

Einer für Alle

Liebe Leserin, lieber Leser,

vor einigen Jahren überschrieb ich einen ähnlichen Text mit dem Titel „Keiner für Alle“. Damals ging es um die neue GL-Klasse, ein Fullsize-SUV mit entsprechenden Ausmaßen. Mit der jüngsten Modellpräsentation von Mercedes-Benz hat sich nun zu den Buchstaben G und L ein K gesellt. Aus dem Titel dieses Editorials kann ich es deshalb getrost weglassen.

Das K steht in der Nomenklatur der bei Mercedes-Benz üblichen Abkürzungen traditionell für „kurz“ oder „kompakt“, ohne deswegen Verzicht zu implizieren. Auch der GLK hat alles, was einen Mercedes ausmacht und eröffnet einen neuen Einstieg in die Allradwelt. Selbst wenn der GLK hierzulande – mangels Gelegenheiten für den Offroad-Einsatz – überwiegend auf befestigtem Untergrund bewegt werden wird, soll er nicht als „Softroader“ daher kommen.

Die Gene für einen harten Geländebetrieb sind vorhanden. Das macht bereits die Karosseriegestaltung deutlich. Getreu dem Motto „Einen starken Charakter erkennt man an Ecken und Kanten“ nahmen die Designer Anleihen am GLK-Urvater, der G-Klasse. Ein optional erhältliches Gelände-Ausstattungs paket verstärkt die Basiseigenschaften und

machte den Entwicklern bereits bei ersten Testfahrten in der Wüste Namibias viel Freude.

Ähnliches gilt für die Straßen-Eigenschaften. Agilität und Fahrkomfort bestehen ebenso wie die erhöhte Sitzposition und Handlichkeit im Stadtverkehr. Dass im steten Zielkonflikt zwischen optimalen Gelände- und Straßen-Eigenschaften ein vernünftiger Kompromiss gefunden wurde, liegt nicht zuletzt an einem Fahrwerk mit amplitudenabhängiger Dämpfung, das sich flexibel auf so gut wie jede Situation einstellen kann.

Der GLK ist übrigens ein waschechter Bremer und läuft von dort exklusiv für alle Märkte vom Band. Das macht schon deshalb Sinn, weil so manche Komponente des GLK auf der C-Klasse basiert. Außerdem ist der GLK damit das erste SUV von Mercedes-Benz, das in Deutschland produziert wird.

Eine spannende Lektüre wünscht

Ihr



Stefan Schlott

Wiesbaden, im August 2008



Stefan Schlott
Korrespondent ATZ|MTZ

ATZ

Wissenschaftlicher Beirat

Dipl.-Ing. Dietmar Bichler
Bertrandt AG

Dipl.-Ing. Kurt Blumenröder
IAV GmbH

Dr.-Ing. Bernd Bohr
Robert Bosch GmbH

Dipl.-Ing. Hans Demant
Adam Opel GmbH

Dipl.-Ing. Michael Dick
Audi AG

Dr.-Ing. Klaus Draeger
BMW AG

Dr.-Ing./U. Cal. Markus Flik
Behr GmbH & Co. KG

Prof. Dr.-Ing. Stefan Gies
RWTH Aachen

Prof. Dr.-Ing. Burkhard Göschel
Magna International Europe AG

Prof. Dipl.-Ing. Jörg Grabner
Hochschule München

Dr.-Ing. Peter Gutzmer
Schaeffler Gruppe

Dipl.-Ing. Christoph Huß
Vorsitzender der VDI-FVT

Prof. Dr.-Ing. Werner Mischke
TU Dresden

Dr.-Ing. Michael Paul
ZF Friedrichshafen AG

Prof. Dr.-Ing. Karl Viktor Schaller
MAN Nutzfahrzeuge AG

Dr.-Ing. Thomas Schlick
VDA/FAT

Prof. Dr.-Ing. Ulrich Spicher
Vorsitzender der WKM

Dr.-Ing. Thomas Weber
Daimler AG

Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkorn
Volkswagen AG

MTZ

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr.-Ing. Michael Bargende
Universität Stuttgart

Dipl.-Ing. Wolfgang Dürheimer
Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG

Dr. Klaus Egger

Dipl.-Ing. Dietmar Goericke
Forschungsvereinigung
Verbrennungskraftmaschinen e.V.

Prof. Dr.-Ing. Uwe-Dieter Grebe
GM Powertrain

Dipl.-Ing. Thorsten Herdan
VDMA-Fachverband Motoren
und Systeme

Prof. Dr.-Ing. habil.
Günter Hohenberg
TU Darmstadt

Prof. Dr.-Ing. Heinz K. Junker
Mahle GmbH

Prof. Dr. Hans Peter Lenz
Vorsitzender des ÖVK

Prof. Dr. h. c. Helmut List
AVL List GmbH

Prof. Dr.-Ing. Stefan Pischinger
FEV Motorentechnik GmbH

Prof. Dr.-Ing. Ulrich Seiffert
TU Braunschweig

Prof. Dr.-Ing. Ulrich Spicher
Vorsitzender der WKM

Dr.-Ing. Gerd-Michael Wolters
MTU Friedrichshafen