Fahrbericht Mercedes-Benz T-Klasse: Der Premium-Gratwanderer

Von Frank Wald, cen

Mercedes-Benz hat seinen Kleintransporter Citan zur T-Klasse aufgewertet. Damit wird der Technikzwilling des Renault Kangoo zugleich zum neuen Einsteigermodell in die Pkw-Welt der Marke mit dem Stern. Wobei der Spagat zwischen Image und Wirklichkeit kaum größer sein könnte. Denn de facto ist die T-Klasse ein Exemplar aus der Reihe der praktischen Hochdachkombis, wie ihn VW mit dem Caddy, Opel mit dem Combo Life, Ford Tourneo Connect, Citroen/Peugeot mit Berlingo und Rifter oder eben der französische Entwicklungspartner mit seinem Kangoo im Programm haben. Wie wird also aus einem Familien- und Freizeitfrachter ein „Premium-Small-Van“? Ein Stern auf der Kühlermaske allein reicht da sicher nicht.

Um es vorweg zu sagen: Mit Optik und Ausstattung. Technik und Motoren unterscheiden sich nicht groß vom französischen Pendant oder der gewerblichen Variante Citan Tourer. Wie diese treiben auch die T-Klasse je zwei Benziner und Diesel an. Als Einstiegsmodell der T 160 mit 102 PS (75 kW) starkem 1,3-Liter-Vierzylinder-Benziner und 6-Gangschaltgetriebe, darüber der gleich große T 180 mit 131 PS (96 kW). Die beiden Selbstzünder T 160 d und T 180 d mit vier Zylindern und 1,5 Litern Hubraum leisten 95 PS (70 kW) und 115 PS (85 kW). Zur Markteinführung im Juli starten vorerst jedoch nur die Topversionen.

Mit beiden Motoren ist der kleine Mercedes-Van flott und komfortabel unterwegs. Der Benziner ist eine Spur laufruhiger als der Selbstzünder, dessen charakteristische Arbeitsweise stets präsent ist. Auch in Sachen Antritt und Beschleunigung ist der Ottomotor trotz des 30 Newtonmeter (Nm) schwächeren Drehmoments dem Diesel mit seinen 270 Nm immer eine Nasenlänge voraus. Es sei denn, man tritt bei einem Überholmanöver das Gaspedal voll durch. Dann quetscht der Diesel via Overboost eine Extra-Portion Leistung (89 kW) und Durchzugskraft (295 Nm) aus dem Triebwerk und das Auto stürmt für einige Sekunden wie am Gummiband gezogen voran.

Das Fahrwerk ist ebenfalls auf Komfort getrimmt, schluckt sanft und schadlos Querfugen und Verwerfungen im Asphalt und lässt den großen Wagen laufruhig dahin gleiten. Allein bei schnellerer Kurvenfahrt oder ruckartigem Spurwechsel zerren die Fliehkräfte ein wenig am hohen Aufbau, was sich durch ein kleines Lupfen des Gaspedals aber schnell wieder reguliert. Die geschwindigkeitsabhängige Lenkung ermöglicht ein präzises Handling und einfaches Rangieren auf engstem Raum, ebenso wie einen stabilen Lauf auch bei höherem Tempo. Ein klarer Komfortgewinn ist dabei die 7-Gang-Automatik, die allerdings in beiden Versionen Aufpreis (2617 Euro) kostet. Ein Allradantrieb ist nicht geplant, dafür aber soll im Lauf des Jahres eine siebensitzige Langversion folgen.

Auch in Form und Funktion unterscheidet sich die T-Klasse nicht sonderlich von der gewerblichen Citan-Variante. Der Fünfsitzer ist ebenso 4,50 Meter lang, 1,86 Meter breit, 1,81 Meter hoch und macht mit 2,72 Meter Radstand jede Menge Platz für Kind und Kegel. Selbst voll besetzt lässt sich in das 520 Liter große Abteil hinter den Rücksitzen über die niedrige Ladekante noch ein kompletter Kinderwagen aufrecht reinschieben. Wird die Rücksitzbank umgeklappt, bildet sie mit dem Kofferraumboden eine nahezu ebene Ladefläche, auf der bis zu maximal 2127 Liter eingeräumt werden können.

Zur optischen Abgrenzung trägt die Pkw-Version serienmäßig einen verchromten Kühlergrill sowie Außenspiegel, Türgriffe, Frontstoßfänger und Radläufe in Wagenfarbe. Einstiegsleisten mit Mercedes-Benz-Schriftzug sollen den Premium-Charakter zusätzlich betonen. Ebenfalls ab Werk öffnen zwei Schiebetüren einen mehr als 60 Zentimeter

großen Zugang ins Passagierabteil. Standardmäßig ist eine Heckklappe mit beheizbarer Scheibe verbaut, die optional aber auch als zweigeteilte Hecktür zu haben ist. Hier lassen sich beide Türteile in einer 90-Grad-Stellung arretieren und bis zu 180 Grad zur Seite schwenken.

Vor allem aber bei Interieur und Ausstattung soll sich die T-Klasse vom internen wie externen Wettbewerb unterscheiden. Und auf den ersten Blick sieht auch alles nach vertrauter Mercedes-Pkw-Optik aus. Allen voran das Multifunktionslenkrad mit den filigranen Wischflächen und Scrolltasten wie es auch A-, B- oder C-Klasse zu finden ist. Dazu die bekannten kreisrunden Lüftungsdüsen, Tasten, Schalter und Drehregler, ein handschmeichlerischer Schalthebelknauf und natürlich das MBUX-Infotainment, das es so aber auch schon im Citan gab. Leider hat die T-Klasse auch nur dessen kleinen 7-Zoll-Touchscreen geerbt. Der funktioniert zwar intuitiv, schnell und per natürlicher Spracheingabe, und ist doch kein Vergleich zu den edel anmutenden durchgängigen Digitaldisplays der Pkw-Versionen. Hier haben die Schwaben vorerst die Chance vertan, den Anschluss herzustellen und sich zugleich von Volumenanbietern abzusetzen, die solche Features natürlich auch längst anbieten.

Premium-Ambiente verspricht sich das Mercedes-Marketing stattdessen von „Materialien, die es bisher in diesem Segment nicht gibt“. Gemeint sind damit vor allem das Lederimitat Artico, das auch in den AMG-Modellen eingesetzt wird sowie die textile Feinstruktur Neotex mit Kontrastziernähten, wie sie zuletzt auch bei Mercedes‘ EQ-Elektromodellen zu sehen war. Allerdings sind solche Feinheiten erst in den höheren Ausstattungen zu finden. In der Basisvariante ist größtenteils schwarzes Hartplastik verbaut. Selbst im mittleren Ausstattungslevel „Style“ (plus 1879 Euro), das zwar mit farbigen Zierblenden an Türen und Mittekonsole glänzen kann, ist der Kunststoff immer zum Greifen nah. Immerhin sind hier die Sitze in besagtem Artico und Microfaser bezogen und es gibt eine Ambientebeleuchtung sowie Klapptische an den Rückseiten der Vordersitze – allerdings auch noch 16-Zoll-Stahlfelgen.

Leichtmetallräder sind erst mit der „Progressive“-Line (plus 3633 Euro) zu haben. Ebenso wie Neotex im oberen Teil der Instrumententafel, elektrische Fensterheber in den Schiebetüren sowie LED-Scheinwerfer und Teil-LED-Rückleuchten. Dennoch fehlen dem Premium-Van grundsätzlich zeitgemäße Premium-Details wie etwa das digitale Cockpit, ein Panorama-Glasdach, eine elektrisch öffnende Heckklappe oder automatische Zuziehhilfe an den Schiebetüren oder auch nur eine Mittelarmlehne, die in Höhe und Länge verstellbar ist und deren Staufachklappe nicht andauernd runterknallt, wenn man sie los lässt.

Nichts zu meckern gibt es dafür an der Sicherheitsausrüstung, zu der ab Werk sieben Airbags, darunter auch ein Mittenairbags zwischen Fahrer und Beifahrer, drei Isofix-Kindersitzbefestigungen sowie eine großes Schar an elektronischen Helferlein gehören. Dazu zählen ein Berganfahr- und Seitenwind-Assistent, einer Müdigkeitswarner, ein aktiver Bremsassistent mit Kreuzungsfunktion und Spurhalte-Assistent mit Lenkeingriff sowie ein Totwinkel-Assistent und Geschwindigkeitslimiter. Auch ist die T-Klasse für die digitalen Dienste von Mercedes Me Connect vorbereitet, die eine Fernabfrage des Fahrzeugstatus oder die Türfernschließung und -entriegelung möglich macht.

Premium sind auf jeden Fall wieder die Preise. Wir sitzen in einem Mercedes. Das heißt, es wird teuer. Mindestens 29.314 Euro sollten solvente „Familien und freizeitaktive Kunden“ für die fünfsitzige Einstiegsvariante T 160 schon mitbringen. Die meisten werden jedoch – und damit wären sie gut beraten – gleich den von uns gefahrenen Topbenziner wählen, der ab 30.441 Euro kostet. Die Diesel starten erst bei 31.218 Euro für den T 160 d, der 180 d ist ab 32.345 Euro zu haben. Doch das ist noch längst nicht alles.

So kostet etwa die Navigation inklusive Echtzeit-Verkehrsinfos und Sprachassistent „Hey Mercedes“ 774 Euro, einen Fernlichtassistenten, schlüsselloses Öffnen und Starten, kabelloses Handy-Laden sowie zwei USB-Schnittstellen im Fond gibt es nur als Technik-

Paket für 1559 Euro. Und selbst anklappbare Außen- und automatisch abblendende Innenspiegel kosten immer noch 274 Euro, eine Dachreling mit integrierten Grundträgern aus Alu 357 Euro. Unser Testwagen T 180 beispielsweise hatte mit der Version Progressive für knapp 11.800 Euro Zusatzausstattung an Bord und stand deshalb am Ende mit 42.269 Euro in der Preisliste. Das ist ganz sicher Premium. (aum/Frank Wald)

Daten Mercedes-Benz T 180

Länge x Breite x Höhe (m): 4,50 x 1,86 x 1,81
Radstand (m): 2,72
Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1332 ccm, Frontantrieb, 6-Gang-Schlatgetriebe
Systemleistung: 96 kW / 131 PS bei 5000/min
Max. Drehmoment: 240 Nm bei 1600/min
Höchstgeschwindigkeit: 183 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 12,9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,7 – 7,1 Liter
CO2-Emissionen: 151-161 g/km (WLTP)
Schadstoffklasse: 6d
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1556 kg / max. 539 kg
Kofferraumvolumen: 520-2127 Liter
Basispreis: 30.441 Euro
Testwagenpreis: 42.269 Euro

Bilder zum Artikel

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz

Mercedes-Benz T-Klasse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz