



# Die gepflegte Luxus-Schuhschachtel

**GROSSRAUM-LIMOUSINE** Ab Frühjahr kann man die erneuerte V-Klasse von Mercedes bestellen. Hier lesen Sie, wo die optisch kaum wahrnehmbaren Unterschiede zur 2014er-Version zu finden sind.

Jürg Wick

Es hat sich bei den Autoherstellern eingebürgert, dass man Neuheiten häppchenweise serviert. Dafür finden sich mehrere Gründe. Erstens bleibt man länger im Gespräch. Zweitens kann man potenzielle Interessenten dazu animieren, sich über die speziellen Angebote des Auslaufmodells kundig zu machen. Und drittens erwartet man dadurch, den einen oder anderen Kunden, welcher kurz vor einem Abschluss steht, noch auf seine Seite ziehen zu können. Obwohl die Verkaufspreise für die neue V-Klasse noch nicht feststehen – deren Publikation dürfte dann der nächste Happen noch vor einer Fahrmöglichkeit sein –, lässt ein erster Augenschein die Aussage zu, dass sich das Warten auf die neue V-Klasse lohnen könnte. Voraussetzung: Die Leistungs-, Komfort- sowie Luxusansprüche liegen etwas höher als bei den Mitbewerbern von Ford über PSA und Renault bis hin zu VW. Das hat schon bislang funktioniert. Dafür stehen rund 209 000 seit 2014 ausgelieferte V-Klasse-Fahr-

**Konventionelle Armaturen** Die Instrumente im Armaturenbrett arbeiten nach wie vor analog.

zeuge, verkauft nicht nur in Europa und Nordamerika, sondern auch in neu erschlossenen Märkten wie China oder Indien im vergangenen Jahr.

**Weniger Hubraum, mehr Gänge**

Kernstück der Modellpflege sind neue, leistungsfähigere und sparsamere Motorisierungen in Verbindung mit der aus anderen Mercedes-Modellen bereits bekannten neunstufigen Getriebeautomatik. Statt 2,15 Liter grosser Vierzylinder (OM651) mit 136, 160 und 190 PS kommen neuerdings Zweiliter-OM654-Vierzylinder in den Ausführungen 190 und 239 PS zum Einsatz. Möglich, dass es zu einem späteren Zeitpunkt auch eine günstigere Version mit rund 140 PS in Verbindung mit manueller Schaltung gibt.

Die beiden ab Produktionsstart erhältlichen Ausführungen sind an eine Wandlerautomatik gekoppelt und wahlweise mit Heck- oder Allradantrieb (4Matic) verfügbar. Nach dem harten Winter wird Letzteres der V-Klasse in Nordamerika als Executive-Shuttle zu weiterem Aufwind verhelfen. Im Vergleich zu seinem Vorgänger verbraucht der

neue Motor weniger Treibstoff – in der Leistungsstufe V 250 d soll die Einsparung bei rund 13 Prozent liegen. Verantwortlich dafür sind die Luftführung auf der Ansaug- und Abgasseite sowie der Einsatz der Common-Rail-Einspritzung in vierter Generation mit bis zu 2500 bar Druck. Die interne Reibleistung konnte um rund 25 Prozent gesenkt werden.

Der OM654 ist auf die kommende Emissionsgesetzgebung (RDE – Real Driving Emissions) ausgelegt und erfüllt die Euro-6d-Temp-Norm. Die meisten Nebenaggregate sind direkt am Motor verbaut. Der integrierte Technologieansatz aus neuem Stufenmulden-Brennverfahren, dynamischer Mehrwege-Abgasrückführung und motornaher Abgasnachbehandlung ermöglicht geringe Verbrauchswerte. Durch die isolierte und motornahe Anordnung hat die Abgasnachbehandlung einen geringen Wärmeverlust und günstigste Arbeitsbedingungen. Den bereits aus der C- und E-Klasse bekannten OM654-Motor wird ausserdem eine bessere Laufruhe als dem 2,15-Liter-Aggregat nachgesagt.

TECHNISCHE DATEN				
Mercedes Benz V-Klasse	V 250 d	V 250 d 4Matic	V 300 d	V 300 d 4Matic
Zylinder/Hubraum	R4 11951	R4 11951	R4 11951	R4 11951
Motorbauart	16V Turbo	16V Turbo	16V Turbo	16V Turbo
Bohrung x Hub	82 x 92.3	82 x 92.3	82 x 92.3	82 x 92.3
Leistung	kW/PS bei 1/min	140/190 bei 3800	140/190 bei 3800	176/239 bei k.A.
Drehmoment	Nm bei 1/min	440 bei 1400	440 bei 1400	500 bei k.A.
Kraftübertragung	AT9/RWD	AT9/AWD	AT9/RWD	AT9/AWD
L x B x H Radstand	4895 x 1928 x 1880/3200			
Kofferraum/Ladevolumen	ab 610	ab 610	ab 610	ab 610
Beschleunigung 0–100 km/h	9.5	10.2	7.9	8.3
Höchstgeschwindigkeit	205	199	220	214
Verbrauch Diesel (komb.)	l/100 km	5.9–6.3	6.3–6.8	6.3–6.8
CO <sub>2</sub> -Ausstoss	g/km	154–165	171–180	154–165

Im Antriebsstrang findet sich erstmals das 9G-Tronic-Automatikgetriebe. Die komfortable und effiziente Wandlerautomatik ersetzt das 7G-Tronic-Gebriebe und ist serienmässig im V 300 d (Treibstoffverbrauch kombiniert 5.9–6.3 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 154–165 g/km) sowie im V 250 d verbaut. Der Fahrer kann über den Dynamic-Select-Schalter mithilfe der Fahrprogramme Comfort und Sport das Schaltverhalten beeinflussen oder im Modus Manuell mit den Lenkradpaddeln selbst schalten. Das 9G-Tronic ist etwas leichter und beansprucht weniger Bauraum als das alte Getriebe. Den hohen Wirkungsgrad von 92 Prozent erreicht es auch dank der bedarfsgerechten Ölversorgung mit Flügelzellenpumpe und elektrischer Zusatzpumpe. Für Antriebskomfort sorgen der Doppelturbine-Torsionsdämpfer mit Flichkraftpendel sowie die Wandler-Überbrückungskupplung mit Rückdruckfeder.

**Fühlbar, kaum sichtbar**

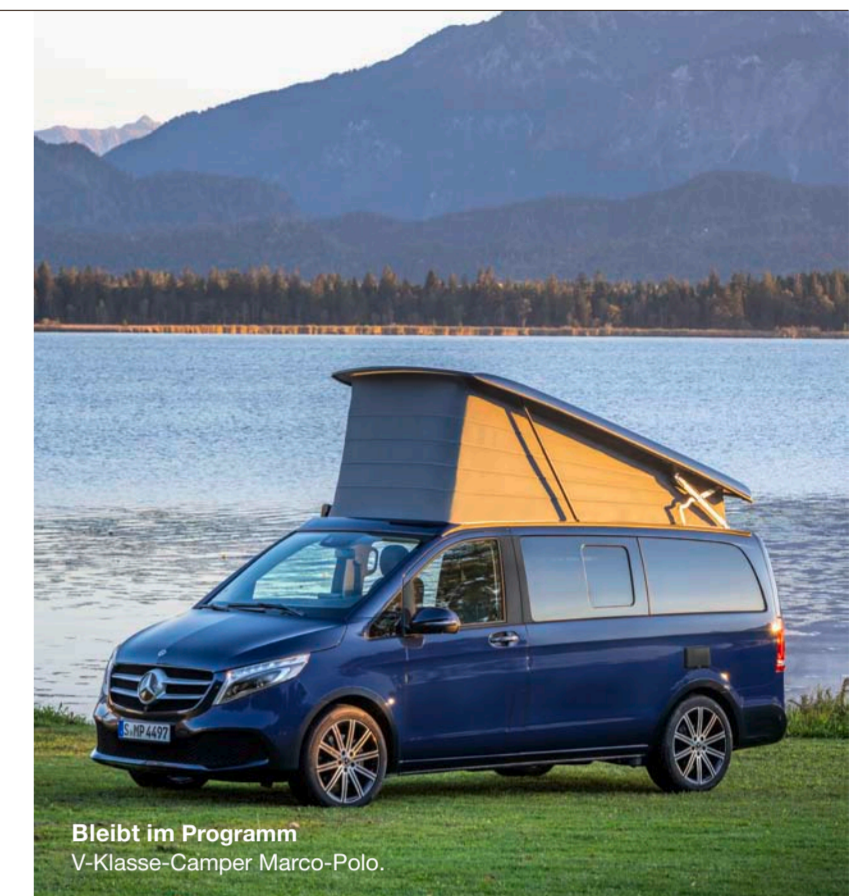
Hand an ein bestehendes Modell zu legen, wird für Designer zunehmend zum Balanceakt, zumal bei

einem Grossraumfahrzeug, wo als Massstab der Schuhkarton gilt.

An der Karosserie wurde deshalb nur diskret modelliert, bis auf eine leicht geänderte Front mit optisch in die Breite gezogenem Einlass unterhalb des Kühlergrills bleibt alles beim Bekannten, also auch die Dimensionen. Mit knapp 1.9 Metern Bauhöhe ist die V-Klasse tiefgaragentauglich, selbst die Campingversion Marco Polo mit aufstellbarem Dach.

Das Angebot an Fahrassistenten wurde mit einem Bremsassistenten, der im Bedarfsfall eine autonome Vollbremsung einleitet, sowie dem Fernlichtassistenten Plus erweitert.

Innen feilte man zwar an Details, aber in den Grundzügen ist alles so praktisch geblieben wie bekannt. Die Instrumente sind neu, funktionieren aber weiterhin analog. Neu sind für die zweite Reihe Sitze mit Luxusfeatures erhältlich: Liegefunktion, Massage, Klimatisierung – alles dabei. Massage, Belüftung und Heizung lassen sich in jeweils drei Stufen direkt am Sitz einstellen. Die Luxusitze lassen sich verschieben und können auch gegen



Bleibt im Programm V-Klasse-Camper Marco Polo.

die Fahrtrichtung eingebaut werden. Standard sind Sitzbänke, damit ist die Grossraumlimousine ein geräumiger Achtplätzer mit 610 Liter Kofferraum. Die separat öffnende Heckscheibe gibt es weiterhin.

Erneuerte Versionen Lang (5.14 m) und Extralang (5.37 m) sowie eine aufgefrischte Nutzfahrzeugversion Vito sind für die Öffentlichkeit noch kein Thema. Sie sind aber ebenso gesetzt wie eine elektrifizierte Version EQ V mit etwa 400 Kilometern Reichweite. Eine Studie davon steht am kommenden Genfer Salon. ●



Foto: Mercedes

Renault Nutzfahrzeuge bringen Ihr Geschäft in Fahrt.  
Jetzt mit attraktiven Lagerprämien.

+ Renault TRAFIC  
Ab Fr. 16 900.–

+ Renault MASTER  
Ab Fr. 18 400.–

+ Renault KANGOO Express  
Ab Fr. 10 900.–

+ Renault ALASKAN  
Ab Fr. 24 550.–

**Nur für kurze Zeit auf alle Renault Nutzfahrzeuge: Flottenrabatt bis 20%, Bonus-Politik bis Fr. 1600.–, Lagerprämie bis Fr. 1000.–, alles kombinierbar. Profitieren Sie jetzt bei Ihrem Renault Partner!**