



Gebraucht-Know-how

Experte: Dipl.-Ing. Peter Dzieran/KÜS

Welche modelltypischen Schwachstellen gibt es?

Grundsätzlich zeichnet sich die M-Klasse durch gehobene Mercedes-Qualität aus. Anfänglich gab es noch kleinere Mängel wie Klappergeräusche im Armaturenbrett oder Rost am Heckklappengriff, die späteren Baujahre sind insgesamt solide, was auch den stabilen Marktpreis erklärt. Vor allem bei Anhängerbetrieb fallen ausgeschlagene Tragelenke und Federbrüche an der Hinterachse auf. Gegen Wankneigung in Kurven gibt es einen größer dimensionierten Stabilisator für die Vorderachse. Ein goldener Wurf von Mercedes war der 270 CDI mit seiner für die Klasse bärenstarken Leistung bei überschaubarem Verbrauch. Der ML 230 ist meiner Meinung nach die schlechteste Kombination: untermotorisiert und durschtig. Die ML 400 CDI haben aufgrund des hohen Motordrehmoments vermehrten Verschleiß am Antriebsstrang.

Für welche Interessenten eignet sich die M-Klasse vor allem?

Besonders für Käufer, die Wohnwagen, Boote oder Pferdehänger ziehen wollen, ist die M-Klasse wegen des relativ hohen Leergewichts und der hohen Anhängelast gut geeignet. Positiv bemerken die Eigner unter anderem die solide Verarbeitung und gute Ergonomie mit hervorragendem Platzangebot im Innenraum.

SIE HABEN FRAGEN?
experten@off-road.de

SERIE: DER GROSSE OFF ROAD-GEBRAUCHTWAGENCHECK 2008



Sowohl auf der Straße als auch im Gelände macht der W163 eine gute Figur.

MERCEDES-BENZ M-KLASSE

„M“ mit Klasse

Die Mercedes M-Klasse war 1997 das erste große SUV, das Pkw-ähnliche Fahreigenschaften mit ordentlicher Geländetauglichkeit verband. Die wirtschaftlichste Motorvariante stellt der beliebte ML 270 CDI dar. Der 2,7-Liter-Fünfzylinder, aber auch der große V8 im ML 500 sind für Robustheit bekannt. Mit Vorsicht zu genießen: der ML 400. Die Motor-Getriebe-Kombination ist wenig standfest. **Für einen 4 Jahre alten 270 CDI sind noch um 20 000 Euro zu bezahlen. Ab 8000 Euro gibt's eines der ersten Modelle (ML 230, ML 320), meist mit hoher Kilometerleistung.**

MOTORVARIANTEN

MOTOREN

- **ML 230** 2,3 Liter, R4-Zylinder, 150 PS, 1997-2000
- **ML 320** 3,2 Liter, V6-Zylinder, 218 PS, ab 1997
- **ML 430** 4,3 Liter, V8-Zylinder, 272 PS, ab 1998
- **ML 270 CDI** 2,7 Liter, R5-Zylinder, 163 PS, ab 1999
- **ML 500** 5,0 Liter, V8-Zylinder, 292 PS, ab 2001
- **ML 400 CDI** 4,0 Liter, V8-Zylinder, 250 PS, ab 2001
- **ML 350** 3,5 Liter, V6-Zylinder, 245 PS, ab 2002



Solider Motorenbau: der 270 CDI.



Vorsicht: Automatiksterben im ML 400.



Bieder: Wurzelholz und Kunststoff.

HISTORIE

+++ 1997 +++

Im September 1997 steht die erste M-Klasse (internes Kürzel W163) als Fünftürer mit permanentem Allradantrieb bei den Händlern, zunächst nur mit zwei Benzinern: ML 230 (150 PS) und ML 320 (218 PS). Ein Jahr später schiebt Mercedes den ML 430 mit 272 PS nach. 1999 folgt die bis heute beliebteste Motorvariante: Der ML 270 CDI mit 163 turbounterstützten Diesel-PS. Zum Jahr 2000 geht der ML 230 in Rente. Mit dem Modelljahr 2001 gibt's die erste Modellpflege und drei neue Motoren: ML 500 (292 PS), ML 55 AMG (347 PS) und den viel diskutierten ML 400 CDI (250 PS). Als letzte neue Motorisierung läuft die M-Klasse mit dem ML 350 vom Band, der den ML 320 ersetzt und 245 PS leistet.

WORAUF MAN UNBEDINGT ACHTEN SOLLTE:



1 Kugel-Bolzen: Austausch nach durchschnittlich 50 000 km fällig.



4 Rahmen-Rost: Bis Modelljahr 2001 ein häufiges Problem.



6 Feder-Bruch: Teure Reparatur, da nicht einzeln erhältlich.



7 Gut gekühlt: Kaum Probleme bei den Nebenaggregaten.

1 Rumpelnde oder klappernde Geräusche an den Achsen beim Überfahren von Unebenheiten deuten auf verschlissene Achsgelenke oder Kugelbolzen hin. Auf die Bremsen in jedem Fall einen Blick werfen, sind die Scheiben riefig und eingelaufen, ist Austausch fällig. Zudem ist von den hinteren hartnäckiges Quietschen bekannt.

2 Elektronikprobleme äußern sich in sporadisch einschaltenden Wischern, plötzlich auslösender Alarmanlage oder wild leuchtenden ABS-, ESP- und BAS-Lämpchen. Der Grund für Letzteres ist jedoch oft nur eine Kleinigkeit: das Relais für „ESP und Bremslichtunterdrückung“.

3 Das Automatikgetriebe des ML 400 CDI ist für Schäden bekannt. Kostspielige Reparaturen sind keine Seltenheit, erste Anzeichen des nahenden Exitus sind träges Hochschalten, Vibrationen und willkürliches Runterschalten.

4 Auch beim Premium-Hersteller mit dem Stern gibt's Rost am Rahmen. Sogar so stark, dass im Zuge einer Service-Aktion die ML bis Modelljahr 2001 mit Korrosionsschutz nachbehandelt werden mussten. Prüfen Sie zudem die Sprittleitungen auf starken Rostbefall.

5 Kleinvieh macht auch Mist: Qualitätsprobleme gab's bei den ersten Baujahren. Ausgasende Batterien, Lackabplatzer an der C-Säulen-Blende, ungenaue Tankanzeigen und streikende Fensterheber sind bekannt. Im Rahmen einer Rückrufaktion wurde auf Garantie Rost am Heckklappengriff beseitigt.

6 Federbrüche an der Hinterachse sind besonders ärgerlich, da es im Teileangebot keine einzelnen Federn gibt. Somit müssen zwei komplette Federbeine mit neuen Stoßdämpfern eingebaut werden. Diese Reparatur verschlingt gut 1000 Euro. Die Vorderachse besitzt eine wartungsfreie Drehstabfederung.

7 Von Kühlern, Anlassern und anderen Motor-Neb-enaggregaten sind wenig Ausfälle bekannt man sollten sie einer Sichtprüfung unterziehen. Auch am Unterboden dürfen keine Flüssigkeitsspuren zu sehen sein. Leckende Simmeringringe ziehen meist wegen der anfallenden Arbeitszeit teure Reparaturen nach sich.

8 Vor allem bei den ersten Baujahren auf wackelnde Sitze und lose Türverkleidungen achten. Nach 2001 wurden andere Materialien verbaut, sodass hier außer bei hohen Kilometerleistungen keine Probleme mehr zu erwarten sind.

AUF EINEN BLICK



- haltbare Scheibenbremsanlage
- kaum rostanfälliger Auspuff
- straßen- und geländetauglich
- solide Verarbeitung ab MJ 02
- hoher Wiederverkaufswert



- wenig haltbare Achsgelenke
- anfangs lieblose Verarbeitung und Rahmenrost



Undicht: Heckklappendämpfer.

PREISE INKL. 19 % MWST

➤ Automatik-Getriebe	3095 €
➤ Wasserkühler	495 €
➤ Brems Scheiben vorn	254 €
➤ Bremsbeläge vorn	160 €
➤ Bremsbeläge hinten	158 €
➤ Differenzial vorn	2261 €
➤ Differenzial hinten	2677 €
➤ Feder hinten	696 €
➤ Achswellen	646 - 772 €
➤ Ölwanne (Unterteil)	73 €
➤ Anlasser (AT)	323 €
➤ WAPU (AT)	208 €
➤ Auspuffanlage ab Kat	612 €
➤ Lichtmaschine (AT)	595 €
➤ Lenkung (AT)	1576 €



Solider Topf: Kaum Rost am Auspuff.