

Test Mercedes Marco Polo 300d

Das alltagstaugliche Reisemobil von Mercedes aus der Westfalia-Schmiede

Westfalia stattet für Mercedes-Benz den **Marco Polo** aus – dem hohen Qualitätsmaßstab der V-Klasse wird der Ausbauer dabei gerecht. Sowohl im Cockpit als auch im Wohnraum dominieren **wertige Materialien und Oberflächen**. Auf dem Weg zum Reiseziel beeindruckt zudem der **hohe Fahrkomfort** und der mit 239 PS und 500 Nm überaus potente Dieselmotor im getesteten Marco Polo 300d. Da dabei der Verbrauch auf einem angenehm niedrigen Niveau bleibt, sind auch lange Reisetappen kein Problem.

Am Camping- oder Stellplatz fährt man dann das Dach aus und erfreut sich dabei am ausgefuchsten Stabsystem, das den Stoff auch beim Absenken des Hubdachs in der richtigen Position hält – aufwändiges Zurechtummeln des Stoffs entfällt beim Mercedes. Licht, Heizung, Füllwasserstände und einiges mehr überwacht und steuert man bequem über das neue MBAC (Mercedes-Benz Advanced Control), das dies alles im Touchscreen und einer Handy-App bündelt.

Insgesamt ist der Marco Polo in der Busklasse ein absolutes Premium-Angebot. Gerade fahrzeugseitig vermag der Mercedes im Alltag zu begeistern, auch beim Campingurlaub aber überzeugen praktische Lösung wie eben das Aufstelldach, MBAC oder auch der hochwertige Möbelbau. Zudem kann man den Marco Polo auch als Fünf- oder gar Sechssitzer ordern. Premium-Angebote gibt es aber nicht zum Schnäppchenpreis: Der Testwagen kostet an die 82.000 Euro.

- + Verarbeitung und Materialauswahl im Campervan-Segment konkurrenzlos, äußerst potenter und zudem angemessen sparsamer Motor, kurzer Bremsweg, Notbremssystem serienmäßig
- Felgenkontakt mit Fahrbahn beim Ausweichtest, Beifahrerairbag nicht deaktivierbar



Der Mercedes Marco Polo beim Ausweichtest (Foto:ADAC/Uwe Rattay)

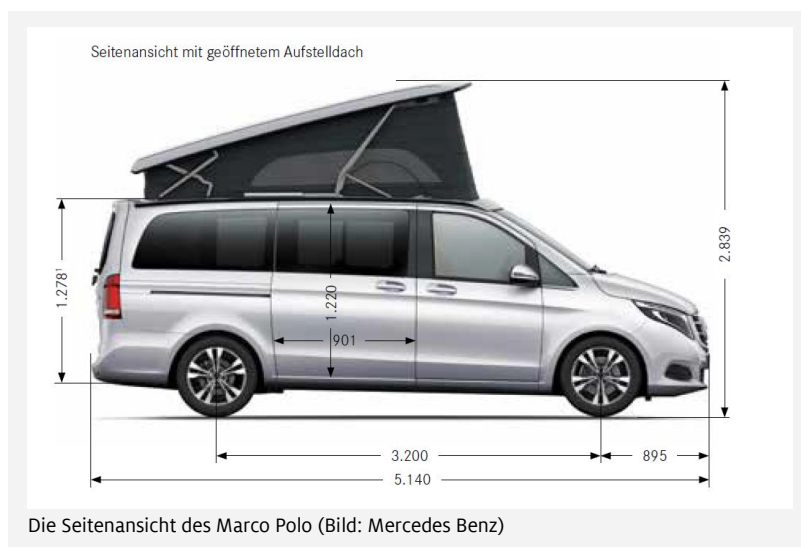
Technische Daten

Grundpreis (16% MwSt.)	67.048 Euro
Testwagenpreis (16% MwSt.)	81.749 Euro
Länge	5,3 m
Breite	1,9 m
Breite mit Spiegeln	2,3 m
Höhe	1,9 m
Leistung	239 PS
Drehmoment	500 Nm
Getriebe	9-Gang-Wandlerautomatik
Antrieb	Heck
Leergewicht fahrbereit	2.680 kg (Messwert)
max. Gesamtgewicht	3,1 t (opt. 3,2 t)
Verbrauch bei 80 km/h	5,3 l/100km (Messwert)
Verbrauch bei 100 km/h	6,6 l/100km (Messwert)
Verbrauch bei 130 km/h	9,9 l/100km (Messwert)

Durchschnittsverbrauch	6,8 l/100km (Messwert)
Schlafplätze	4
Sitzplätze	4 (5 oder 6 opt.)
Küche	Gas, 2 Flammen
Bad	keines
Heizung	Luft, 3kW
Aufbaubatterie	1x95 Ah, AGM
Frischwassertank	38 Liter
Abwassertank	40 Liter

Karosserie/Kofferraum

Verarbeitung



Hier läuft der Mercedes gleich zu Beginn zu Hochform auf und macht dem Ruf des Herstellers als Premium-Anbieter alle Ehre. Spaltmaße, Passungen und Materialauswahl sind insgesamt ohne Zweifel im Reisemobilbereich das Beste, was man bekommt. Einziger Deckel für Wasser- und Stromanschluss aus schnödem, unlackiertem Kunststoff fällt hier etwas aus dem Rahmen – aber auch nur, weil der Mercedes ansonsten wirklich mit viel Liebe zum Detail gebaut wird. So auch der Unterboden, der großflächig verkleidet

daherkommt und so nicht nur hilft, Schmutz vom Blech fernzuhalten, sondern auch den Verbrauch senkt.

Alltagstauglichkeit

Mit dem fast 5,3 Meter langen Marco Polo fährt man längentechnisch auf dem Niveau der S-Klasse umher, im Alltag kommt man damit aber noch gut klar. Vor allem bleibt man, wenn auch knapp, unter dem magischen Maß von zwei Metern Höhe. So kommt man in fast alle Tiefgaragen.

Den 70 Liter großen Dieseltank füllt man über den Stützen neben der Fahrertür, auch der 24 Liter fassende AdBlue-Tank wird dort befüllt.

Dachlasten sind trotz des Hubdachs erlaubt, mit manuellem Dach sind es 50 Kilogramm bei geschlossenem und 15 Kilogramm bei geöffnetem Dach. Hat man wie beim Testwagen das elektrische Dach, kann man die Last von 50 Kilogramm auch bei geöffnetem Dach darauf lassen. Auf die Anhängerkupplung darf man 100 Kilogramm stützen und (gebremst) 2,5 Tonnen anhängen. Dies aber nur gegen Zuzahlung, serienmäßig sind es zwei Tonnen. Die Kupplung ist optional und abnehmbar.

Insgesamt darf der vollgetankte Testwagen durch die optionale Auflastung auf 3,2 Tonnen maximal zulässiges Gesamtgewicht zuladen. Das reicht im Alltag locker aus, auch die ADAC Familienzuladung packt der Testwagen: Hier kommen rechnerisch zwei Erwachsene mit je 75 Kilogramm und zwei Kinder mit je 50 Kilogramm ins Auto. Jeder hat zudem 25 Kilogramm persönliches Gepäck dabei, dazu werden 200 Kilogramm Grundgepäck angenommen: Fahrräder, Geschirr und ähnliches.

Serienmäßig sind vier Sitzplätze im Marco Polo, gegen Aufpreis bekommt ihn aber auch als Fünf- oder gar Sechssitzer.

Licht, Sicht und Rangieren

Rangieren ist durch die über fünf Meter Länge natürlich erschwert, Mercedes packt aber allerhand Hilfsmittel schon serienmäßig in den Marco Polo 300d Edition. Parksensoren vorn und hinten, eine Rückfahrkamera und ein Parklenkassistent sind schon drin. Gegen Aufpreis kommen noch weitere Kameras vorn und an den Seiten hinzu, sodass man auf dem Display eine Draufsicht des Fahrzeugs angezeigt bekommen kann.

Serienmäßig sind LED-Scheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion und angenehm homogener und heller Ausleuchtung. Auch ein Fernlichtassistent ist stets an Bord, dieser blendet abhängig vom Verkehrsaufkommen auf oder ab. Empfehlenswertes Extra ist dabei noch der adaptive Fernlichtassistent, dieser kann andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden und lässt in den anderen Bereichen das Fernlicht an. Eine Scheinwerferreinigungsanlage offerieren die Schwaben aber nicht.

Ein- und Ausstieg

Hinein und hinaus kommt man sehr bequem, der Zustieg ist nicht allzu hoch, Haltegriffe vorhanden und die Türöffnungen breit. Eine Umfeldbeleuchtung in den Spiegelkappen ist serienmäßig, diese hilft auch beim Rangieren: Hat man bei Dunkelheit den Rückwärtsgang eingelegt, erhellen diese Leuchten auch den seitlichen Bereich des Fahrzeugs, was auf dem Campingplatz und auch ansonsten beim Einparken sehr hilfreich ist.

Volumen Alltagskofferraum

Im Kofferraum bietet der Marco Polo knapp über einen Meter Breite bei einer Tiefe von 86 Zentimetern, wenn die Sitzbank nach hinten geschoben ist. Das entspricht über 500 Litern Volumen über der zweiten Ebene, die im Kofferraum installiert ist. Unter dieser sind Campingtisch und -stühle verstaut, sodass der Raum darunter in dieser Konstellation nicht nutzbar ist. Die Campingbestuhlung oder auch die komplette Ebene ist aber auch ausbaubar, dann stehen fast 1.000 Litern Kofferraumvolumen zur Verfügung. Diese Ebene dient aber auch als Teil des Bettes, man sollte sich also überlegen, wann man das Teil ausbaut. Schiebt man die Bank ganz nach vorn, hat man 1,80 Meter Ladefläche zur Verfügung. Mit ausgebauter Sitzbank sind es gar über 2,5 Meter Ladelänge. Für flache, lange Gegenstände kann man auch einen Teil der Verkleidung unter der Rückbank entfernen und hat eine gut 20 auf 20 Zentimeter große Durchreiche.

Kofferraum-Nutzbarkeit

Die große Heckklappe geht gegen Aufpreis wie beim Testwagen per Knopfdruck auf – entweder am Schlüssel oder an der Klappe selbst. Leider fehlt eine entsprechende Taste am Armaturenbrett. Für kleines Gepäck kann man auch mal schnell die separat zu öffnende Heckscheibe nutzen, gerade in engeren Parklücken sehr praktisch. Die Ladekante liegt nur 52 Zentimeter über dem Boden, da lässt sich auch schwereres Gepäck vernünftig einladen. Unter der geöffneten Heckklappe kann man bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 Meter stehen.

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist verschiebbar, die Lehne umlegbar und die gesamte Bank auch demontierbar. So kann man den Marco Polo an quase jede Beladungssituation anpassen. Der Ausbau der schweren Bank ist zwar einfach, aber aufgrund des hohen Gewichts alleine nicht zu bewerkstelligen.

Kleinkram bekommt man im Kofferraum seitlich in den Schwänken gut unter, zudem kann man in die weit nach hinten reichenden Sitzschienen Zurrösen anbringen, die die Ladungssicherung leicht möglich machen.

Innenraum

Bedienung



Im wertig anmutenden Cockpit findet man sich schnell zurecht (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Der Marco Polo hat nun auch das MBUX-Infotainmentsystem verbaut, allerdings angenehmerweise ohne die Touchflächen am Lenkrad, die andere Mercedes-Modelle tragen. Diese sind merklich schlechter zu bedienen als die Tasten am Lenkrad des Marco Polo. Die Hauptmenüpunkte des ansonsten per Touchdisplay oder Touchpad zu bedienenden Infotainmentsystems sind klugerweise auch per haptischer Tasten am Armaturenbrett zu erreichen. Auch ansonsten gibt sich der Campervan keine wirkliche

Blöße bei der Bedienung, alles liegt übersichtlich und gut erreichbar zur Hand. Ausnahmen bestätigen die Regel: Der Drehschalter für die Lichtsteuerung ist nicht besonders gut einsehbar. Die Klimaautomatik ist an sich gut bedienbar, ein i-Tüpfelchen wären aber noch Drehräder statt Wipptasten für die Temperatureinstellung.

Multimedia/Konnektivität

Der Marco Polo ist hier völlig auf Höhe der Zeit. Digitaler und analoger Radioempfang sind genauso serienmäßig wie das Online-Navigationssystem mit aktueller Verkehrsflussabfrage. Selbstverständlich kann man ein Smartphone per Bluetooth für Telefonie und Audiostreaming koppeln. Mehrere USB-Anschlüsse stehen zur Verfügung, Android Auto und Apple CarPlay muss man aber extra bezahlen. Über das Mercedes me connect-Konnektivitätslösung kann man per App den Fahrzeugzustand (u.a. Kraftstofffüllstand oder Reifendruck) überprüfen.

Eine induktive Lademöglichkeit für Smartphones bietet der Marco Polo aber nicht.

Komfort

Fahrwerk

Die Paradedisziplin der Marco Polo ist der Fahrkomfort. Das Fahrwerk ist zwar nicht mit verstellbaren oder adaptiven Dämpfern ausgestattet, allerdings aus Komfortsicht äußerst gelungen abgestimmt. Mercedes-like wogt der Reisecamper souverän über Autobahnwellen, ohne aber unpräzise oder übertrieben schaukelig zu wirken. Gleichzeitig kassiert die Radaufhängung Kanaldeckel, Querfugen und anderes wie nebenbei, der Mercedes möchte die Fahrgäste nicht mit solchen Makeln des Straßenbaus behelligen.

Sitze

Die Sitze in der ersten Reihe haben zwar nur innen eine Armlehne, sind aber serienmäßig drehbar, zudem in Höhe und Sitzneigung verstellbar. Auch eine Vier-Wege -Lordosenstütze ist an Bord, wenn man Aufpreis zahlt. Die Konturen von Sitzfläche und Lehne sind sehr gelungen, auch für verschiedene Staturen passend. Äußerst bequem sitzend sind im schwäbischen Bus auch lange Etappen kein Problem. Aber auch hinten – und das ist ein absolutes Alleinstellungsmerkmal des Marco Polo – sitzt man sehr komfortabel. Die zweisitzige Rückbank ist mit individuell aufblasbaren Seitenwangen und einer einstellbaren Lehnenneigung ausgestattet. Deshalb können auch auf den hinteren Sitzen Erwachsene langen Reisen entspannt entgegenblicken.



Auf dieser Rücksitzbank reist man sehr komfortabel (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Innengeräusch

67,8 dB(A) herrschen bei konstant 130 km/h im Innenraum, belässt man es bei 100 km/h, liegen 64,6 dB(A) an. Damit liegt der Marco Polo voll auf Pkw-Niveau, akustisch wird man trotz des Aufstelldachs nicht behelligt. Der Motor brummt im Hintergrund vor sich hin, Fahrgeräusche sind kein Thema. Feinheiten wie die mit Filz ausgekleideten hinteren Radhäuser zeigen Wirkung.

Klimaanlage

Schon ohne jegliches Häkchen in der Aufpreisliste kommt der Marco Polo mit einer halbautomatischen Klimaanlage daher. Gegen Aufpreis kümmert sich eine Zweizonen-Klimaautomatik um die vorderen Passagiere und für nochmaligen Aufschlag bekommen auch die Hinterbänker eine Klimatisierung der Luft. Abgedunkelte Scheiben trägt der Marco Polo immer, so heizt sich das Auto bei Sonneneinstrahlung weniger aus. Sitzheizung ist für die vorderen Sitze erhältlich, wie auch eine Warmwasser-Standheizung.

Motor/Antrieb

Fahrleistungen

Der Marco Polo 300d ist mehr als überlegen motorisiert. Die 239 PS und 500 Nm stören sich nicht weiter am Leergewicht von über 2,5 Tonnen. In 5,6 Sekunden drückt der Vierzylinder den Testwagen von 60 auf 100 km/h, so sind Überholmanöver schnell abgeschlossen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei im serienmäßigen Campervanbereich wahrscheinlich ungeschlagenen 220 km/h.

Laufkultur/Leistungsentfaltung

Auch die akustische und vibrationstechnische Dämmung des längs montierten Selbstzünders ist gelungen. Er brummt vor sich hin und erhebt bis auf bei hohen Drehzahlen seine Stimme maßvoll. Durch das immense Drehmoment sind aber niedrige bis mittlere Drehzahlen ohnehin ausreichend.

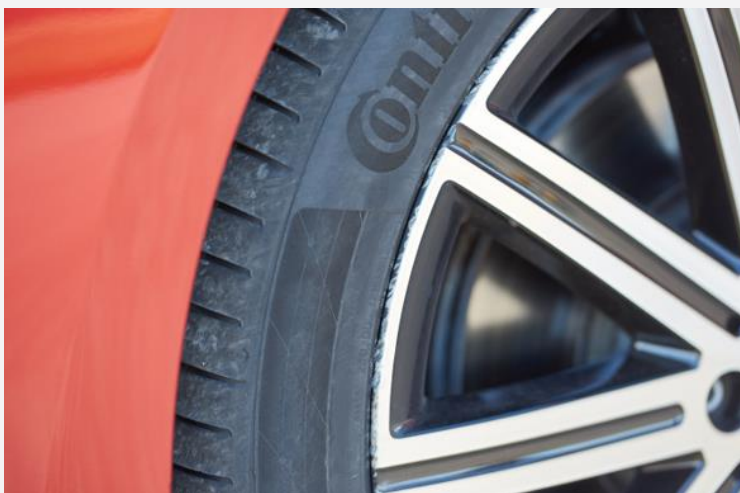
Schaltung/Getriebe

Das Getriebe überzeugt zwar von der Bedienung her (Wählhebel hinter dem Lenkrad), und auch die zusätzlichen Schaltwippen sowie die Abstufung der neun Gänge gefällt. Der Schaltkomfort liegt aber nicht auf dem hohen technischen Niveau, das der Dieselmotor erreicht. Zwar passen die Schaltpunkte und der Motor wird im passenden Drehzahlbereich gehalten, die Gangwechsel gehen aber ab und zu ruckig vonstatten. Hier noch etwas Feinschliff und die Bewertung wird noch besser. Die Kriechfunktion ist aber erstklassig, zudem steht wie bei Mercedes üblich ein cleveres Autohold-System zur Verfügung: Möchte ich das Auto an der Ampel oder am Berg bis zur Betätigung des Gaspedals festhalten, genügt ein festerer Druck aufs Bremspedal, wenn der Marco Polo steht. Dann kann man von der Bremse gehen und der Campervan bleibt, wo er ist.

Fahreigenschaften

Fahrstabilität

Beim Ausweichtest gab es ein Überraschung: Zwar kam der Testwagen trotz der starken Seitenneigung sicher und ohne Kippgefahr bei ziemlich hohem Tempo durch den Parcours, hinterher zeigte sich aber anhand eindeutiger Spuren, dass man mit der vorderen Felge Kontakt zur Fahrbahn hatte. Die Reifen in der optionalen Dimension 245/45 R19 hat es beim Ausweichvorgang so weit „von der Felge gezogen“, dass die Felgenkante auf den Asphalt aufschlug. Druckverlust oder andere Folgeschäden traten aber nicht auf.



Die Felge nach dem Ausweichtest (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Mercedes nimmt auf Anfrage Stellung dazu und spricht vom Entwicklungsfokus, der unter anderem „auf bestmöglichem Komfort, trotz niedrigem Reifen-Querschnittsverhältnis“ und „hohen Gripwerten für optimale Spurrhaltung (gerade auch bei Ausweichmanövern) sowie kurzen Bremswegen“ lag. Hier liegt wohl der Hund begraben: Die Reifen bieten tatsächlich richtig viel Grip, zudem sind die Seitenwände zugunsten des Komforts wohl verhältnismäßig weich gewählt worden. Durch die komfortorientierte Abstimmung des Fahrwerks mit beim Ausweichvorgang starker Seitenneigung treten sehr hohe Lasten beim kurvenäußeren Vorderrad auf, welche dann bei unserem Ausweichvorgang einen Tick zu hoch waren.

Mercedes erklärt, dass dieses Problem von Kunden noch nie gemeldet wurde und auch bei unserem Test gab es außer dem optischen Makel der verschrammten Felge keine weiteren Folgen oder eine akute Einschränkung der Fahrsicherheit. Dennoch zeigt der ADAC Ausweichtest, dass man hier auf Kante genäht hat. Das optionale Sportfahrwerk mit Tieferlegung könnte durch geringere Seitenbewegungen vielleicht schon Abhilfe schaffen, auch gibt es den Marco Polo noch mit schmalerer Bereifung auf kleineren Felgen. Ansonsten lässt der große Mercedes hier nicht viel anbrennen: Der Geradeauslauf ist auch bei hohem (und mit diesem Motor durchaus möglichem) Tempo tadellos, die Traktion des Hecktrieblers gut. Gegen Aufpreis kümmern sich zusätzlich die Vorderräder um den Vortrieb, den Marco Polo bekommt man auch als Allradler.

Lenkung

Möchte man die Lenkung kurz beschreiben, trifft es „lässig“ wohl am besten. Unaufgeregt, aber genau zirkelt man durch Landstraßenwindungen oder schnelle Autobahnkurven. Das letzte Quäntchen Präzision und Direktheit mag zwar fehlen, würde zum Marco Polo aber nicht passen und das Auto unnötig aufgeregt machen.

Bremse

Über die bewusst gripstark ausgelegten Reifen des Marco Polo konnte man schon beim Ausweichtest lesen – bei der Bremswegmessung zeigt sich, dass Mercedes hier nicht zu viel versprochen hat. Im Mittel von 10 Bremsungen aus 100 km/h hat der Testwagen einen Bremsweg von 36,9 Metern aufs Parkett gelegt. Damit bewegt sich der deutlich über zweieinhalb Tonnen schwere Marco Polo auf Pkw-Niveau, zudem ist die Bremse ausdauernd und lässt auch unter starker Belastung nicht nach.

Sicherheit

Aktive Sicherheit – Assistenzsysteme

Nicht nur beim Bremsweg ist der Marco Polo mit normalen Pkw vergleichbar, auch in Sachen Sicherheitsassistenten spielt der Benz vorne mit. Vor allem, weil die autonome Bremsfunktion schon serienmäßig ist. Diese kann in folgenden Situationen eingreifen: Bei Geschwindigkeiten bis etwa 200 km/h auf vorausfahrende Fahrzeuge, bis etwa 80 km/h auf vorausfahrende Fahrradfahrer, bis etwa 60 km/h auf bewegte Fußgänger und querende Fahrradfahrer und bis etwa 50 km/h auf stehende Fahrzeuge. Auch beim zu nahen Auffahren warnt der Mercedes, genauso wie beim unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur oder wenn das Fahrzeug beim Fahrer nachlassende Konzentration erkennt. Fahrzeuge im toten Winkel bis zu drei Meter hinter und neben dem Auto erkennen Radarsensoren im Heck, ein leuchtendes Dreieck im Spiegel warnt bei Bedarf.

Tempomat samt Limiterfunktion ist serienmäßig, gegen Aufpreis kümmert sich ein Abstandshaltetempomat. Die ebenfalls optionale Verkehrszeichenerkennung ist gerade in unbekanntem Gebiet eine willkommene Unterstützung.

Passive Sicherheit – Insassenschutz

Im Jahr 2014 wurde ein Crashtest mit einer Basis V-Klasse durchgeführt, hier erzielte der Van ein gutes Ergebnis. Die Bewertung sollte weitgehend auf den Marco Polo übertragbar sein, es gilt jedoch zu beachten, dass die Camper-Variante keine separaten Kopfairbags für die hinteren Insassen an Bord hat. Front-, Seiten- und Kopfairbags sind vorn serienmäßig, wie auch der die E-Call-Funktion. Diese setzt nach einem Unfall vollautomatisiert einen Notruf ab.

Kindersicherheit

Zwar bekommt man Kindersitze auf Beifahrersitz (per Gurt) und Rückbank (Gurt oder Isofix) problemlos und sicher befestigt, ein großes Manko hat der Marco Polo aber: Anders als bei der V-Klasse ist der Beifahrerairbag nicht deaktivierbar. Deshalb dürfen dort keine rückwärts gerichteten Kindersitze montiert werden.

Fußgängerschutz

Der Crashtest stellt der V-Klasse kein allzu gutes Zeugnis aus, positiv ist aber: Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger und Radfahrer.

Verbrauch/Schadstoffe

Gerade im Feld der Campingvans ist der Marco Polo 300d trotz seiner Leistung ein überaus sparsames Fahrzeug. Auf unserer Normrunde über knapp 100 Kilometer wurde der Verbrauch und die Schadstoffemissionen mit Hilfe einer portablen Abgasmessanlage ermittelt – wie immer im Reisemobiltest bei voller Beladung, also mit 3,2 Tonnen Gesamtgewicht. Dabei begnügte sich der Mercedes mit 6,8 Litern Diesel auf 100 Kilometer.

Für Reisende sind insbesondere auch die Verbräuche bei konstanter Fahrt interessant, deshalb werden auch diese im ADAC Reisemobiltest ermittelt. Bei 80 km/h verbraucht der Schwabe 5,3 Liter, bei 100 km/h 6,6 Liter und bei 130 km/h Reisegeschwindigkeit sind es 9,9 Liter auf 100 Kilometer.

Schlafbereich Aufstelldach



Auch im Fußbereich steht genügend Raum zur Verfügung (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

zwei Schwanenhalsleuchten und eine USB-Ladebuchse. Das Netz zur Absturzsicherung ist einfach zu montieren und hält Kinder sicher zurück.

Das Bett im Aufstelldach durch Lattenroste mit Tellerfedern gut unterlüftet und mit einer Grundfläche von 108 Zentimetern Breite und fast zwei Metern Länge auch für zwei Personen groß genug. Dank der ausgeklügelten Dachmechanik ist am Fußende auch für große Schuhgrößen genug Platz. Der Zustieg erfolgt über die Vordersitze und erfordert etwas mehr Kletterfähigkeit als eine Leiter – für diese ist im Marco Polo aber schlicht kein Platz. Neben der Liegefläche gibt es Ablagemöglichkeiten, zudem am Kopfende

Unterer Schlafbereich



Die Rückbank legt sich per Knopfdruck um (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

oder der Küchenzeile behelfen. Nettes Gimmick: Man kann die Ablage im Kofferraum und damit das Kopfende in mehreren Stufen anwinkeln, so liest es sich angenehmer und manch einer schläft mit leicht angewinkeltem Oberkörper auch besser.

Das untere Bett ist mit 205 auf 112 Zentimeter größer als das obere, aber nicht ganz so bequem. Man schläft auf der umgeklappten Rückbank, und auf der Kofferraumablage immerhin ohne Druckstellen. Die Gurte und Gurtschlösser ragen nicht heraus. Zudem steigert eine dünne Matratzenauflage den Schlafkomfort.

Leseleuchten über dem Kopfende am Fahrzeugheck sind praktisch, gezielte Ablagemöglichkeiten für ein Buch oder die Armbanduhr fehlen aber. Man muss sich mit den Schränken o-

Bad

Ein Bad bietet der Marco Polo nicht, aber einen Anschluss für eine Außendusche. Ein Porta Potti, das genau in einen Staukasten des Marco Polo passt, ist auf dem Zubehörmarkt erhältlich.

Küche



Die Küche ist praktikabel, es fehlt aber an Ablagemöglichkeiten (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Der Küchenblock bietet eine Kochstelle mit zwei Flammen mit Piezozünder und ein Rundspülbecken mit 25 Zentimetern Durchmesser, das 13 Zentimeter tief ist. Ablagen sind nicht allzu viele vorhanden, man muss sich mit dem Dinettentisch behelfen oder die geschlossenen Klappen von Kühlschrank, Kochstelle und Spülbecken nutzen: Man muss sich organisieren beim Kochen. Zur Illumination der Küche steht eine zentrale Leuchte über dem Küchenblock zur Verfügung, man wünscht sich mitunter eine gezieltere Lichtquelle. Der von oben zu-

gängliche Kompressor-Kühlschrank bietet 40 Liter Volumen und ist angenehm leise. Er ist in sechs Stufen regelbar und kann bis zu -18 °C erreichen.

Für Utensilien und Vorräte stehen drei Auszüge, eine Besteckschublade und ein Unterschrank für Verfügung. Vorbildlich: Die jeweils zugelassene, maximale Belastung ist in der Bedienungsanleitung hinterlegt.

Aufbau und Stauraum

Der Möbelbau im Marco Polo ist gelungen. Die Oberflächen sind robust, aber wertig. Klappen sowie Schubladen öffnen und schließen leichtgängig. Links hinten im Fahrzeug findet man Schränke mit mehreren Ebenen, durch das Verstellen einer der Ebenen kann man in einer Seite des Schrankes dank Kleiderstange seine Garderobe auch hängend unterbringen. Quer über dem hinteren Ende des Marco Polo liebt noch ein großes, nur von innen zugängliches Staufach, das beim Öffnen nach unten klappt: Ein Overhead Compartment.

Während der Fahrt entlockt man dem Innenausbau kein Scheppern oder Klappern. Ohne Scheppern kommt auch die elektrische Schiebetür aus, gerade auf Campingplätzen ist das lautstarke „RUMMS“ einer manuellen Schiebetür bei den Stellplatznachbarn nicht gerade beliebt.

Die Verdunklung erfolgt über Rollos beziehungsweise einem Verdunklungsstoff mit Saugnäpfen für das Fahrerhaus. Dieses schattet komplett ab, die Rollos lassen seitlich noch etwas Licht durch. Die Bodenschienen der Rücksitzbank sind zwar praktisch, aber echte Schmutzfallen: Eine Abdeckung per Gummilippe oder Bürstendichtung würde verhindern, dass man nach dem Campingurlaub Krümel und anderes mühsam herausfummeln muss. Für die meisten Staubsaugeraufsätze ist die Leiste nämlich zu schmal, aussaugen kann sie also nicht wirklich.

Das Hubdach ist ein Highlight des Marco Polo. Ein derart ausgeklügeltes Konzept bietet kein Mitbewerber: Man sollte zwar natürlich während des Schließens ein Auge darauf haben, aber die geschickte Stangenkonstruktion, die in das Dach eingewebt ist, sorgt für ein absolut passendes Zusammenfallen des Stoffes. Man muss nichts zurecht zupfen oder damit rechnen, dass der Stoff zwischen Hubdach und Karosserie eingeklemmt wird. Wie bei jedem Hubdach gilt aber natürlich: Beim Öffnen und vor allem beim Schließen sollte mindestens eine Tür geöffnet sein, um die durch die Dachbewegung entstehende Sogwirkung auszugleichen. Seitlich kann man über Reißverschlüsse den Innenstoff öffnen, um Luft und Licht hereinzulassen. Fliegengitter halten ungebetene Gäste fern. Optional lässt ein elektrisches Glas-Schiebe-Hebedach auch während der Fahrt noch mehr Sonne in den Innenraum.

Dinette

Beim Klapptisch hat sich Mercedes richtig Gedanken gemacht, man kann ihn schnell und sicher verstauen. Nur ganz zu Ende haben die Schwaben nicht gedacht, dass der Klappmechanismus des Tischbeins gefällt uns nicht: Das Tischbein arretiert nicht besonders fest und kann leicht unbeabsichtigt einklappen.

Steht der Tisch aber, kommt man von allen vier komfortablen Sitzplätzen gut ran – etwas größer könnte die Tischplatte aber noch sein.

Gas/Heizung

Um die Warmluft kümmert sich eine 3 kW starke Diesel-Luftheizung. Die Wärme tritt nur an einer Stelle im Innenraum aus, unter dem Fahrersitz. Da der Marco Polo aber nicht allzu groß ist, reicht dies völlig aus, um für behagliche Wärme zu sorgen. Die Heizung ist sehr leise, stört also auch nachts nicht. Bedient wird sie über das zentrale Bediensystem namens MBAC.

Die Gasflammen werden über eine Gasflasche im 2,5 kg-Format gespeist, die im Heckschrank untergebracht ist. Dort kommt man etwas Übung vernünftig hin, richtig komfortabel ist das Wechseln der Flasche aber nie. Das Absperrventil ist unten am Küchenblock, die Sitzbank muss eventuell verschoben werden, um es zu erreichen.

Wasser

Im Bus der Fünf-Meter-Klasse findet man keine riesigen Tanks, die 38 Liter Frischwasser reichen aber für normale Anforderungen. Der Abwasserbehälter fasst 40 Liter. Der Stutzen für den Frischwassertank ist unter einer Klappe an der Fahrzeugflanke zu finden, leider direkt neben dem Landstromanschluss. Hier gilt es, sorgfältig mit Wasser und Strom umzugehen. Die Füllstände lassen sich über das zentrale Bedienmenü abfragen. Die regelmäßige Reinigung des Frischwassertanks ist einfach über eine große Öffnung zu reinigen – den Abwasserbehälter kann man nur chemisch reinigen.

Elektrik/Konnektivität

Mercedes hat eine Neuerung in seinem Campingfahrzeug eingeführt, die auch Campingfahrzeugherstellern zur Verfügung steht, die auf Mercedes-Basis Fahrzeuge bauen: Angelehnt an das aktuelle Pkw-Infotainmentsystem namens MBUX (Mercedes-Benz User Experience) bündelt MBAC (Mercedes-Benz Advanced Control) alle Campingfunktionen in einem Menü. Dieses kann man im Marco Polo entweder über den großen Touchscreen im Armaturenbrett aufrufen oder die entsprechende App auf dem Smartphone öffnen. So kann man auch von der Rückbank aus oder neben dem Fahrzeug Einstellungen vornehmen beziehungsweise Füllwasserstände abrufen oder etwa die Kühlbox steuern. Die App verbindet sich per Bluetooth mit dem Fahrzeug – man muss also schon in der Nähe des Marco Polo sein. Vom Tagesausflug aus kann man den Innenraum des Mercedes daher nicht spontan ferngesteuert vorheizen.



Das MBAC-System kann auch per App gesteuert werden (Foto: ADAC/Uwe Rattay)

Die App wie auch das Menü im Touchscreen funktionieren tadellos, angenehm ist die Bündelung aller Funktionen. Alle relevanten Funktionen sind schnell verfügbar, ob man das Aufstelldach bedienen oder die Heizung regeln will. Auch die Innenbeleuchtung lässt sich steuern und bestimmte Lichtszenarien auswählen.

Für die autarke Stromversorgung ist eine AGM-Aufbaubatterie mit einer Kapazität von 95 Ah vorgesehen. Diese ist unter dem Fahrersitz verbaut und deshalb mäßig zugänglich. Geladen wird sie während der Fahrt bedarfsgesteuert von der Lichtmaschine, eine Ladebooster-Funktion gibt es nicht. Bei längeren Standzeiten von über vier Wochen soll sie laut Bedienungsanleitung über den Landstromanschluss regelmäßig geladen werden.

Steckdosen sind vorhanden, aber nicht im Überschwang: Zwei zusätzliche USB-Anschlüsse für den Innenbereich sind heutzutage eher wenig. Dazu kommen noch drei 12-V-Steckdosen und eine mit 230 Volt, die nur bei angeschlossenem Landstrom aktiviert ist.

ADAC-Bewertung

ADAC-Bewertung	
Gesamtnote	1,8
Teilnote Fahrzeug	1,7
Karosserie/Kofferraum	1,6
Innenraum	1,9
Komfort	1,9
Motor/Antrieb	1,1
Fahreigenschaften	1,8
Sicherheit	1,6
Verbrauch/Emissionen	1,9
Teilnote Aufbau	2,0
Schlafbereich Hubbett	1,9
Schlafbereich Heck	1,6
Bad	-
Küche	2,3
Aufbau und Stauraum	2,0
Dinette	2,0
Gas/Heizung	2,1
Wasser	2,5
Elektrik/Konnektivität	2,3

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de