

Mehr Sportwagen

Die magische Zahl fehlt tatsächlich. Nur MARCO POLO steht hinten drauf, aber nicht die 300, obwohl sie bei Mercedes seit jeher für schnelle Trendsetter steht. Schon der Flügeltürer war einst ein 300, später auch der erste Turbodiesel von Mercedes. Jetzt gehört das wohl schnellste Schlafzimmer der Welt dazu: Mercedes baut den Campervan Marco Polo als 300d, mit 239 PS, 500 Newtonmetern Drehmoment und 214 km/h Spitze. Es ist ein erstaunliches Auto in einer Branche, die dem Trend zur Entschleunigung so viel verdankt. Einerseits. Andererseits ergibt ein lässiges „Ich bin mal schnell weg“ im Mercedes Marco Polo 300d einen ganz neuen Sinn.

Beinfreiheit im Fond? Vergesst die S-Klasse!

Mit einem Grundpreis von 67.556 Euro ist der Marco Polo zwar so teuer wie ein Teilintegrierter mit Badezimmer, Heckgarage und Sechs-Personen-Dinette, kann dafür aber den doppelt so teuren Chefwagen ersetzen. Selbst eine lange S-Klasse bietet im Fond nicht die fürstliche Beinfreiheit des Marco Polo, dessen Doppelsitzbank ganz nach hinten gerückt ist. Vom Klappstisch, an dem sich unterwegs bequem managen lässt, und dem ausgefeilten Lichtkonzept einmal ganz abgesehen. Er ist das perfekte Auto für wichtige Männer, die es mit der Work-Live-Balance ernst nehmen. Tatsächlich, so sagen sie bei Mercedes, werden viele Marco Polo als Dienst- und Firmenwagen angeschafft. Erstaunlich ist das nicht, denn der Umstieg vom Personenwagen fällt leicht.

Nichts wirkt hier wie im Vito des Gas-Wasser-Installateurs, obwohl die V-Klasse aus dem selben Genpool stammt. Nur das MBUX-Infotainment mit Sprachsteuerung ist im Marco Polo nicht für Geld und gute Worte zu haben. Aber das liegt nicht an der gewerblichen Herkunft, sondern am Alter der V-Klasse, die 2014 auf den Markt kam. Der neue Sprinter dagegen reagiert schon seit dem vergangenen Jahr auf „Hey, Mercedes“-Rufe. Im 239-PS-Camper ist eher das irre Kichern des Fahrers zu hören, während die stille Macht des Drehmoments die Kasseler Berge >



STRANDPERLE Das Aufstelldach öffnet und schließt in je 35 Sekunden. Kohlefaserstäbe halten den Dachstoff straff

Technische Daten

4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbodiesel; 1951 cm³; 176 kW/239 PS bei 4200/min; 500 Nm bei 1600/min; Neunstufen-Automatik; Hinterradantrieb; L/B/H 5140/1880/1990 mm; Radstand 3200 mm; Sitz-/Schlafplätze: 4/3-4; Bettenmaße: 2050 x 1130 mm (Dach), 2030 x 1130 mm (Sitzbank); Diesel-Kraftstoffheizung; Küche mit Zweiflammkocher; Kühlschranksinhalt: 40 l; Gasflaschen: 1 x 2,75 l; Frischwassertank: 38 l; Abwassertank: 40 l; Leergewicht/ Zuladung: 2497/603 kg; 0-100 km/h in 8,6 s; 214 km/h; EU/WLTP-Verbrauch 6,1 l/100 km; CO₂-Ausstoß 161 g/km; Grundpreis 67.556 €

Alle Daten Werksangaben

Nie ging Entschleunigung so schnell. Klingt paradox, ergibt aber Sinn – für alle, die Ruhe und Erholung im neuen Mercedes Marco Polo 300d suchen



Es ist knapp, aber es geht: Mit 1,99 Meter Höhe duckt sich der Marco Polo gerade noch auf Garagenmaß



Designerküche mit Edelstahlbecken, zwei Kochstellen und viel Glas. Links daneben die 40-Liter-Kühlbox





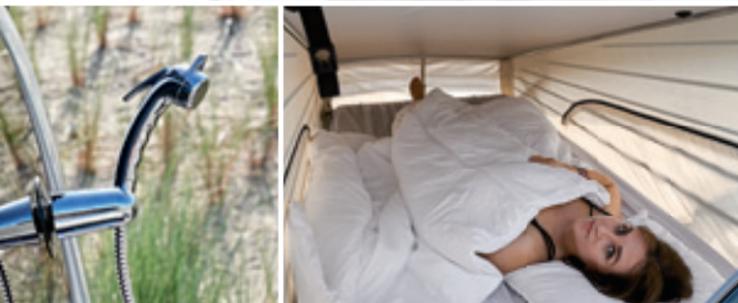
Die Lüftungsdüsen stammen nun aus der A-Klasse, aber deren MBUX zog nicht mit ein



Der Tisch lässt sich ruckzuck einklappen und wegschieben, die Sitzbank elektrisch zum Zweitbett umlegen



Für Traditionallisten klingt 300 nach Sechszylinder – in Wirklichkeit arbeitet hier natürlich der neue Zweiliter-Vierzylinder aus der E-Klasse



Das Rückfenster lässt sich aufstellen – etwa für romantische #vanlife-Fotos wie auf Seite 4

Zeltromantik unterm Textildach – und üppige 2,05 Meter Liegefläche

Strandgänger sind dankbar für die serienmäßige Außendusche



flach bügelt. Ansonsten ist das Reisen im Marco Polo ein leises Vergnügen. Nicht einmal die Fahrt über holprige Straßen kann es stören. Das liegt natürlich am langen Radstand und der komfortablen Fahrwerksabstimmung, aber auch an der Verarbeitung im Innenraum. Wo selbst Edelcamper gerne mal mit den Schrankklappen und Hubbetten rumoren, bleibt der Marco Polo still wie ein schwäbischer Fünf-Sterne-Campingplatz während der Mittagsruhe.

Schwäbische Küche: mehr Bulthaup als Benz

Auch nach fünf Jahren ist er das Designer-Appartement unter den Campervans. Aus der Mode gekommen ist es nicht: Zur aktuellen Modellpflege gehören Details wie Rollenlager für die Schlafsitzbank, die sich jetzt etwas leichter durchs Innere schieben lässt. Es gibt auch ein neues Soundsystem mit Lautsprechern im Heck. Die kleine Küche ist zum Glück die alte: Mit mattem Aluminium und schwarzen Glasflächen erinnert sie mehr am Bulthaup als an Benz – und bietet auch noch eine Menge Stauraum. Nicht alles ist vollkommen praktisch am Marco Polo. Das Drehen der beiden Vordersitze zum Beispiel bleibt ein fummeliger Prozess. Und wer die optionalen Campingmöbel für 430 Euro extra bestellt, blockiert sich den Gepäckraum unter der hinteren Sitzbank – das hat VW beim California eleganter gelöst. Auch die Aufstelldach-Betätigung im Kellergeschoss der Mittelkonsole hätte den Modellpflegern auffallen

können. Die Verbeugung passt nicht so recht zur Schwerelosigkeit, mit der sich der Marco Polo auf 2,35 Meter Stehhöhe entfaltet. Nur das Hochklettern über die Vordersitze fordert nochmal kurz Gelenkigkeit, doch dann ist das tellergefederte 2,05-Meter-Bett im ersten Stock der beste Platz im Marco Polo – erst recht dann, wenn man beim Bestellen das elektrische Glasschiebedach zum Sternegucken angekreuzt hat. Der Eilcamper braucht 8,6 Sekunden von null auf 100 km/h. Und später, beim Öffnen des Dachs, nur viermal so lange vom Anhalten bis zum Angekommensein. Das ist sie, die wahre Magie dieses Autos. ■

FAZIT Christian Steiger



Reizvolle Idee, so ein Campervan, der nicht nur ins Familienleben passt, sondern auch in den Berufsalltag von Vielfahrern. Zumal der Eilzuschlag beim Marco Polo maßvoll ausfällt: Selbst schnelle Langstrecken kosten nicht viel mehr als zehn Liter Diesel auf 100 Kilometer. Jeder ausgebaute Kastenwagen braucht genau so viel. Und die wenigsten der Wohn-Transporter können den Erstwagen ersetzen.

Fotos: Wim Weber

Wer braucht 239 PS, Herr Maier?

Klaus Maier, Leiter Marketing und Vertrieb Mercedes-Benz Vans, über den Marco Polo und den Erfolg des Sprinter als Reisemobil-Basisfahrzeug

Herr Maier, Mercedes baut mit dem Marco Polo 300d das schnellste und druckvollste Reisemobil der Branche. Wer hat nach einem solchen Nischenmodell gefragt?

Der Marco Polo als kompakter Camper ist definitiv kein Nischenmodell. Er ist nicht nur Reisebegleiter, sondern wird auch im Alltag genutzt, ersetzt also den Pkw. Und dass sowohl bei Privatkunden als auch bei Selbständigen wie Architekten oder Fotografen, die den Marco Polo sogar als mobiles Büro nutzen. Mit der Motorisierungsvariante 300d haben wir unser Spektrum für die Kunden erweitert, die einen sehr leistungsstarken Motor wünschen, und setzen damit Maßstäbe im Segment. Trotz mehr Dynamik ist der Marco Polo dabei noch effizienter und sauberer dank neuer Motorengeneration mit neuem Stufenmulden-Brennverfahren, dynamischer Mehrwege-Abgasrückführung und motornaher Abgasnachbehandlung. All dies trägt dazu bei, dass sich das Fahrzeug immer größerer Beliebtheit erfreut.

Volkswagen hat das California-Konzept nach oben verlängert – mit dem Grand California auf Basis des Crafter. Kommt jetzt auch ein Marco Polo XL auf Sprinter-Basis?

Aktuell ist in dieser Richtung nichts angedacht. Wir setzen beim Sprinter vor allem auf die Zusammenarbeit mit zahlreichen Reisemobilherstellern. Bei der Entwicklung der dritten Sprinter-Generation haben für uns die Bedürfnisse der Reisemobilhersteller bzw. der Endkunden eine wesentliche Rolle gespielt. Kein Sprinter-Vorgängermodell wurde so konsequent auf die Anforderungen im Camping-Einsatz ausgelegt. Dass diese Strategie richtig war, zeigt sich auch darin, dass inzwischen immer mehr Reisemobilhersteller den Sprinter als Basisfahrzeug für deren Wohnmobilaufbau einsetzen.

Welche Sprinter-Features sind den Kunden dabei am wichtigsten?

Besonders wesentlich ist heute der Wunsch nach mehr Sicherheit auf Reisen. Wir rüsten den Sprinter daher mit einer Reihe von Assistenzsystemen aus, die zuvor nur in Mercedes-Benz Pkw-Modellen zu finden waren. Dazu gehören beispielsweise der radarbasierte Abstands-Assistent Distronic, der Aktive Brems-

Assistent oder der Spurhalte-Assistent. Unser bewährter Seitenwind-Assistent ist natürlich ebenfalls wieder an Bord. Wir beobachten jedoch nicht nur den Wunsch nach mehr Pkw-Niveau beim Thema Sicherheit, sondern auch hinsichtlich der Optik. Dass das Cockpit des Sprinter der aktuellen Mercedes-Benz Designsprache entspricht, war für uns daher Pflicht. Als Kür bietet der Sprinter zudem das innovative MBUX-Multimediasystem mit bis zu 10,25-Zoll großem HD-Display. Für den Endkunden nicht so unmittelbar ersichtlich wie die genannten Assistenzsysteme oder Design-Updates, aber ebenfalls eine wesentliche Neuerung im Sprinter für den Reisemobileinsatz: die Triebkopf-Variante mit Frontantrieb. In enger Zusammenarbeit mit in erster Linie Reisemobilherstellern ist diese Version ein absolut variables Basisfahrzeug, da der Wohnraum noch individueller gestaltet werden kann.

Wer die Reisemobil-Branche kennt, der weiß, wie hart um die Preise der Basisfahrzeuge verhandelt wird. Ist das trotzdem ein lukrativer Markt?

Schauen Sie nur mal auf den diesjährigen Caravan Salon. Hier sehen Sie: Unser Sprinter kommt an! Nahezu ein Dutzend internationale Aufbauhersteller präsentieren in Düsseldorf rund 20 Neuheiten auf Basis des Sprinter. Und einige unserer wichtigsten internationalen Großkunden für den Sprinter kommen aus dem Reisemobil-Segment – beispielsweise Hymer, Carthago, Rapido oder Winnebago.

Wie sieht der Reise-Sprinter der Zukunft aus? Fahren wir in zehn Jahren noch Diesel?

Wir möchten unsere Position im Reisemobil-Segment gezielt weiter ausbauen und uns dabei noch stärker als bisher als Innovationstreiber positionieren. Ein für uns besonders zukunftsweisendes Thema ist hierbei Konnektivität. Bereits ab Ende des Jahres können Reisemobilhersteller den Sprinter mit der sogenannten Mercedes-Benz Advanced Control (MBAC) bestellen und ihren Camper damit zu einem mobilen Smart Home machen. Unser Schnittstellenmodul vernetzt ausgewählte Komponenten im Wohnbereich und erlaubt deren Steuerung über einen zentralen Ort – wie etwa das MBUX-Touch-Display im Cockpit, ein Display im



Klaus Maier

Wohnbereich oder auch via Bluetooth-Smartphone-App. Während das Steuermodul MBAC in wenigen Monaten für Konnektivitätsintelligenz im Wohnbereich sorgt, ermöglicht das aus den Mercedes-Benz Pkw-Baureihen bekannte Mercedes me connect bereits heute die konnektiven Anwendungen im bzw. um das Fahrerhaus. Dazu gehören die kostenlosen Basisdienste Wartungs-, Unfall- und Pannendienst, Telediagnose, Fahrzeug-Ferndiagnose und das Mercedes-Benz Notrufsystem oder auch optionale Dienste wie die Fahrzeug-Set-up-Dienste zur Kontrolle des Tank- oder AdBlue-Füllstands. Selbstverständlich sind für uns alternative Antriebe ebenfalls ein wesentliches Zukunftsthema. Unser eSprinter kommt noch dieses Jahr auf den Markt. Damit decken wir bereits viele Einsatzzwecke mit einem emissionsfreien Antrieb ab. Zudem haben wir letztes Jahr ein Konzeptfahrzeug mit Brennstoffzellenantrieb, den Concept Sprinter F-CELL, vorgestellt. Dieser zeigt am Beispiel eines teilintegrierten Reisemobils die gesamte Bandbreite der charakteristischen Vorteile einer Brennstoffzelle von einer hohen Reichweite bis zur schnellen Betankung. Ob wir in zehn Jahren keine Reisemobile mehr mit Dieselantrieb fahren, kann ich Ihnen nicht sagen. Sicher ist aber, dass wir uns auch weiterhin intensiv mit alternativen Antriebstechnologien für unterschiedliche Anwendungsfälle beschäftigen werden.

Die Fragen stellte Christian Steiger