

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Nieuwe M kan concurrentie weer aan Grote klasse

Mercedes had het moeilijk met de eerste ML, die sinds de introductie in 1997 onderwerp was van stevige kritiek. Vooral de goedkope uitstraling van het interieur en de matige rijkwaliteiten kregen ervan langs. Met de nieuwe M-klasse heeft Mercedes zich knap gerevancheerd.



Ook van achteren is de nieuwe ML veel dynamischer gevormd. Gelukkig is de ML ook praktisch gebouwd, grote goederen schuif je met speels gemak naar binnen.

En dat was ook hard nodig, want de eerste ML werd al gauw links en rechts ingehaald door concurrenten als BMW en Land Rover, en later ook door Porsche en Volkswagen. De nieuwe ML heeft in grote lijnen het silhouet van zijn voorganger behouden, maar de kenner ziet direct de talloze verschillen en ervaart de sterk verbeterde kwaliteit. Hij is langer, breder en lager en heeft een aanzienlijk langere wielbasis. De nieuwe grille en koplampen en vooral de breed uitgeklopte wielkasten, geven de nieuwe ML de krachtige 'kaken' die hij nodig heeft om met waardigheid de inmiddels stevige concurrentie te kunnen pareren. De nieuwe ML ziet er niet alleen dynamisch maar zelfs een beetje agressief uit en dat kan geen kwaad. Hij moet het immers opnemen tegen de BMW X5, Land Rover Discovery en Range Rover Sport, de Volkswagen Touareg en de Volvo XC90 V8. Knappe en capabele auto's die in de afgelopen paar jaar een stuk marktaandeel hebben verloren dat deze nieuwe Mercedes ML eerst nog maar eens moet zien terug te verdienen. Mercedes heeft daartoe grootse plannen. Het nieuwe wapen, de ML 350 was een kleine week te gast op onze redactie. Met een standaard prijs van € 67.950,- is dit geen goedkope aanbieding en met wat handige en praktische opties uit de lange lijst die Mercedes zijn klanten voorshotelt, kwam de totale prijs op € 82.629,-.

Heerlijke V6

Het merendeel van de ML-modellen zal met een van de moderne diesels 280 CDI of 320 CDI worden besteld, maar wij kozen voor de ML 350 voorzien van de nieuwe 3,5 liter V6 benzinemotor. Deze fraaie, compacte unit ligt in de lengterichting voorin en drijft via een zeventraps-automaat permanent alle vier de wielen aan.

De motor is geheel uit lichtmetaal opgebouwd en is volgens Mercedes-Benz enkele procenten zuiniger dan zijn voorganger. Vier nokkenassen (twee per cilinderrij), vier kleppen per cilinder en een cilinderinhoud van 3498 cm³ staan borg voor een vermogen van 200 kW en een opvallend hoog maximum koppel van 350 Nm bij 2400 t/min. Het resultaat is een lekker smeuijge zescilinder motor, met voldoende trekkracht en die zich qua geluid bescheiden op de achtergrond houdt. Maar ook een motor die soms ietwat onverwacht een tamelijk rauwe brul ten beste geeft wanneer er prestaties worden verlangd. Niet zo'n wonder eigenlijk wanneer je bedenkt dat er een dikke 2100 kg rijklaar gewicht moet worden meegezeuld. Hij kan de ML goed aan, al zou een V8 wel lekkerder zijn natuurlijk. Alleen zul je dan een fikse brandstofrekening voor lief moeten nemen, want met deze V6 scoorden we al een gemiddeld verbruik van 1 op 7,5. Niet vreemd overigens voor een zware 4WD met automaat en de luchtweerstand van een aardige middenwoning. Die kan ondanks alle motorinnovaties gewoon niet zuinig zijn.

Mercedes voorziet de ML 350 standaard van een zeventraps automaat. Deze geavanceerde bak wordt bediend door een kleine hendel aan de stuurkolom met alleen de standen P-R-N-D. De automaat werkt zó geruisloos en ook zó schokvrij dat je scherp op de toerenteller moet letten om de schakelmomenten te 'zien'. Alleen af en toe wanneer de bak alvast terug schakelt en je dan plotseling gas geeft, kun je 'm even te grazen nemen en voel je toch een schokje. Zelf schakelen kan ook, daarvoor zijn er de peddels links en rechts aan het stuur die beide zowel op- als terugschakelen. Ze zijn wel wat aan de kleine kant.

Verwennerij

Eén van de voordelen van de nieuwe M-klasse is dat hij een stuk ruimer werd dan zijn voorganger. Dat komt door de grotere afmetingen van de auto en doordat Mercedes hem nu met zelfdragende carrosserie heeft ontworpen. Weg dus met het antieke ladderchassis. Het interieur is één en al verwennerij. Het ontwerp van binnen is bij de nieuwe ML dusdanig fraai dat alle herinneringen aan 'hoe het vroeger was', op slag zijn verdwenen. Het ziet er gelikt uit. Been- en hoofdruimte zijn er zowel voor als achter meer dan voldoende, de stoelen zijn ruim en bieden voldoende steun. De lederen bekleding (een optie) is mooi maar wie echt stevig wil zitten in plaats van glijden, gaat voor stof. De instap is voor en achter makkelijk, de bestuurdersstoel is gedeeltelijk elektrisch verstelbaar en kan ook kantelen. De stuurkolom kan eveneens kantelen en schuiven, dus je kunt altijd wel een goede stuurpositie vinden.

De instrumenten zijn recht voor de bestuurder geplaatst, ze zijn erg duidelijk afleesbaar, alleen ontbreken een temperatuurmeter en oliedrukmeter. Tussen de grote analoge meters bevindt zich een goed zichtbare display voor de boordcomputer, terwijl het audiosysteem, de climate control en de navigatie (optie) op de middenconsole zijn ondergebracht. Bakken, vakken en tassen maken het leven tijdens lange ritten in de ML aangenaam, maar ondanks de diepe bak onder de vloer van de goed bereikbare laadruimte, missen we daar een rolgordijn



Na duchtige kritieken op het interieur van de eerste ML nam Mercedes het zekere voor het onzekere en maakte er deze keer iets heel moois van.



Prachtige, overzichtelijke analoge meters, een multifunctioneel stuurwiel met knopjes voor de telefoon en de audio.



De middenconsole lijkt op het eerste oog een woud van onbegrip. Maar na een korte studie kun je er al snel mee uit de voeten en blijkt de bediening van audio, climate control en navigatie erg eenvoudig.

Een stoere, karaktervolle auto met duidelijke Mercedes kenmerken. De nieuwe ML ontbeert het 'lompe' uiterlijk van z'n voorganger.



Wie aan de grote kofferbak nog niet genoeg heeft, kan altijd de achterbank geheel of in delen omklappen. Onder de vloer is een diepe bak voorhanden.

om nieuwsgierige en brutale blikken geen kans te geven. Waarom toch? Ook missen we een serieus reservewiel, de ML-rijder moet zich maar met een pompje en ander hulpmateriaal zien te redden.

De uitrusting van de ML is verder zo compleet als je van een auto in deze prijsklasse kunt verwachten. Er valt eigenlijk weinig aan toe te voegen, afgezien van bi-xenonverlichting, navigatie en lederen bekleding. De laatste twee zijn overi-

gens wél standaard op de ML 500. Heel grappig is de zogenaamde bochtverlichting. Deze hoort bij het bi-xenonpakket en zit in de verstralers in de voorbumper. Ze werken alleen onder de 40 km/h bij en draaien met de ingestuurde voorwielen mee om de gewenste rijrichting te verlichten. Zowel de afwerking als de overal gebruikte materialen zijn van grote klasse. Een hemelsbreed verschil met de eerste ML-modellen!

Uiteraard heeft Mercedes ook alle registers opengetrokken waar het de actieve en passieve veiligheid betreft. We noemen slechts ABS en ESP en een bandenspanningcontrolesysteem, gordelspanners voor en achter en een automatische kinderzitherkenning in de rechter voorstoel.

Perfecte reisgenoot

Mercedes biedt voor de M-klasse talloze extra's. Eén daarvan is luchtvering en een daarbij beho-

Service op maat

Net zoals alle nieuwe Mercedes-modellen is ook de ML voorzien van Assyst+. Een slimme boordcomputer bewaakt nauwkeurig de onderhoudsbehoefte van de ML. Het systeem waarschuwt niet alleen dat het tijd is voor een werkplaatsbezoek, maar ook welke werkzaamheden er uitgevoerd moeten worden.



Het Assyst-systeem dirigeert de ML-rijder naar de werkplaats. De boordcomputer laat keurig zien wanneer het tijd is voor welk onderhoud.

rend off-roadprogramma plus hoge en lage gearing. Onze testauto was echter van de meer gangbare 'stalen vering' voorzien en die komt

Modelserie en prijzen

ML 350:	€ 67.950,-
ML 500:	€ 96.000,-
ML 280 CDI:	€ 67.550,-
ML 320 CDI:	€ 70.800,-
ABS/ASR:	standaard
Stabiliteitsregeling:	standaard
Remassistent:	standaard
Zij-airbags:	standaard
Windowbags:	standaard
Xenon-verlichting:	optie € 2.249,-
Regensensor:	standaard
Elektrische zijruiten:	standaard
Climate control:	standaard
Cruise control:	standaard
Audiosysteem:	standaard
Navigatiesysteem:	optie € 3.612,- (standaard op ML 500)
7-traps automaat:	standaard
Lederen bekleding:	optie € 1.380,- (standaard op ML 500)

DaimlerChrysler Nederland

(030) 247 19 11, www.mercedes.nl



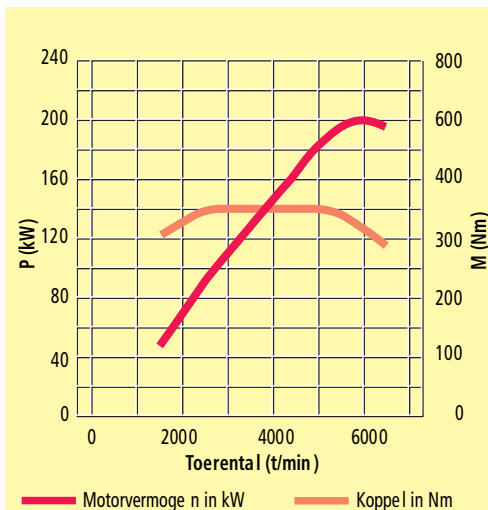
De nieuwe V6 benzinemotor is de zwaarlijvige ML goed de baas. Meer trekkracht biedt de V8 of de twee zescilinder diesels. De 320 CDI is zelfs goed voor 510 Nm!

Mercedes breekt dus met vaste onderhoudsbeurten en kiest voor service op maat. Afhankelijk van de gebruiksomstandigheden is de ML na 15.000 tot wel 40.000 km aan verse olie toe. Voor de benzinemotoren schrijft Mercedes een MB 229.5 olie voor en de diesels worden gevuld met een 229.31. Het interieurfilter gaat 40.000 km mee, de bougies 100.000 km en het luchtfilter respectievelijk 60.000 km (benzinemodellen) of 80.000 km (diesels). De distributie verloopt via een ketting en is dus volledig onderhoudsvrij, dat laatste geldt ook voor de kleppen. De transmissies worden éénmalig ververs bij 60.000 km.

standaard met DSR wat staat voor een bergaf rem, vergelijkbaar met wat bij Land Rover 'hill holder' wordt genoemd.

We gaan er zonder meer vanuit dat de ML 350 beschikt over uitzonderlijke eigenschappen voor rijden in zwaar terrein, maar 99% van de eigenaren gebruikt zijn auto voornamelijk op gewone wegen. En daarop doet de ML 350 het geweldig goed. Je went heel snel aan de hoge zit want die zorgt voor een goed overzicht en is dus op zich al actief veilig. Van de permanente 4WD merk je helemaal niets, ook niet bij een korte bocht. De draaicirkel is met 11,3 meter niet al te klein maar de ML is voldoende wendbaar. De snelheidsafhankelijke, variabele parameter besturing zorgt voor een uitstekende gevoeligheid en voor voldoende stuurscherpte, zeker voor een dergelijk type auto. We hebben het tenslotte over een SUV. En ook in dat licht bezien is het fraaie onderstel, bestaande uit dubbele wieldraagarmen voor en de bekende maar aangepaste multilink met schroefveren achter, een opmerkelijke keuze. Maar ook een hele goede want de ML gedraagt zich onder vrijwel alle omstandigheden bijna als een normale personenauto en hij stuurt en veert werkelijk geweldig. Een perfecte auto voor dagelijks vervoer en voor lange afstanden!

Dick Schornagel



Testmetingen

**Auto & Motor
TECHNIEK**

Max. motorvermogen (fabrieksopgave):	200 kW bij 6000 t/min	
Max. koppel (fabrieksopgave):	350 Nm bij 2400 t/m	
Acceleratie:		
0-80 km/h:	7,1 sec.0-100 km/h: 8,4 sec.80-120 km/h: ..	7,7 sec.
Geluidsmetingen:		
80 km/h: 62 dBA	100km/h: 63 dBA	120 km/h: 65 dBA
Brandstofverbruik EC 93/116:		
Stadsrit: 16,6 liter op 100 km	Buitenweg: 8,5 liter op 100 km	
Combinatierit:	11,7 liter op 100 km	
Gemiddeld testverbruik:	13,2 liter op 100 km	
Topsnelheid (fabrieksopgave):	225 km/h	



Het bijna totale gevoel van kwaliteit en verwennerij, het fraaie interieur met goede stoelen en dit alles gecombineerd met de geweldige rij-eigenschappen maken de nieuwe ML tot één van die auto's die je ook lang na een testrit niet gemakkelijk vergeet.



We hadden graag iets grotere schakelpeddel aan het stuur gezien, de hendel voor de cruise control/limiter zit nog steeds op de verkeerde plaats, en we zouden toch wel erg graag een dekzeil over de gehele bagageruimte hebben. En oh ja, leg er alsjeblieft weer een gewoon reservewiel in!