
Unterwegs im Mercedes-Benz Marco Polo: Mobiles Teambuilding

Von Frank Wald, cen

Wer das erste Mal mit einem Camper-Van in den Urlaub startet, erfährt malerische Gegenden, überraschende Begegnungen, aber auch die eigenen Grenzen, wenn man 14 Tage zu zweit auf drei Quadratmeter klar kommen muss. Selbst in so einem rollenden Appartement wie dem Mercedes-Benz Marco Polo mit Topmotorisierung und Schnick-und-Schnack-Ausstattung wird aus einem entspannten Ferientrip ein Teambuilding-Projekt.

„Was für eine coole Idee!“ Die Liebste war auf Anhieb angetan. Als begeisterte Autofahrerin schien ihr die Vorstellung mit einem Camper-Van in den Urlaub zu fahren wie die ideale Verbindung aus abenteuerlichem Roadmovie und pandemiesicherem Reisen. Stehen bleiben, wo es einem gefällt, Dachzelt aufspannen, Tisch und Stühle davor, Essen bruzzeln, Weinflasche auf und in die Landschaft glotzen – der perfekte Art der Erholung. Für mich wiederum, der sein halbes Leben auf vier Rädern verbracht hat und Autofahren aller ideologischer Meckerei zum Trotz immer noch als flexibelste, selbstbestimmte und entspannte Form des Reisens schätzt, war es eine ideale Art, Job und Freizeit unter ein (Aufstell-)Dach zu bringen. Und für beide schließlich als überzeugte Ferienhaus-Urlauber, die es gewohnt sind, in der Freizeit nach eigener Taktung in den Tag zu schluffen, war auch die Vorstellung, Raum und Zeit selbst zu gestalten, sehr attraktiv. Urlaub von Anfang an, so die Devise, mit der wir den Camper-Van für eine große Südfrankreich-Tour mit Geschirr, Proviant und Bettzeug ausrüsteten.

Der Camper-Van, das war ein in hyazinthrot metallic lackierter Mercedes-Benz Marco Polo Edition 300d, den die Presseabteilung für 14 Tage zur Verfügung gestellt hat, inklusive einer Einweisung in die wesentlichen Grundfunktionen. Nicht ganz unwichtig für Camper-Frischlinge, die es nicht gewohnt sind, im Auto Gasflaschen, Dachzelte oder Frisch- und Abwasser durch die Gegend zu fahren. Und vor allem, wie man letzteres wieder los wird – was sich noch als tückisch erweisen sollte. Wohingegen ersteres einfacher und reibungsloser funktionierte als gedacht.

Denn der 5,14 Meter lange Marco Polo auf Basis der V-Klasse ist ein echter Premium-Camper, der zusammen mit dem Umrüstspezialisten Westfalia mit reichlich Hirnschmalz und Komfort ausgebaut wurde. So wird die Gaszufuhr für die im Heck verstaute Flasche bequem über einen Hebel im Inneren geregelt und das Aufstelldach mit Matratze fährt (optional) ebenso einfach auf Knopfdruck aus und – in der Regel – auch wieder ein. Ein echter Hingucker ist die hochwertig und farblich geschmackvoll gestaltete Küchenzeile mit Kühlbox, zwei Gasflammen sowie einem kleinen Spülbecken, alles platzsparend unter einer eleganten, dreiteiligen schwarzen Glasabdeckung verborgen. Darunter befinden sich Auszieh- und Schiebetürschränke für den Küchenproviant, die durch eine große schieb- und klappbare Tischplatte abgedeckt werden. Ein weiterer Schrank für Kosmetik- und Hygieneartikel schließt sich im hinteren Bereich an die Küchenzeile an. Eine ausklappbare Dachluke sowie die ausziehbare Schublade unter der individuell verschiebbaren Leder-Rückbank, die sich auf Knopfdruck plus Auflage in ein dick gepolstertes Bett verwandelt, komplettieren die Stauräume im Wohnbereich, der durch die drehbaren Vordersitze und den hellen Bodenbelag in Yachtoptik sogar richtig gemütlich erscheint – zumindest vor Fahrtantritt.

Unterwegs braucht es schon eine gehörige Portion Ordnungsdisziplin, will man nicht nach zwei Tagen im Chaos versinken. Eine der ersten Lektionen der Reise. Weitere sollten folgen. Zum Beispiel, dass man sein Etappenziel möglichst vor Einbruch der Dunkelheit erreicht haben sollte, will man nicht auf einem dunklen Stellplatz mit Stirnlampe umherirren, gar nicht zu reden von der Essenszubereitung. Und auch die romantische

Vorstellung Bleiben-wo es-schön-ist relativierte sich angesichts der fehlenden Toilette und des angepeilten knapp 1500 Kilometer entfernten Ziels an der Cote d'Azur sehr schnell. Also hieß es erstmal Kilometer fressen.

Das allerdings ist eine der Paradedisziplinen des Marco Polo, insbesondere mit der stärksten Maschine, die für den Campervan zu haben ist. Der 2-Liter-Vierzylinder- Diesel schiebt mit seinen 237 PS (174 kW) und 500 Nm Drehmoment auch den noch so voll gepackten Wagen flott voran. Auf der Autobahn marschiert er sogar locker bis an die Tempo-200-Grenze – was selbstverständlich nicht angeraten ist, will man ob der aktuellen Spritpreise die Urlaubskasse nicht schon vor dem Ziel unnötig schröpfen. Doch mit einer Reisegeschwindigkeit von 130 km/h pendelten wir uns am Ende bei rund acht Litern im Schnitt ein, was angesichts der vollen Beladung angemessen erscheint. Zum entspannten Cruisen lädt außerdem die supersoft und perfekt synchronisierte 9-Gang-Automatik ein und die bequemen Sessel lassen selbst längste Touren schadlos überstehen.

Innen blickt der Fahrer auf eine hochwertig verarbeitete sowie zweifarbig mit lackiertem Holzdekor und Aluzierleisten edel gestaltete Armaturenlandschaft. Das Cockpit besteht aus einem klassischen Kombiinstrument mit klar ablesbaren Rundinstrumenten und kleinem Infodisplay statt der in den Mercedes-Pkw inzwischen üblichen Widescreen-Landschaften. Und auch das Lenkrad stammt noch aus der Zeit, in der es noch keine Touchsensoren, sondern optisch und haptisch nachvollziehbare Drucktasten gab. Doch dafür ist die Bedienung intuitiv und selbsterklärend. Das gilt ebenso für das Infotainment-System, das in der von uns gefahrenen Topausführung über den mittig platzierten 10,25-Zoll-Touchscreen oder per Touchpad in der Mittelkonsole gesteuert wird. Durch einfaches Wischen lassen sich hier sie einzelnen Funktionen wie Navigation, Audio, Klima und Heizung oder Bordinfos aufrufen. Darunter auch das MBAC (Mercedes-Benz Advanced Control), über den die meisten Funktionen der Wohneinheit, also Licht, Standheizung, Kühlbox, Dachbetrieb, Wassertankanzeigen, bequem per Fingertipp bedient und eingestellt werden.

Das klappt wunderbar, wenn man erst mal weiß, dass die Kühlbox schon bei Stufe 3 (von 5) die Butter einfriert – eine Gradzahl-Anzeige wäre hilfreich -, wie die „Lichtsznarien“ geschaltet sind und nicht permanent der Finger vom Sensorfeld für das Ein- und Ausfahren des Daches abgleitet. Nur die Anzeige des 35 Liter großen Frisch- und 40 Liter großen Abwassertanks – der Camper sagt „Grauwasser“ – irritierte im Laufe der Fahrt. Warum erschien auf dem Display für ersteres null Prozent, obwohl wir zwischendurch 30 Liter gebunkert und den Grauwasserbehälter entleert hatten? Erst ein Blick in die Bedienungsanleitung brachte Klarheit. Denn siehe da: Der vom Einweiser gezeigte Hebel für das Ablassen des Grauwassers war der Hebel fürs Ablassen des Frischwassers. Um es mit den Worten des Bestseller-Autors der „Känguru-Chroniken“ zu sagen: „Manchmal sind die Dinge gar nicht kaputt, man ist einfach nur zu blöd.“

Was allerdings definitiv nicht für das elektrisch ausfahrbare Aufstelldach galt, das auf der rechten Seite irgendwann tatsächlich nicht mehr in seine Halterung einschnappte, was dann auch der herbeigerufene südfranzösische Mercedes-Servicepartner mit „Oui, kaputt!“ bestätigen konnte. Sein pragmatischer Vorschlag: einer drückt aufs Display, während der andere dem einfahrenden Gestänge mit sanften Händedruck an die richtige Stelle bugsiert. Nicht gerade Premium, aber praktikabel. Und irgendwie auch symbolisch für die Teamarbeit, die bei so einem 14-Tage-Trip in einem Camper-Van entsteht.

Denn nach anfänglicher Desorientierung, Frustration und diversen Learning-by-Doings, was Aufgabenverteilung, Tagesabläufe und des auf begrenzten Raums permanent drohenden Klamottenchaos angeht („Das ist kein Urlaub, sondern unorganisierter Alltag!“), fanden auch wir Camper-Frischlinge irgendwann einen Modus Vivendi, in dem sich kontrollierte Unordnung und meditative Gelassenheit die Waage hielten. So wurde spätestens in der zweiten Woche aus den beengten Verhältnissen ein heimeliger Hort, in dem jeder wusste, wie, was, wann zu tun ist und der Marco Polo zum geschätzten Teammitglied, mit dem man es nun auch noch ein paar weitere Wochen aushalten

könnte. Dazu trug nicht zuletzt sein kuscheliges „Oberbett“ bei, dessen Matratze nicht nur auf sehr bequemen Tellerfedern liegt, sondern selbst bei nächtlichen Regenschauern warm und gemütlich ist. Und gegen Aufpreis gibt's durch das Glasschiebedach über den Köpfen einen romantischen Blick in den Sternenhimmel dazu.

Apropos Schlafen: Eher suboptimal gelöst ist das Thema Verdunkelung. Im Wohnbereich werden dazu einfach die eingebauten Rollos heruntergezogen. Im Gegensatz dazu muss in der Fahrerkabine jedoch ein einziger Vorhang über Sonnenblenden und Innenspiegel gespannt und mit Saugpfropfen an den Scheiben zurechtgefummelt werden. Funktioniert zwar irgendwie, aber Premium sieht anders aus. Vor allem aber lassen sich dann die vorderen Türen nicht mehr öffnen, weil sie sofort alles wieder abreißen. Darüber konnten die Nachbarn im VW California mit den eingebauten Jalousinen nur den Kopf schütteln.

Und wo wir gerade beim Meckern sind: Anders als in der V-Klasse mangelt es im Marco Polo an Fächern und Ablagen, vor allem geeigneten Cupholder zwischen den Sitzen, die hier schon deshalb fehlen, weil man sonst weder die Frontsessel drehen noch nach hinten durchgehen kann. Durchaus Platz gäbe es dafür allerdings im verschwenderisch raumgreifenden Instrumententräger. Und auch im Heck beansprucht ein zwar pfiffig konstruiertes, aber dennoch großformatiges Metallgestänge für Campingtisch und Stühle gut die Hälfte des unteren Gepäckfachs. Doch das Ensemble kostet ohnehin Aufpreis, könnte also besser durch eine externe Alternative ersetzt werden.

Andererseits, bei den Anschaffungspreisen fallen die 327 Euro auch kaum noch ins Gewicht. Schon in der Grundversion kostet der Marco Polo als Edition 300d mit dem stärksten Motor knapp 77.000 Euro. Die in unserem Testwagen verbauten Optionen, zu denen neben den bereits genannten unter anderem eine Luftfederung, Exterieur- und Interieur-Pakete, Klimaautomatik, diverse Fahrassistenten, Soundsystem, 360-Grad-Kamera mit Vogelperspektive, Warmwasserzusatzheizung sowie 19-Zoll-Leichtmetallräder gehörten, hieften den Verkaufspreis dann nochmal auf stolze 95.317 Euro. Doch wer es sich leisten kann, bekommt dafür einen kleinen, aber feinen Edel-Van, der schnell, bequem, komfortabel als rollendes Büro oder mobiles Ferienappartement, vom One-Night-Stand bis zum mehrwöchigen Urlaubstrip ein vielseitig einsetzbarer Teamplayer ist. (Frank Wald/cen)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Unterwegs im Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Unterwegs im Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Unterwegs im Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Unterwegs im Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Auch ein Camper muss mal (Grau)Wasser lassen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Marco Polo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald
