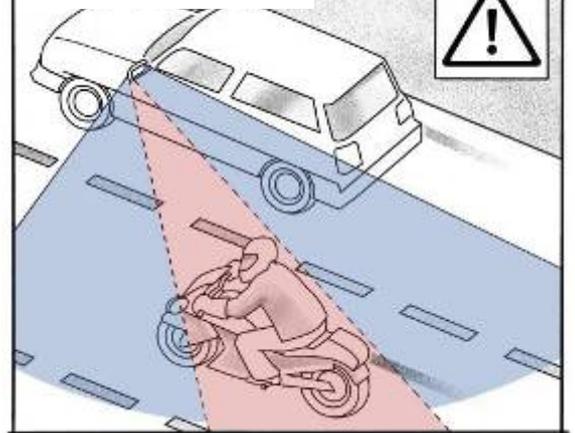
⊕ Der ML besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags vorne und hinten. Die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis. Der Fahrerplatz ist zudem mit einem Knieairbag ausgestattet. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der neue ML sehr gut ab, er kann 96 Prozent erzielen (Test 2011). Seat-Belt-Reminder erinnern die vorn sitzenden Personen daran, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird zudem auf dem Display im Kombiinstrument der Anschnallstatus der hinten Sitzenden angezeigt. Die crash-aktiven Kopfstützen vorne schieben sich bei einem Heckaufprall näher zum Kopf, somit wird das Risiko eines Schleudertraumas verringert. Vorne und in der hinteren Sitzreihe bieten die Kopfstützen optimalen Schutz für Insassen bis etwa 1,90 m und 1,80 m Größe. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

PreSafe



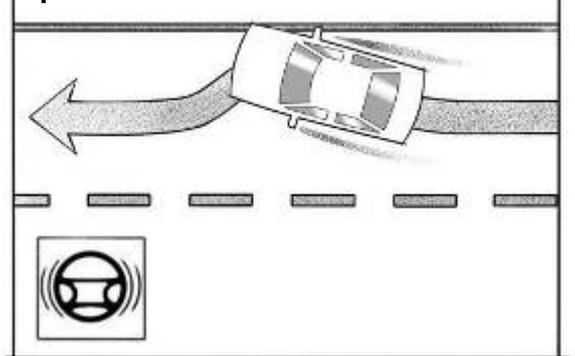
Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

1,8 Kindersicherheit

- + Von Mercedes freigegebene Kindersitze mit kompatibelem Transponder können auf dem Beifahrersitz montiert werden, der Airbag wird dann automatisch deaktiviert. Auf den äußeren Sitzen im Fond lassen sich Kindersitze einfach und stabil befestigen - auch mittels Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP Tether) zur Verankerung. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erzielte der ML 75 Prozent für guten Kinderschutz (Test 2011).
- Der Mittelsitz ist aufgrund der ungünstigen Sitzkontur und des geringen Abstands zwischen Gurtanlenkpunkt und Gurtschloss für Kindersitze ungeeignet. Drei Kindersitze nebeneinander haben ohnehin nicht genug Platz. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

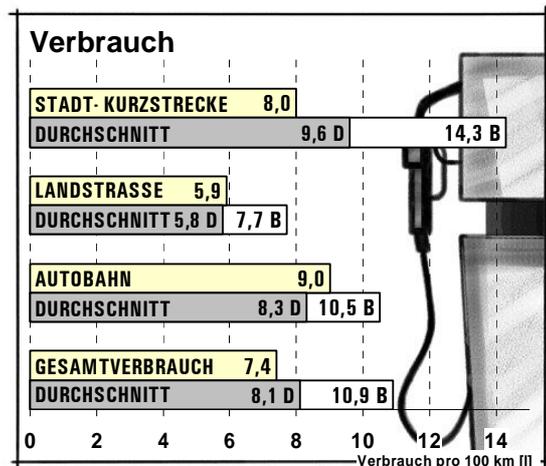
2,7 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz gibt's beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm 21 Punkte bzw. 60 Prozent. Die vorderen Randbereiche der Motorhaube sollten noch weicher gestaltet werden, ansonsten ist die Motorhaube im hinteren Bereich nachgiebig genug - hier zeigen sich die Vorteile der aktiven Motorhaube, die beim Zusammenstoß leicht angehoben wird und damit als "weicherer" Prallschutz dienen kann.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des ML 250 BlueTEC liegt bei 7,4 l Diesel pro 100 km. Dieser Wert ist eigentlich enttäuschend. Zum einen liegt er meilenweit weg von den versprochenen 6,0 l/100 km, zum anderen gibt es zahlreiche Maßnahmen, die eigentlich beim Spritsparen helfen sollen: die Automatik wählt möglichst niedrige Drehzahlen, die Batterie wird hauptsächlich im Schubbetrieb und beim Bremsen geladen (Rekuperation) und eine Start-Stopp-Automatik unterbindet sinnlose Leerlaufzeiten des Motors. Wieso dann das mäßige Ergebnis? Hauptursache dürfte das Leergewicht von üppigen 2.220 kg sein. Trotz aller Sparbemühungen, diese Masse muss erst mal in Bewegung gesetzt werden, und dabei kann auch Mercedes nicht zaubern. Innerorts konsumiert das SUV 8,0 l (hier zeigen sich die Vorteile der Start-Stopp-Automatik), außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 9,0 l Diesel alle 100 km. Im Durchschnitt liegt der CO₂-Ausstoß bei 195 g pro Kilometer, im EcoTest reicht dies für 33 Punkte in der Oberen Mittelklasse.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,5 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, besonders niedrig fallen die Stickstoffoxid-Werte aus. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen sie nicht zu sehr an. Das Geheimnis: Mercedes verbaut ein sehr aufwendiges Abgasreinigungssystem, das mittels AdBlue-Einspritzung (künstlicher Harnstoff) die Abgase nachbehandelt und entsprechend die Schadstoffe weitgehend auflöst. Der Lohn sind 45 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der ML 250 BlueTEC somit 78 Punkte und vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest erzielen.

3,7

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,6

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch zwar nicht besonders hoch ausfällt, aber auch keine neuen Minimum-Rekorde aufstellt, kann der ML 250 BlueTEC hier nur eine gute bis zufriedenstellende Bewertung erzielen.

4,4

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig. Der Dieselmotor hat eine Steuerkette, die einen oft kostenintensiven Wechsel des Zahnriemens überflüssig macht.

+ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Relativ niedrige Kosten für Reifenersatz bei Verwendung der Seriengröße. Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Zudem verhindern teure Werkstattstundensätze eine bessere Benotung.

0,7

Wertstabilität*

+ Dem neuen ML 250 BlueTEC wird eine ausgesprochen positive Wertentwicklung prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen. Zudem wirkt sich das Image von Mercedes positiv für den Wiederverkauf aus.

5,0

Kosten für Anschaffung*

- Der Grundpreis liegt bei knapp 55.000 Euro - das ist enorm, insbesondere, da unter der Haube nur ein Vierzylinder werkelt. Die Grundausstattung umfasst alles nötige, bekanntlich erwartet man in dieser Klasse allerdings mehr. Summiert man die üblichen Ausstattungen hinzu (ADAC Ausstattungswarenkorb), erhöht sich der Grundpreis um weitere knapp 11.400 Euro.

5,0

Fixkosten*

- Die Steuer liegt bei 285 Euro jährlich - das hält sich für ein so großes Auto in Grenzen. Weit schmerzhafter sind die Beiträge für die Versicherung, weil die Einstufungen sowohl bei Haftpflicht als auch bei Teilkasko und Vollkasko extrem hoch sind.

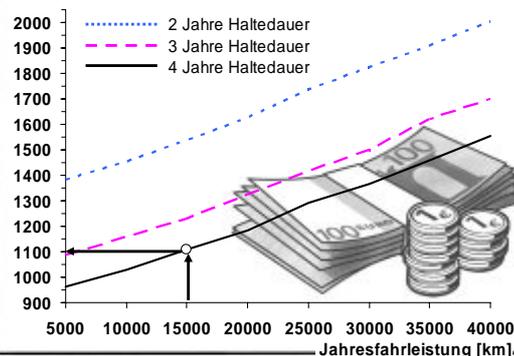
3,8

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Mercedes ML 250 BlueTEC, dann kann er sich nur im hinteren Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Zwar halten sich die Spritkosten in Grenzen, sehr teuer kommen aber die Versicherung und der absolute Wertverlust in Euro und Cent - angesichts des extrem hohen Anschaffungspreises hilft auch die sehr gute Wertstabilität nicht viel.

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1107 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	350 BlueEFF.	250 BlueTEC	350 BlueTEC
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	4/2143	6/2987
Leistung [kW(PS)]	225(306)	150(204)	190(258)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	370/3500	500/1600	620/1600
0-100 km/h[s]	7,6	9,0	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	210	224
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,8 S	7,4 D	8,2 D
CO2 [g/km]	199	158	179
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/29	23/28/29	23/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	228	285	403
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1238	1107	1188
Preis [Euro]	56.763	54.978	58.727

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2143 ccm
Leistung	150 kW (204 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R17
Reifengröße (Testwagen)	255/50R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,0/ 5,9/ 9,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	158g/km / 195g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4804/1926/1788 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2145 mm
Leergewicht/Zuladung	2220 kg/730 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	470 l/945 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2950 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	945 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	151 Euro
Monatliche Werkstattkosten	90 Euro
Monatliche Fixkosten	135 Euro
Monatlicher Wertverlust	731 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.107 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/28/29
Grundpreis	54.978 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Mercedes ML 250 BlueTEC 4Matic 7G-Tronic Plus

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelight (Licht-Paket)	1856 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz Plus)	2678 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Licht-Paket)	1856 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Licht-Paket)	1856 Euro°
Luftfederung	2023 Euro
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Runflat-Reifen	417 Euro
Spurassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht (Licht-Paket)	1856 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	643 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Nachtsicht-Assistent	1488 Euro
Navigationssystem	ab 952°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	ab 2202°

AUSSEN

Anhängerkupplung	1083 Euro
Lackierung Metallic	1035 Euro
Schiebe-Hubdach	ab 1380

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	2,2
Sicht	2,3	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	1,4	Bremse	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Sicherheit	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Innenraum	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	2,7
Raumangebot hinten*	2,2	Umwelt/EcoTest	2,1
Innenraum-Variabilität	3,5	Verbrauch/CO2*	2,7
Komfort	1,9	Schadstoffe	1,5
Federung	1,9		
Sitze	1,7	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,7
Innengeräusch	1,6	Betriebskosten*	2,6
Klimatisierung	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,4
Motor/Antrieb	1,8	Wertstabilität*	0,7
Fahrleistungen*	2,2	Kosten für Anschaffung*	5,0
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	5,0
Schaltung	1,5	Monatliche Gesamtkosten*	3,8
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest