

## Eine Mitfahrt im Mercedes-Benz GLS 500: Wenn die Wildnis ruft

Von Jens Meiners

**Es gibt Orte in dieser Welt, in denen die aktuellen Diskussionen um Verbrauch und Emissionen - vorsichtig formuliert - eher Nebensache sind. Dazu gehören die Dumont-Dünen in der US-amerikanischen Mojave-Wüste, gut 150 Kilometer westlich von Las Vegas. Von der Wüstenmetropole aus zieht es jedes Wochenende Heerscharen begeisterter Buggy- und Quad-Fahrer zu den bis zu 150 Meter hohen Sanddünen; sie bauen dort mit ihren Wohnmobilen veritable Wagenburgen auf.**

Zwei Wochen vor der offiziellen Fahrveranstaltung des GLS im österreichischen Hochgurgl hat Mercedes-Benz die Möglichkeit genutzt, mit dem neuen SUV das archaische Wüstenspektakel etwas aufzumischen. So abwegig ist das nicht: Während in der Mojave vorwiegend Buggys die Dünen hochkrabbeln, gehört es in Dubai zum guten Ton, die Dünen mit ausgewachsenen Geländewagen unter die Räder zu nehmen.

Im Grunde ist der GLS – den wir als Beifahrer einen Tag lang erleben konnten – ein großes Facelift des GL. Und damit bleibt er ein verlängertes Derivat der M-Klasse, die mittlerweile unter der Bezeichnung GLE figuriert. Die Designabteilung hat vor allem die Frontpartie modifiziert; vordere Kotflügel, Motorhaube und Scheinwerfer präsentieren sich in neuem Look, die Frontschürze hebt sich vor allem bei den AMG-Varianten erheblich von der bisher eher kastenförmigen Formensprache ab. Die Änderungen am Vorderwagen werden von einer neuen Heckschürze aufgenommen, und die Rückleuchten wirken vielleicht moderner, jedenfalls aber eigenständiger als bisher.

Das Armaturenbrett wurde vom GL fast unverändert übernommen, allerdings ragt der Zentralbildschirm nun sichtbar aus der Mittelkonsole heraus, und die flankierenden Luftausströmer erinnern ein wenig an die des Porsche Cayenne. Auch die Armlehne präsentiert sich in neuem Stil, um Platz für das schwungvoll gestaltete Metallelement zu schaffen, das über eine berührungsempfindliche Eingabefläche verfügt.

Was sich – abgesehen von jenem Touchpad – nicht geändert hat, ist die Bedienlogik für die meisten Funktionen. Der GLS kann sein Alter also auch im Interieur nicht ganz verbergen; einen großen Schritt wird erst der Nachfolger machen, der momentan unter der internen Bezeichnung X168 der Serienreife entgegenschreitet.

Dennoch hat sich das Facelift gelohnt. Denn unter dem Blech haben die Stuttgarter an vielen Stellen Feinarbeit geleistet, die sich in nochmals besseren Fahreigenschaften niederschlagen. Die Motoren der regulären Mercedes-Benz-Modelle sind jetzt an einen Neun-Gang-Automaten gekoppelt; zur Auswahl stehen ein 190 kW / 258 PS starker 3,0-Liter-V6-Diesel im GLS 350d, ein 245 kW / 333 PS starker 3,0-Liter-V6-Ottomotor im GLS 400 sowie ein 335 kW / 445 PS starker 4,7-Liter-V8 im GLS 500. Lediglich die Spitzenmotorisierung bleibt bei der Sieben-Gang-Automatik – doch mit seinen 430 kW/585 PS und 760 Newtonmetern Drehmoment ist der AMG GLS63 derart üppig motorisiert, dass die fehlenden zwei Gänge kaum ins Gewicht fallen dürften.

Die harmonischste – wenn auch mit einem Durchschnittsverbrauch von 10,9 Litern pro 100 Kilometer nicht gerade sparsamste – Version ist jene, mit der wir an der Grenze von Nevada zu Kalifornien unterwegs waren: der GLS 500, der seine Leistung locker und flüsterleise aus dem Ärmel schüttelt; lediglich bei Volllast kündigt ein verhaltenes Grollen von der Gewalt, die unter der Motorhaube darauf wartet, entfesselt zu werden. Auf Asphalt soll der Spurt von auf 100 km/h in 5,3 Sekunden gelingen, erst bei 250 km/h wird abgeregelt.

Zu dieser Maschine passt die neuabgestimmte Luftfederung besonders gut; die Fahrwerksingenieure haben den Abrollkomfort nochmals verbessert. Und damit dürfte der große, siebensitzige Geländewagen den Bedürfnissen der allermeisten Kunden perfekt gerecht werden.

Es sei denn, es soll in die Wüste gehen. Dann sollte das 2261 Euro teure Offroad-Technik-Paket hinzubestellt werden: Im Offroad-Plus-Modus gibt es dann kein Halten mehr. Wie sich ein derart ausgerüsteter GLS durch die Dünen pflügt und die Steigungen hochkämpft, ist geradezu beispiellos. Die Elektronik erlaubt in diesem Modus aggressives Driften durch den Sand, und das Geheimnis besteht darin, keinen Schwung zu verlieren.

Dass die Baureihe auch dort in den Dumont-Dünen ausgiebig getestet wird, ist ein Beleg für den perfektionistischen Anspruch der Marke. So vernünftig der größte Geländewagen von Mercedes-Benz im Alltag auch sein mag: Wenn die Wildnis ruft, wacht der GLS erst richtig auf.

## Daten Mercedes-Benz GLS 500 4MATIC

Länge x Breite x Höhe (m): 5,13 x 1,93 x 1,85

Radstand (m): 3,08

Motor: V8-Benziner, 4663 ccm, Biturbo

Leistung: 335 kW / 455 PS bei 5250-5500 U/min

Max. Drehmoment: 700 Nm bei 1800-4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 10,9 Liter

Effizienzklasse: E

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 255 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 2445 kg / 805 kg

Kofferraumvolumen: 680 - 2300 Liter

Max. Anhängelast: 3500 kg (gebremst)

Wendekreis: 12,4 m

Räder / Reifen: 8,5 J x 19 / 275/55 R19

Luftwiderstandsbeiwert: 0,37

Preis: 97 401 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---



Mercedes-Benz GLS 500.

---