

---

## Vorstellung Mercedes-Benz GLS: Dickes Ding

Von Michael Kirchberger

Dass SUV zu den Gewinnern der Automärkte zählen, ist mittlerweile allgemein bekannt. Dass Mercedes-Benz gleich zwei neue Eisen ins Feuer wirft, zeugt von der Sehnsucht der Menschen nach viel Blech und reichlich Raum. Während der kleinere GLB jüngst seine statische Premiere feierte, ging der große GLS zum ersten Mal in seiner Heimat auf Tour. In den Vereinigten Staaten, wo die Dinger gar nicht dick genug sein können, zählt er mit rund 5,2 Metern Länge noch lange nicht zu den wahren XXL-Formaten, die kratzen schon fast an der Sechs-Meter-Marke. Wie auch immer, der GLS kommt im Herbst zunächst mit zwei Motorisierungen auf den Markt. Der 350 d 4Matic kostet 85 923 Euro, der GLS 400 d 4Matic 90 386 Euro.

Die S-Klasse unter den SUV soll der GLS sein, preist Mercedes die Tugenden des 2,5-Tonnens an. Zunächst aber hat er in allen Dimensionen zugelegt. Der Radstand ist um 60, die Länge der Karosserie um 77 Millimeter gewachsen. Um 2,2 Zentimeter ist der Siebensitzer in die Breite gegangen. Deshalb gibt es ein spezielles Programm an Bord, das den Weg in die Waschanlage erleichtern soll. Auf Tastendruck fährt der stets mit der Luftfederung Airmatic ausgerüstete GLS in die höchstmögliche Position, was die Spurweite verringert und die Einfahrt in den Waschsalon in vielen Fällen überhaupt erst möglich macht. Dann schließen die Fenster und das Schiebedach, der Regensensor wird deaktiviert, damit die Scheibenwischer sich nicht mit den Bürsten in die Haare bekommen und die Klimaanlage geht in den Umluftmodus, damit beißendes Shampoo-Odeur draußen bleibt.

Der größte Mercedes nutzt nicht nur die aktuellen und umfangreichen Assistenzsysteme der S-Klasse, er will neben dem Urgestein der G-Klasse der zweite Extremsportler im Offroad-Parcour werden. Dafür gibt es ein Offroad-Paket, das für 1760 Euro Aufpreis das serienmäßige, neunstufige Getriebe um eine Geländeuntersetzung erweitert, der Kriechgang hilft sowohl bei Aufwärts- als auch beim Abwärtsfahren. Das Fahrwerk erlaubt Wasserdurchfahrten von mehr als einem halben Meter, über Stock und Stein kraxelt der GLS mit sicherem Tritt und unverzagt.

Für noch mehr Geländetauglichkeit bietet Mercedes das e-Active-Fahrwerk an, das jedes einzelne Rad bedarfsgerecht federt und die Fuhre mit einer Wippfunktion wieder flott macht, sollte sie sich doch einmal im tiefen Sand festgefahren haben. Allerdings, das geben auch die Experten aus Stuttgart zu, der Anteil jener Kunden, die solch herausragenden Geländeeigenschaften tatsächlich benötigen oder auch nur mal ausprobieren wollen, verschwindet im einstelligen Prozentbereich. In Russland, China und Amerika ist die Zahl derer, die sich allein an der Anwesenheit dieses Potenzials erfreuen, jedoch nicht zu unterschätzen.

Praktischeren Nutzen hat für viele die hohe Anhängelast des GLS. 3500 Kilogramm darf er auf den Haken nehmen, der verschwindet auf Knopfdruck per elektrischem Antrieb hinter dem Stoßfänger. Der Kugelkopf ist außerdem mit einem Sensor bestückt, der zusammen mit einer fein abgestimmten Software das Rückwärtsrangieren denkbar einfach macht. Einzig eine zusätzliche Rückfahrkamera am Heck des Trailers könnte die komfort- und sicherheitspendende Funktion toppen.

Die Formen des GLS lassen die Karosseriedimensionen verschwimmen. Geschickt verschleiern sie mit wohlgesetzten Radien und Linien das gestreckte Format. Immerhin ist der Luftwiderstandsbeiwert verglichen mit dem Vorgänger um rund 30 Prozent auf 0,32 cW gesunken, auch wenn die Räder auf bis zu 23 Zoll zugelegt haben. Innen herrscht die

aus der S-Klasse bekannte luxuriöse Atmosphäre, kuschlige Ledersitze, Ambientelicht und das Breitwandpanorama des Cockpits mit seinen MBUX-Monitoren geben dem SUV den Stil der obersten Oberklasse. Allerdings nicht bis zum letzten Schliff. Der dicke Rahmen des Innenspiegels erinnert an die Hornbrille Heinz Erhardts, die äußeren sitzen im Fensterdreieck der vorderen Türen und werden von ebenso langweilig grauen wie unansehnlichen Plastikteilen getragen. Auch das Einsteigen ist eine anspruchsvolle Übung. Denn die Türblätter verhüllen beim GLS nicht wie bei manch anderem, deutlich weniger teuren SUV die Seitenschweller. Wer doch mal im Gelände war oder auch nur eine Regenfahrt überstanden hat, muss mit verschmutztem Beinkleid rechnen weil der berührungslose Ein- oder Ausstieg nur schwer gelingt.

Einzelitze mit Lordosenmassage gibt es samt Infotainmentsystemen auch in der zweiten Reihe. Die lässt sich außerdem elektrisch verstellen um den Einstieg in die dritte zu erleichtern. Auch dort herrschen noch großzügige Platzverhältnisse, bis zu 1,94 Meter dürfen die Passagiere dort in der Länge messen. Kaum einschränken muss sich der GLS-Fahrer beim Gepäcktransport. 355 bis 2400 Liter fasst der Kofferraum, je nach Konfiguration der Sitzanlage. Die maximale Länge des Laderaums misst 2,2 Meter, die Zuladung geht mit rund 760 Liter ebenfalls in Ordnung.

Zwei Diesel sind zunächst im Programm. Beide haben sechs in Reihe aufgestellte Zylinder und arbeiten mit drei Litern Hubraum. Der GLS 350 d 4Matic bietet 272 PS (200 kW) und gibt 600 Newtonmeter Drehmomentspitze bei 1200 Umdrehungen in der Minute ab. Sein Normverbrauch wird mit 7,9 Litern Diesel auf 100 Kilometer angegeben, von null auf 100 km/h sprintet er in 7 Sekunden, und 227 km/h zeigt der Tacho bei Höchstgeschwindigkeit an. Der GLS 400 d 4Matic greift mit mehr Nachdruck ins Geschehen ein und erweist sich als überaus empfehlenswerte Konfiguration des Antriebsstrang. 330 PS (243 kW) und 700 Nm Drehmoment sorgen in Verbindung mit der serienmäßigen, neunstufigen Automatik in allen Situationen für souveränes Vorankommen. Die Verbrauchs- und Emissionswerte des kräftigeren Diesel entsprechen denen des Basistriebwerks, den Standardsprint bewältigt er in 6,3 Sekunden die Höchstgeschwindigkeit wird mit 238 km/h angegeben.

Für das avisierte Spitzenmodell, den GLS 580 4Matic, gibt es noch keine Preisangabe, er wird aber deutlich über 100 000 Euro kosten. Ihn zeichnet ein 4,0-Liter-V8-Benziner aus, der turbounterstützt 489 PS (360 kW) PS leistet und auf 700 Nm Drehmoment kommt. Dank seines 48-Volt-Bordstromnetzes hilft ihm eine Eco-Boost-Funktion auf die Sprünge, die kurzzeitig über einen Starter-Generator 22 PS und 250 Nm beisteuert. Trotzdem verlangt der V8 nach Norm 10,1 Liter Treibstoff, in 5,3 Sekunden geht es mit ihm von auf 100 km/h, das Spitzentempo wird bei 250 km/h abgeregelt.

Der GLS kann viel, sehr viel und ist dennoch in erster Linie ein Prestigeobjekt. Sein Potenzial ist vergleichbar mit dem eines schnellen Computers, den seine Nutzer am Ende doch nur als Schreibmaschine nutzen. Über die Daseinsberechtigung eines SUV dieses Formats entscheidet am Ende immer der Kunde. Doch auch der mag angesichts steigender Temperaturen ins Grübeln geraten. Oder aber, das ist wohl eher anzunehmen, er stellt die Temperatur-Vorwahl der Drei-Zonen-Klimatisierung in seinem GLS einfach etwas nach unten. (ampnet/mk)

Daten Mercedes-Benz GLS 400 d 4Matic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,21 x 1,97 x 1,82

Radstand (m): 3,14

Motor: R6-Diesel, 2925 ccm, Turbolader, Direkteinspritzung

Max. Drehmoment: 700 Nm bei 1200 U/min

Leistung: 243 kW / 330 PS

Höchstgeschwindigkeit: 238 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,3 Sek.

---

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter  
Effizienzklasse: D  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 208 g/km (Euro 6d-Temp)  
Leergewicht / Zuladung: min. 2490 kg / max. 690 kg  
Kofferraumvolumen: 355–2400 Liter  
Max. Anhängelast: 3500 kg  
Wendekreis: 12,52 m  
Bodenfreiheit: 220 - 400 mm  
Böschungswinkel: 29,4 Grad (v.) / 25,7 Grad (h.)  
Rampenwinkel: 21,8 Grad  
Wattiefe: 600 mm  
Bereifung: 275/55 R 19  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,32  
Wartungsintervalle: 20 000 km/12 Monate  
Garantie: 24 Monate  
Basispreis: 90 386 Euro  
Testwagenpreis: 115 344 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

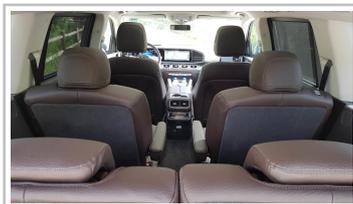
---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---