



Kenner unterscheiden die unterschiedlichen Varianten an Kühlergrill und Stoßfänger.

Diesel für Herz und Hirn

Herzstück der feinen V-Klasse ist ein prächtiger Dieselmotor. Er leistet viel und verbraucht wenig – eben ein Diesel für Herz und Hirn.

Der Morgen ist noch kühl, als der 2-l-Diesel gleich nach dem Aufwachen leicht knurrend in den Tag startet. Vor dem Mercedes V 220 d schraubt sich die Ausfallstraße mit leichter Steigung von der Küste ins Landesinnere, der Verkehr hält sich in Grenzen. Alle paar Meter bremsen Schwellen übermütige Fahrer ein. Die V-Klasse bringen sie nicht aus der Ruhe, sie meistert die Hindernisse souverän ohne Nachwippen.

Am Ortsende reihen sich Kreisverkehre aneinander, für manches Automatikgetriebe eine Herausforderung. Hier nicht, kein Zucken oder Rucken, kein falscher Gang. Dabei ist die Auswahl aus neun Stufen üppig, die Technik könnte sich durchaus verheddern. Nicht der Mercedes, dessen Motorklang längst in

ein helles Grummeln gewechselt ist. Endlich geht es auf die Landstraße, kann die Maschine durchatmen. Präzise folgt der Van jedem Lenkbefehl, die elektromechanische Lenkung mit variabler Unterstützung trifft genau das benötigte Maß an Hilfskraft. Sie agiert weder übernervös noch teigig, Vorteil Hinterradantrieb. Das Tempo pendelt sich irgendwo zwischen 70 und 100 Sachen ein, der Verbrauch laut Bordrechner bei gut 7 l/100 km. Auch ein Verdienst des feinstufigen Getriebes, dessen Wandlerüberbrückungskupplung spritsparend schon im ersten Gang zufasst.

Bonuskilometer fürs Wohlverhalten

Mitunter heißt es abbremsen, denn Rennradfahrer sind bergauf weniger munter

unterwegs als die V-Klasse mit 120 kW (163 PS) und bulligen 380 Nm – was man so Einstiegsmotorisierung nennt. Das maximale Drehmoment liegt bereits bei 1.200 Touren an, das passt zu 2,2 t Leergewicht. Das Getriebe hält die Maschine gekonnt nahe bei 1.500 Touren, jedenfalls in Stufe C wie Comfort. In S wie Sport flutscht es sofort einen Gang hinunter. Das soll Dynamik vermitteln, wirkt bei ruhiger Fahrweise indes etwas hektisch. Also besser reservieren für Einsätze mit Anhänger oder für die Berge.

Trotz Modellpflege verzichtet das Multifunktionslenkrad mit seinem hand-schmeichelnden Lederbezug auf die komplexen Wisch-und-Weg-Tasten des aktuellen Sprinter, kein Nachteil. Wer sich per Tastendruck durch den Bordrechner



klickt, landet bei einer Öko-Anzeige. Zurzeit stehen alle Balken auf grün, so soll es sein. Für Wohlerhalten gibt es Bonuskilometer wie bei der Fluggesellschaft.

Auf einer kurvenreichen Passage steht Fahrspaß und Kunstflug auf dem Programm, muss der Zweiliter zeigen, was er kann. Er kann viel, sehr viel. Dreht munter hinauf bis knapp 5.000 Touren, fühlt sich dabei im Unterschied zur Vorgängermaschine spürbar wohl. Das Fahrwerk hält mit, in der Sportausführung mit dezenter Tieferlegung haben es die Ingenieure sympathisch straff abgestimmt, aber nicht hart. Also tollt der 4,9 m lange Van übermütig durch die Kurven, bis ihn das ESP sanft und fast unmerklich einfängt, spürbar allenfalls am warnenden Geflacker in den Instrumenten. Stufe S heißt Spaß, die Stoßdämpfer reagieren straffer und der Motor bissiger aufs Gas.

Vom Diesel nichts zu hören

Überhaupt, die Maschine: Ein Aluminium-Kurbelgehäuse spart Gewicht, Stahlkolben vertragen deftige Zünddrücke, der Einspritzdruck erreicht im Maximum

deftige 2.500 bar, eine glatte Beschichtung der Zylinderlaufbahnen reduziert Reibungsverluste, der Brennraum mit Stufenmulde erhöht laut Mercedes die Effizienz und verringert die Rohemissionen. Was übrig bleibt, reinigt ein Geflecht von Katalysatoren und Filtern, unter-

stützt von 24 l Adblue. Auch bei scharfer Fahrweise schaltet die Wandlerautomatik watteweich, überspringt agil bei Bedarf Gänge. Manuelle Eingriffe per Schaltpad? Überflüssig, jetzt hält das vielstufige Getriebe das Triebwerk im Bereich seiner maximalen Leistung. Am Ende der Hatz

TEPE SYSTEMHALLEN

Pultdachhalle Typ PD3 (Breite: 15,00m, Länge: 6,00m)

- Höhe 4,00m, Dachneigung ca. 3°
- mit Trapezblech, Farbe: Aluzink
- inkl. imprägnierter Holzpfetten
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Mehr Infos

Aktionspreis

€ 8.990,-

ab Werk Buldern; excl. MwSt.

Schneelastzone 2, Windzone 2, a. auf Anfrage

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS

Heinz Schutz GmbH
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0

www.schutz-fahrzeugbau.de



Wer es prächtig mag, schaut in der V-Klasse auf fast echtes Edelholz und nimmt auf feinem Nappaleder Platz.

ist der Gesamtverbrauch auf knapp 12 l/100 km gestiegen. Die grünen Balken der Öko-Anzeige sind verschwunden, Bonuskilometer dahingeschmolzen. Höchste Zeit, dass an Bord wieder Vernunft einkehrt, zumal sich nun Ortsdurchfahrten aneinanderreihen.

Außerhalb schnürt die V-Klasse gelassen dahin, in der Stadt liegen bei Tempo 50 gerade mal 1.500 Touren an. Vor einer Ampel warnt der Notbrems-Assistent lauthals wegen Gefahr im Ver-

zuge. Geht's gemächlich voran, sackt die Drehzahl bis auf 1.200 Touren, der Motor steckt es ohne Murren weg. Und der Gesamtverbrauch ist auf 9,8 l/100 km gesunken. Fehlt noch ein Autobahn-teilstück, verordnet ist Tempo 120. Die V-Klasse gleitet überlegen dahin, vom Diesel ist nichts zu hören, der Wind zischelt leise um die Karosse. Wer es sich bequem machen will, klemmt sich beim Verstellen der Rückenlehne die Hand zwischen Sitz und B-Säule ein.

Cockpit mit Nadelstreifen

Der Drehzahlmesser zeigt bei 100 Sachen erneut sehr moderate 1.500 Touren, das ist gesund und sparsam. Fordert der Fahrer beim Überholen oder an Steigungen mehr Mumm ab, schaltet die Technik flink und unmerklich zurück. Die V-Klasse agiert ausgesprochen wach auf jede Regung.

Zeit, sich umzuschauen: Die geschwungene Armaturentafel ist in der Grundauführung schwarzglänzend ein-

Darf's etwas mehr sein?

Die uralte Kaufmannsfrage ist bei Mercedes sehr geschätzt, klar darf es immer etwas mehr sein. Zum Beispiel eine V-Klasse 250 d in Langvariante, das heißt gut 5 m Van und 140 kW (190 PS) sowie 440 Nm unter der Haube. Was bei der V-Klasse Mittelmaß heißt, wäre im Vito Tourer die Maximalausführung. Ein Motor mit reichlich Reserven für nahezu alle Lebenslagen. Nicht genug? Dann kommt die neue Spitzenvariante V 300 d in Betracht. Die Zeiten sind vorbei, als ein Mercedes Dreihunderter 3 l Hubraum versprach: Auch hier arbeitet der neue Zweiliter, hochtrainiert mit 176 kW (239 PS) und 500 Nm Drehmoment. Mit Overtorque werden daraus

sogar kurzfristig 530 Nm. Die Fahrstufe „S“ ist angesichts des Kraftpotenzes eher überflüssig, verleitet zu unnötigen Schaltungen. Besser in „C“ bleiben, ist ohnehin bei jedem Motorstart automatisch vorgewählt.

Als Flaggschiff in Langausführung mit Allradantrieb 4Matic meistert die V-Klasse üble Pisten, die der Fahrer dem feinen Van gar nicht zumuten will. Aber der nächste Winter kommt bestimmt. Die lange V-Klasse fährt stoisch geradeaus, gleitet sehr komfortabel dahin, schweben wie im Reisebus. Auf kurvigen Strecken fehlt dann ein wenig Behändigkeit. Wer den Van trotzdem fordert, spürt leichte Schaltstöße, Motor, Getriebe und der variable Allradantrieb haben gut miteinander zu tun. Also gleich sanft dahingleiten, das steht dem Edelmann ohnehin besser.

Mittlere Motorisierung der V-Klasse: V 250 d mit 140 kW (190 PS)



Spitzenantrieb: V 300 d mit Zweiliter-Turbodiesel und 176 kW (239 PS)



gefärbt, von grauen Wellenlinien überzogen und dezent mit Chrom geschmückt. Das Ganze sieht adrett aus, weder karg noch überladen. Je nach Ausstattung gibt es das Cockpit auch mit eleganten silbrigen Nadelstreifen. Und wer es prächtig mag, ist bei Mercedes-Benz stets willkommen, in diesem Fall glänzt und spiegelt die Oberfläche in Ebenholzoptik. Geschmackssache, Böswilligen denken prompt an vermeintliche Luxusuhren, die es am Rande gewisser Touristenzentren zu verblüffend niedrigen Preisen gibt.

So schick die Dekorateure die V-Klasse auch ausstaffiert haben, auf das vielseitige und in jeder Hinsicht unterhaltsame Kommunikationssystem MBUX aus dem Sprinter muss die V-Klasse verzichten. Ebenso auf einen aktiven Spurassistenten, ein Spurwarner muss genügen. Er dürfte ruhig ein paar Meter früher reagieren.

Am Ende der Etappe führt der Weg zurück durch die Stadt zu unserem Ausgangspunkt. An den Ampeln lässt sich

Motorwechsel Schritt für Schritt

Die PKW mit Stern haben ihn, jetzt auch die V-Klasse, nun ist der Vito Tourer mit PKW-Zulassung an der Reihe: Der kultivierte 2-l-Diesel namens Mercedes OM 654 sickert Baureihe für Baureihe ins Programm. Von oben nach unten, von fein bis nicht ganz so fein. In V-Klasse und Vito Tourer zunächst nur mit Automatik, das Sechsgang-Schaltgetriebe folgt im Herbst. Ursache, so verrät ein Mercedes-Ingenieur, sind die

aufwändigen und vielfältigen Abnahme-prozeduren, es fehlt schlicht an Prüfstandskapazität. Und was ist mit den Transportern mit LKW-Zulassung, mit Vito Kastenwagen und dem Sprinter? Hier ist noch ein wenig Zeit, denn die Abgasstufe Euro 6d-Temp wird für bestehende Modellreihen erst im Laufe des kommenden Jahres verbindlich. Ein Grund, weshalb der Vorgängerdiesel OM 651, ein Vierzylinder mit 2,15 l Hubraum, noch ein wenig im Programm bleibt, obwohl der kernige Vierzylinder nicht die besten Manieren an den Tag legt. 2020 wird dann auch dort der Wechsel fällig.

die Start/Stop-Anlage ein wenig Zeit, beim Anspringen schüttelt sich der Mercedes mitunter leicht, als störte man ihn beim Nickerchen in der Mittagspause. Es geht abwärts, auch mit der Verbrauchsanzeige, dafür aber aufwärts mit den Mundwinkeln. Denn die V-Klasse rollt mit einem Schnitt von 8,4 l/100 km zurück auf den Parkplatz. Zwar sind wir entfernt vom Normmix von 6,0 l/100

km, aber zwischendrin sind wir auch weit jenseits der Norm gefahren. Auch die grünen Balken der Öko-Anzeige wagen sich mittlerweile wieder hervor. Leise knirscht der Kies unter den Rädern, die Maschine atmet ein letztes Mal tief durch, bei Zündung aus wechselt die Technik automatisch in die Parkstellung – Komfort à la V-Klasse.

Randolf Unruh

Planen Sie demnächst einen **BETRIEBSAUSFLUG?**

Auf der Plattform gruppenreise-navi.com und im ***Reiseführer Club-Ziele** finden Sie europaweit mehr als 2.000 Angebote von Hotels, Restaurants, Veranstaltungen, Ausflugs- und Erlebniszielen.

Kostenfreier und unverbindlicher Anfrage-Service direkt über die Website:

www.gruppenreise-navi.com/suche/gruppenanfrage



*Als Leser des KFZ-Anzeiger können Sie den **Reiseführer Club-Ziele** jetzt kostenfrei bestellen. Senden Sie einfach eine Mail an: gruppenreise-navi@stuenings.de, Stichwort: KFZ-Anzeiger

gruppen 
reise navi

