



Jarno van Maanen
13 augustus 2012

Survival of the fittest

Ga er maar aan staan: een flinke SUV verkopen in het huidige economische en ecologische klimaat. De ene fabrikant kiest ervoor alleen een hybride variant op de markt te houden, de andere richt zijn pijlen op kleinere crossover modellen. Mercedes gooit het over een andere boeg, door de bestaande motoren zuiniger te maken en een viercilinder aan de line-up toe te voegen. Verder is de ML nu leverbaar met een offroad-pakket, om zo wat meer inhoud aan de utility van deze sports utility vehicle toe te voegen. Is dat voldoende om deze met uitsterven bedreigde soort te laten overleven?



Doeltreffend

Voor het design hebben de Stuttgarters duidelijk gekozen voor evolutie boven revolutie. De basisvorm is hetzelfde gebleven, met zijn korte overhang voor en achter. Ook de voorkant verrast niet. Wat opvalt is dat het front wel veel strakker is ontworpen. Kijk bijvoorbeeld naar de koplampen of naar het rooster onder de grille; het is allemaal net wat doeltreffender, met minder poespas vormgegeven. Wat ons betreft een vooruitgang. Aan de achterkant zijn de verschillen duidelijker. Zo zijn de achterlichtunits veel breder van opzet, waardoor de ML gevoelsmatig een stuk breder is dan zijn voorganger, terwijl het in werkelijkheid maar anderhalve centimeter scheelt. Hij is overigens ook twee centimeter langer, maar dat valt nauwelijks op.



Vorstelijk

Binnenin heeft de ML, met name qua opzet van het dashboard, dezelfde ontwikkeling doorgemaakt als andere modellen van Mercedes. De bedieningspanelen zijn duidelijker geclusterd en het centrale display is verplaatst naar de bovenkant van de middenconsole. Het ziet er opgeruimd uit en de afwerking is subliem. Kenmerkend zijn de draaiknoppen van de airco en de audio; ze zijn vrij van speling en draaien met precies genoeg weerstand en feedback. Over knoppen gesproken, de bediening van het offroad-systeem is normaliter verzonken, zodat het ook niet in de weg zit wanneer je het niet gebruikt, 99% van de tijd dus. Overigens is het fraaie leer dat je op de bovenkant van het dashboard ziet eigenlijk kunststof, maar het ziet er zo goed uit dat je dat niet per se aan je buurman hoeft te vertellen. De stoelen en achterbank zijn uiteraard wel met echt leder bekleed.

Mercedes-Benz ML 350 BlueTEC 4Matic

Op zo'n stoel gezeten heb je weinig reden tot klagen. De zit is vorstelrijk, je kunt alles precies naar je eigen maten afstellen en ventilatie of verwarming staat altijd paraat. Ook op de achterbank is het goed voor elkaar, met name dankzij het optionele entertainmentsysteem dat geïntegreerd is in de hoofdsteunen. Uiteraard kun je een dvd'tje kijken, maar een gameconsole aansluiten of tv kijken via de optionele tv-tuner behoort evengoed tot de mogelijkheden. De achterbank heeft hij ook een heel praktische kant. Mocht je veel te verstouwen hebben, dan kun je de zittingen naar voren klappen en verdwijnt de leuning in de vloer, voor een geheel vlakke laadruimte. Opvallend is dat de totale bagageruimte - met neergeklapte achterbank dus - iets kleiner is geworden (al meet hij nog altijd ruim twee kuub), terwijl de inhoud van het deel achter de achterbank met 140 liter is toegenomen.



Efficiënt

Zoals gezegd is de ML tegenwoordig leverbaar met een zuinige viercilinder. Of dat wel goed gaat met een ruim twee ton wegende SUV? We hebben er helaas niet mee gereden, maar op papier lijkt het geen probleem: vermogen en trekkracht zijn gelijk aan die van de 300 CDI die hij vervangt en ook de prestaties verschillen nauwelijks. Het verbruik natuurlijk wel, de 250 BlueTEC is bijna 30% zuiniger. Ook de gereden 350 BlueTEC heeft een flinke sprong gemaakt; diens verbruik daalde van 8,9 naar 6,8 liter per 100 km. Verantwoordelijk hiervoor zijn onder andere een start-stopsysteem, banden met lagere rolweerstand en een verbeterde stroomlijn. Bovendien is de 3,5 liter diesel met name dankzij een nieuw inspuitsysteem een stuk sterker geworden; het vermogen nam toe van 231 naar 258 pk, de trekkracht van 540 naar 620 Nm.

Het mag vanzelfsprekend zijn dat de ML zichzelf moeiteloos kan voortbewegen. Omdat de trekkracht maximaal is vanaf 1.600 toeren per minuut, kun je vlot en comfortabel optrekken met uiterst lage toerentallen. De 7G-TRONIC automaat draagt ook bij de soepele beleving. Enig puntje van kritiek, en dat hebben we al in veel varianten van deze bak meegemaakt, is dat de kickdown even op zich laat wachten. In de praktijk bleek de 350 BlueTEC wat minder zuinig dan beloofd. We noteerden 8,3 liter gemiddeld en dat is toch wel een stukje boven de fabrieksopgave. Er zit echter ruimte voor verbetering in aan de kant van de bestuurder: wanneer we ons best deden zo zuinig mogelijk te rijden, zaten we op langere ritten zo rond de 7,5 liter. Dankzij de vergrote brandstoftank van 93 liter, een optie van 130 euro, kom je dan op een indrukwekkende actieradius van meer dan 1.200km.



Offroad

Met het offroad-pakket wil Mercedes zorgen dat de ML een beter alternatief wordt voor met name de Range Rover, die dit soort snuffjes altijd al heeft gehad. Het is een heel breed pakket, dat bijvoorbeeld lage gearing, een sperddifferentieel en extra bescherming voor de onderkant van de auto omvat. Resultaat hiervan is dat de ML door 60 cm water kan waden en hellingen van maximaal 80% kan nemen. Indrukwekkend. Bijzonder is dat alles mooi wordt weergegeven in het multimediascherm, daar zie je precies wat de huidige hellingshoeken zijn en hoe het onderstel is afgesteld. We zien echter twee beperkende factoren: wordt het echt modderig, dan zal je eerst andere banden moeten monteren en daarnaast voel je je nooit helemaal op je gemak wanneer je met zo'n kostbaar voertuig als de ML het ruwe terrein opzoekt. Een krasje is zo opgelopen en dat zou toch zonde zijn.

Mercedes-Benz ML 350 BlueTEC 4Matic

Weer terug op het asfalt blijkt dat de ML zich daar toch het meest thuis voelt. Hij is in de eerste plaats ontworpen als asfaltridder en maar goed ook, want laten we ons vooral geen illusies maken over hoe de gemiddelde SUV-rijder zijn auto gebruikt. Op de verharde wegen blijkt de nieuwe ML nog stiller en nog beter in balans dan de vorige. Je zou verwachten dat een twee ton zware en 1,80 meter hoge SUV niet het allerfijnst door de bocht gaat, maar dat valt goed mee. Sterker nog: zelfs in absolute zin ligt hij gewoon goed op de weg. Belangrijk is dat hij veel vertrouwen geeft. Het stuurwiel en de pedalen hadden misschien wat meer feedback mogen geven, maar vanwege het vertrouwen dat je krijgt, maak je je geen zorgen; je gelooft wel dat het goed komt.



Bestaansrecht

We stelden ons de vraag of de nieuwe ML zich in deze zware tijden staande kan houden. Als we het in de geest van Darwin bekijken, dan is het belangrijk om je te

kunnen aanpassen aan een veranderende omgeving. Na een week rijden kunnen we niet anders dan concluderen dat de ML daar prima in geslaagd is. Een de ene kant is de gehele motorlinie gemiddeld 25% (!) zuiniger dan voorheen en aan de andere kant wordt een breder publiek bediend, door de verbeterde offroad-capaciteiten. In de praktijk bleek het lage verbruik lastig te realiseren en is het plaatsen van kruisjes naast de optielijst een kostbare hobby (in het geval van de testauto ruim 30 mille). De tijd zal moeten uitwijzen of de ML een plaatsje kan houden binnen de automobiele populatie. We kunnen in ieder geval vaststellen dat Mercedes zijn uiterste best heeft gedaan de ML zijn 'raison d'Être' te behouden.

Plus

- + Rijdt goed on- Ên offroad
- + Afwerking en materiaalgebruik is subliem
- + Beduidend zuiniger dan voorganger...

Min

- ...maar niet zo zuinig als beloofd
- Opties drijven de prijs snel op