



**D**er Mensch hat das Auto erfunden, um gut sitzend im Stau zu stehen.“ Ich habe diesen Spruch kürzlich auf einem Abreißkalender in der Werkstatt meines Vertrauens gelesen. Auffällig ist, dass immer mehr Menschen im Stau höher sitzen als andere. Den dadurch tiefer gelegten Verkehrsteilnehmern dahinter fällt das besonders auf, weil ihnen das Heck von der Größe eines Scheunentors die Sicht auf die Straße versperrt. Wieder ein SUV, denke ich dann. Wieder ein Auto, das keiner braucht.

Bis ich eines Tages selbst in einem saß, am Steuer der neuen M-Klasse. Doch dazu später, erst mal kämpft man sich lieber durch seine eigenen Vorurteile, gerade gegenüber den *sport utility vehicles*.

Keine Fahrzeuggattung genießt seit ihrer Erfindung einen so miesen Ruf. Kaum eine schlechte Eigenschaft, die man dem Allrounder nicht nachsagt: Spritfresser, Bonzenkarre, Parkplatzverschwender, Kaputfahrer. Paradoxer aber, dass sich diese Autos trotz ihrer vermeintlichen Unbeliebtheit wachsender Absatzzahlen erfreuen. Fast 14 Prozent beträgt ihr Marktanteil in Deutschland, im ersten Halbjahr 2011 stieg die Zahl der Neuzulassungen im Segment SUV um 38 Prozent. Ist also doch was dran?

## Unentschieden KEIN AUTOTYP HAT EINEN SO MIESEN RUF WIE DAS SUV. NACH EINER PROBEFAHRT MIT DER NEUEN M-KLASSE FRAGT MAN SICH: WARUM EIGENTLICH?

TEXT: *Tim Gutke*

ILLUSTRATION: *Human Empire*

Vielleicht muss man es anders betrachten, grundsätzlicher: Das Auto, das man sich als Mann heute kauft, das kauft man nicht für den Mann, der man gerade ist, dafür ist ein Auto viel zu teuer. Man kauft es für den, der man mal sein will, früher oder später. Man kauft sich Zukunft, und zwar die, die man sich wünscht und leisten kann.

Jedenfalls ist das so, wenn man halbwegs jung ist und das Leben noch eher vor als hinter sich wähnt: Möchte man zum Beispiel bald eine Familie gründen, wird man sich keinen Zweisitzer anschaffen. Später, wenn man das Leben eher im Rückspiegel zu betrachten beginnt und die Kinder mal aus dem Haus sind, wird man sich womöglich ein Auto für den Mann kaufen, der man sein wollte, als man noch halbwegs jung war. Und das wird dann wohl ein Zweisitzer sein.

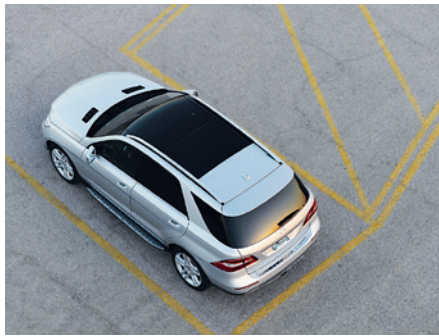
Wer ein SUV kauft, will für jede Lebenslage gerüstet sein. Fürs Gelände. Für die Autobahn, den Familienausflug. Für den Schneesturm und den Pferdeanhänger. Der will sich, mit anderen Worten, nicht entscheiden, nicht festlegen. Der hat viele Meinungen, aber keine Haltung. Der leidet an der Zivilisationskrankheit unserer Tage: Unverbindlichkeit. Er wäre also ziemlich zeitgemäß.

Ich fahre einen Oldtimer. Einen Manta A. Erste Serie, erste Hand, erster Motor. Eine Ausfahrt muss für mich Arbeit bedeuten. Ein Abenteuer, das auch mal mit gebrochenem Zündverteiler an der Raststätte enden kann. Ich habe wegen meines Autos schon Hochzeiten verpasst, Taufen, Bewerbungsgespräche. Doch am Ende, und das ist eine Frage von Ausdauer, Leidensbereitschaft und Ersatzteilversorgung, siegt stets der Mann über die Maschine.

Wäre nun das SUV ein Mann, es wäre der perfekte Schwiegersohnkandidat. Gewinndes Lächeln, immer einen Blumenstrauß für die Eltern dabei, und er brächte die Tochter wie versprochen rechtzeitig nach Hause. Irgendwie liebenswert. Und doch etwas unheimlich. Denn ob er die Tochter am Ende auch wirklich heiratete, stünde in den Sternen.

Sonst wäre das SUV ja eine Limousine oder ein Kombi oder ein Sportwagen oder ein Geländewagen: Es hätte sich entschieden.

So ein perfekter Schwiegersohnkandidat ist auf den ersten Blick auch die M-Klasse von Mercedes. Sozusagen ein Musterschüler der guten Manieren. Im Jahr 1997 schufen die Stuttgarter mit ihm das erste deutschstämmige SUV, seither haben sie mehr als 1,2 Millionen Fahrzeuge der ersten und zweiten Generation verkauft.



**Rational**  
NIEDRIGER VERBRAUCH, HOHE SICHERHEIT: TECHNISCH IST DIE M-KLASSE EINE SENSATION

**Emotional**  
DIE VERNUNFT SAGT: JA. DAS GEFÜHL ABER FRAGT: WILL ICH DER MANN SEIN, DER ZU DEM AUTO PASST?



## TECHNISCHE DATEN

>Es klingt wie ein netter Marketinggag, aber in der kleinen Vierzylinder-Motorisierung ist beim ML 250 BlueTec trotz Vierradantrieb und mehr als zwei Tonnen Leergewicht ein Verbrauch um sechs Liter realistisch, wie Langstreckentests belegen. Damit liegt er auf dem Niveau eines aktuellen Golf 1.4 TSI.

/ Motor /	4 Zylinder, 204 PS; 6 Zylinder, 306 PS
/ Verbrauch /	6 bis 7,6 Liter
/ Gewicht /	ab 2 150 kg
/ Beschleunigung /	9 Sekunden auf 100 km/h
/ Geschwindigkeit /	210 bis 235 km/h (ML 350)
/ Preis /	ab 54 978 Euro

wie sich die Perspektive verändert, wenn sich die Perspektive verändert. Die Sicht aus dem Cockpit, über alle Dächer, vermittelt ein absolutes Gefühl von Sicherheit. Die Rückspiegel erkennen auch Fahrzeuge im toten Winkel; das Lenkrad vibriert, wenn man die Spur verlässt; ein Bremssystem zieht das Auto selbstständig wieder in eben diese, wenn man das Lenkradkribbeln missachtet. Technisch beeindruckend, erst recht für einen Mann, der sich über einen funktionierenden Zigarettenanzünder im Manta freut.

Das subjektive Sicherheitsgefühl in der M-Klasse wird durch eine Studie des Statistischen Bundesamts für die Fahrzeuggattung objektiv bestätigt: Bei Zusammenstößen zwischen SUVs und Pkws haben SUV-Insassen erheblich bessere Chancen, unbeschadet zu bleiben. Da könnte man nun sagen: Das Ungleichgewicht entsteht ja erst durch diese Fahrzeuge. Richtig. Doch sie sind nun mal auf der Straße, und es werden mehr. Also: Wenn ich die Wahl hätte, wie ich Frau und Kind losschicke, dann auf Nummer sicher.

So bröckeln die Vorurteile. Schon gar an der Tankstelle: Der Motor des ML 250 BlueTec schluckt nur sechs Liter Diesel, der Vorgänger hat noch 28 Prozent mehr verbraucht. Spritfresser-Image adieu. Umso beachtlicher, wenn man bedenkt, dass der Motor eine zwei Tonnen schwere Karosserie auf mehr als 200 Stundenkilometer beschleunigt. Und das tut er wirklich anständig, in neun Sekunden von 0 auf 100, für die Stadt ausreichend, fürs Gelände allemal. Der permanente Allradantrieb macht aus dem SUV gefühlt einen vollwertigen Geländewagen und das optionale Active Curve System ihn richtig sportlich, nicht nur gefühlt; das System verhindert das typische Aufschaukeln.

Mit einem cw-Wert von 0,32 ist die neue M-Klasse sogar Klassenbesten. Erstaunlich, glaubte ich doch all die Jahre, Karosserien mit einer solchen Silhouette hätten ungefähr die Windschlüpfigkeit des Kölner Doms. Zum Vergleich: Ein Lkw bringt es auf einen Wert von 0,8, das Ein-Liter-Auto von VW auf 0,16.

Den cw-Wert meines Mantas kenne ich nicht mal, aber seinen Verbrauch kann ich auf jeder Tankquittung nachsehen: gut und gern 17 Liter Super. Anstelle sozialer Verachtung für meine Ökobilanz (wenn der Manta denn mal fährt und bewegt wird) ernte ich jedoch anerkennendes Lob für den guten Motorklang und die schönen Rauchwolken. Fair ist das gegenüber der M-Klasse und allen anderen SUVs nicht, zugegeben.

Aber wann ist ein Image schon fair? Ein Sportwagen atmet immer das Flair von Steve McQueen und Formel 1, ein Kombi besitzt wenigstens den Charme von Kinderrassel und Studentenreise. Ein Kleinwagen hat stets freie Fahrt. Und einem Familien-Van, obwohl ja auch riesig dimensioniert, würde niemand ein böses Wort nachrufen, weil ihm doch Familie schon im Namen steckt.

Nun, da es mit der neuen M-Klasse kaum wirklich vernünftige Einwände mehr gegen ein SUV gäbe: Was ist es aber, das mich trotzdem zögern lässt?

Vielleicht ist es so, dass ich nicht ein Mann sein will, der irgendwann später einmal in den Rückspiegel blickt und denkt: Schau dich an, du hattest im Leben alle Möglichkeiten – doch du konntest dich nie entscheiden. ●

Nun kommt die neue M-Klasse, die dritte Generation, und ich darf sie probefahren. Doch zunächst umrunde ich den Testwagen erst einmal, und das braucht schon Zeit. Erster Gedanke: Wer braucht so viel Wagen? Wirklich Familien? Die bundesdeutsche Durchschnittsmutter schenkt statistisch gesehen 1,3 Kindern das Leben. So wenig Kind hätte auch in einem VW-Polo Platz. In die M-Klasse hingegen bekäme man die ganze Kelly Family. Und zwar mit Instrumenten.

Die M-Klasse ist ein Auto im Konjunktiv, alles an ihm sagt: Wenn ich wollte, könnte ich. Ja, man könnte ins Gelände – wenn man sich als Fahrer traute, immerhin kostet die M-Klasse in der Basisversion 54 978 Euro, da wäre es doch betrüblich, würde einem ein Felsbrocken die Motorwanne öffnen. Man bekäme auch locker einen Schrank über die Heckklappe in den Innenraum gehievt – wenn man das denn diesem antun wollte. Und man könnte mit der ganzen Familie samt 1,3 Kindern und Gepäck in den Urlaub – wenn Fliegen nicht so günstig wäre.

Dass die schiere Größe dieser Fahrzeuge auf andere Verkehrsteilnehmer bedrohlich wirken mag, kann man schlagartig nicht mehr nachvollziehen, sobald man einmal selbst hinterm Steuer Platz genommen hat. Seltsam,