
Mercedes-Benz V-Klasse: Neue Sternenkunde

Von Michael Kirchberger, cen

Für Mercedes sind die V-Klasse und der baugleiche Gewerbetransporter Vito echte Dukaten-Esel. Ob Shuttle-Fahrzeug, Familienkutsche oder Handwerkerauto, der Stern am Kühlergrill strahlt kraftvoll an allen drei Firmamenten. Die aktuelle Version der bereits Mitte der 1990er-Jahre neu vorgestellten Baureihe gehört zu den tragenden Säulen in der Daimler-Halle, die aktuelle Generation ist seit 2015 am Start. In diesem Sommer bekommt sie ein Facelift, dessen wichtigste Fakten sind: Bei den Antrieben bleibt alles beim Alten, bei der Vernetzung gilt, dass jetzt auch der Vito serienmäßig mit dem Bediensystem MBUX ausgerüstet wird.

Über die zu erwartende Preiserhöhung gibt noch keine Informationen, die Liste wird sich auf dem Niveau des VW T7 bewegen. Anders als Volkswagen streicht Mercedes jedoch eine Version, die sich an die Freizeitnutzer gewandt hatte. Das Campingmobil Marco Polo mit Hubdach, Küchenblock und vier Betten bleibt zwar im Programm, die einstige Variante dieses Modells, die unter dem Namen Activity lediglich die vier Liegeplätze und das Hubdach an Bord hatte und so dem VW Multivan Konkurrenz machen sollte, wurde aus dem Programm gestrichen. Dafür bekommt der Camper eine zusätzliche Funktion, die sich als recht hilfreich erweisen könnte. Wer den Marco Polo mit der Luftfederung Airmatic bestellt, erhält das Nivelliersystem gleich dazu. Einzel angesteuert können die Räder Bodenunebenheiten bis zu zwölf Zentimeter ausgleichen, was auf dem ein oder anderen Stell- oder Campingplatz die üblichen Auffahrkeile überflüssig macht. Ist das Terrain nicht allzu schräg, hievt sich der Van automatisch in die Waage.

Die Erneuerung von V-Klasse und Vito stehen unter dem Motto „Mehr Luxus für den Van, mehr Premium für die Transporter“. Der Vito und der elektrisch angetriebene E-Vito werden nun serienmäßig mit dem Bediensystem MBUX serienmäßig aufgerüstet, das bislang nur den Pkw-Modellen vorbehalten war, zu denen auch die V-Klasse zählt. Ein 12,25 Zoll großer, berührungssensitiver Bildschirm ist der Kern der Anlage, zusätzlich lassen sich die Funktionen über die Tasten am Multifunktionslenkrad kontrollieren. Die umständliche Deaktivierung des aktiven Spurhalteassistenten, der auf schmalen Fahrbahnen mit beinhardem Eingriff ins Lenkgeschehen eher verwirrt als hilft, wurde unterdessen nicht optimiert. Aber der Vito soll Gewerbetreibenden mit einem mobilen Wartungs- und Reparaturdienst schmackhaft gemacht werden, der anstehende Arbeiten nach Anmeldung direkt beim Kunden ausführt. Dies spart dem Handwerker oder Spediteur Zeit und Geld.

Aufrecht auf der Motorhaube

Beide Versionen des Vans sollen zunehmend elektrisiert werden. Hybridisierungen sind dabei nicht vorgesehen, der Ausbau des Programms findet rein batterieelektrisch statt. 20 Prozent der Vans sollen bis Ende 2025 mit Elektromotor fahren, bis 2030 sollen es 50 Prozent sein. Anreize dafür will Mercedes mit vorangetriebener Batterieentwicklung schaffen. Die Akkus sollen bei gleichzeitiger Erhöhung der Kapazität schrumpfen. Das führt zu mehr Transportkapazität beim Volumen und bei der Nutzlast, während die Reichweite gewinnt.

Auffälligste optischen Kennzeichen der neuen V-Klasse sind der größere Kühlergrill und der markante Stoßfänger vorn, bei den höheren Ausstattungslevel wird die Front von einem LED-Band erleuchtet. Am Heck hat der Stoßfänger ebenfalls eine neue Form erhalten und die Rückleuchten wurden verändert, was aber kaum auffällt. Bei den Radformaten bleibt es bei den Größen von 17, 18 und 19 Zoll.

Das intelligente Digital-Light-System erhellt die Straßen nun mit neu geformten Scheinwerfern, die Spitzenversionen bekommen statt der aufgeklebten Mercedes-Plakette künftig einen aufrecht stehenden Stern auf der Motorhaube. Vier Ausstattungsversionen werden für die V-Klasse angeboten, nach der Einstiegsvariante folgen Style, Avantgarde und Exclusive.

Notfalls bleibt die Klappe zu

Neu in der V-Klasse sind die beiden berührungssensitiven Bildschirme, deren Design sich stark an dem der S- und E-Klasse orientiert. Die Bildschirmdiagonale von 24,5 Zoll beeindruckt, die Funktionskontrolle erfolgt wahlweise über die bei Mercedes bekanntermaßen zuverlässige Spracheingabe, die selbst die Wünsche dialektsprechender Menschen recht zuverlässig interpretiert. Außerdem kann sie nun erkennen, von welchem Platz im bis zu achtsitzigen Personenraum ein Befehl erteilt wird. Zielgenau kann der Computer daher die Temperatur in der zweiten oder dritten Sitzreihe erhöhen oder senken. Ein großer Schritt für Mercedes, ein kleiner für die Menschheit. Immerhin überwacht ein weiterer Assistent den rückwärtigen Parkraum und erkennt, ob genügend Platz vorhanden ist, um die Öffnungsautomatik der Heckklappe in Betrieb zunehmen. Droht eine Beschädigung, bleibt die Klappe zu.

Den Zugang zum Innenraum der V-Klasse erleichtert die nun serienmäßig zweite Schiebetür auf der linken Seite, auf Wunsch öffnet und schließt sie ebenso wie die rechtsseitige elektrisch. Innen macht ein Ambientelicht bei Aufpreiszahlung den Aufenthalt wohnlicher und lässt sich mit 64 zur Wahl stehenden Farbtönen der aktuellen Stimmung anpassen. Musik kann künftig über den Streamingdienst Spotify gehört werden, vom konventionellen DAB-Radioempfang hat man sich jedoch noch nicht verabschiedet.

Die V-Klasse kommt Ende des Monats zu den Händlern. (cen/mk)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz V-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz V-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz V-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz V-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



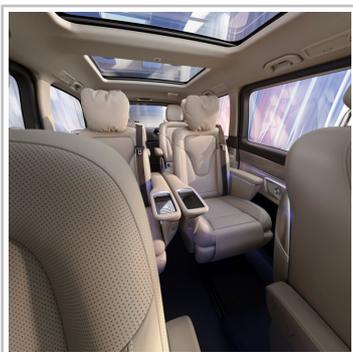
Mercedes-Benz V-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



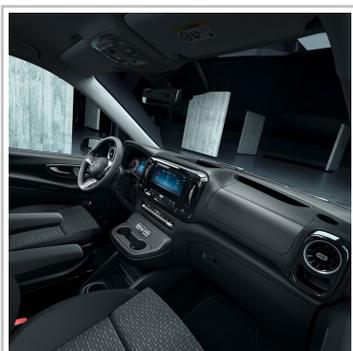
Mercedes-Benz V-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz V-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Vito.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz
