



## Der muss sitzen

Mercedes erneuert die V-Klasse. Den Start macht der VLE Electric, ein Diesel ist in Sichtweite – nicht nur für gewerbliche Kunden. Autoflotte saß im neuen „Benchmark-Transporter“.

Fotos: Dirk Weyhenmeyer

**In Rot wird der neue VLE eher selten zu sehen sein. Es steht ihm aber gut, vor allem mit dem AMG-Paket.**

Die neue „V-Klasse“ steht an – endlich. Und die muss laut Stimmen aus dem MB-Vans-Lager „sitzen“. Im Sommer 2026 startet zuerst der VLE Electric. Die Anlaufkurve dürfte somit erst einmal flach verlaufen. VW erlebt das nach wie vor beim ID.Buzz, von dem 2025 nur 8.565 Einheiten neu zugelassen wurden. Der klassische VW Bus kam auf 34.500 Zulassungen. Die Mercedes V-Klasse und der Vito zusammen schafften im selben Jahr 29.000 Einheiten. Intern werden für den neuen VLE mehr erwartet. Ab 2027 folgt der VLE mit Dieselmotor, auf identischer Plattform, und der wird für Vielfahrer das A und O bleiben.

Bei den E-Transportern liegt das Effizienzproblem in der Natur der Dinge: hoher und breiter Aufbau, riesige Stirnfläche und bislang maue Aerodynamik. Genau da setzt Mercedes ein Ausrufezeichen: Der VLE schneidet mit einem Cw-Wert von 0,25 durch den Wind. Bestwert, gemessen nach internationalen Standards. Zum Vergleich: Ein VW ID.7 Tourer kann es nicht besser. Diese Windschnittigkeit ist mitverantwortlich für den WLTP-

Verbrauch von knapp unter 19 kWh pro 100 Kilometer. Gut 700 Kilometer soll die Energie halten. Diverse Inlays in der glatten Front sollen mal mehr Luxus, mal mehr Sportlichkeit vermitteln. Nachts wird illuminiert – viel.

Die Seitenlinie des VLE wirkt beruhigend und doch markant. Die mittleren Fenster lassen sich komplett versenken – erstmalig in dem Segment. 19-Zoll-Alus sind beim Mercedes VLE Standard, auf Wunsch gibt es bis zu



**Der wahre Luxus erschließt sich erst im Fond des VLE. Ab rund 100.000 Euro.**



Mit 5,31 Metern beansprucht der VLE viel Platz.



Erster Eindruck: hochwertig, eingängig, schmutzempfindlich.

22-Zoll-Räder. Die Türgriffe sind glattflächig versenkt und fahren als Block beim Annähern heraus. Das wird sich voraussichtlich 2027 ändern, wenn in China die neue Richtlinie kommt, die manuelles Greifen der Türöffner fordert. Mercedes Vans ist vorbereitet und „wird liefern“. Zwei Schiebetüren sind Serie, bei den Ausstellungsfahrzeugen stets elektrisch unterstützt.

Das Heck wirkt aufgeräumt. Je nach Land geht das LED-Band im großen Bogen auf die andere Seite. Im Vergleich zum Vorgänger soll die Ladekante niedriger sein. Dank Luftfederung kann sie nochmals zwei Zentimeter abgesenkt werden, was beim Autobahntempo automatisch passiert, um den Luftwiderstand zu minimieren. Aus „Normal-Null“ (192 Zentimeter) sind auch zwei Zentimeter nach oben möglich – gut für Stadt-

fahrten, Kopfparkmanöver und Tiefgarageneinfahrten. Mit 5,31 Metern Länge passt der VLE nur bedingt in gängige Tiefgaragen – und auf die offiziellen Ladeplätze der Stadt München gar nicht. Später folgt sogar ein Mercedes VLS mit 5,48 Metern. Die Breite von zwei Metern (ohne Spiegel) macht Altstadtfahrten zur Tortur.

Das Größenwachstum kommt dem Innenraum zugute. Bei einer Sieben-sitz-Bestuhlung passen fast 800 Liter hinten rein – dachhoch gepackt. Wer alles leerräumt, kann 4.078 Liter für den Luxusumzug einplanen. Eingepackt wird über das (elektrisch unterstützte) aufschwingende „Hecktor“. Die Stehhöhe reicht für niederländische Durchschnittsmänner. Wer schnell an den Kofferraum will, kann die Scheibe separat öffnen.

Hinter der Heckscheibe verbergen sich diverse Sitzkonfigurationen (anfangs 6- und 7-Sitzer). Die nun leichteren Einzelsitze lassen sich auf den Schienen verschieben und an jeder Stelle fixieren – Rastpunkte gibt es nicht mehr. Der Gurt ist im Sitz integriert, was die volle Variabilität ermöglicht. Wer den VLE aufrüstet, bekommt Burmester-3D-Surround-Sound (inklusive Dolby-Atmos) mit 22 Lautsprechern. Mit im Paket ist ein im Dachspiegel versteckter 79-Zentimeter-Breitbildschirm, der als Split-Screen fungieren und per Sprachbedienung und Controller gesteuert werden kann.

In der ersten Sitzreihe fühlt sich alles nach Pkw an. Die Sitzposition mit vielfach verstellbarem Gestühl und einem großzügig verstellbaren Lenkrad ist in dieser Fahrzeugklasse herausragend. Optional gibt es Echtholz und drei Bildschirme. Im später kommenden Vito wird es ein einfacheres Dash-

board geben. Rändelräder in der Mittelkonsole und am Lenkrad ergänzen die kapazitiven Touchflächen. Drei Mittelkonsolen sind ausstattungsabhängig wählbar; es gibt die Grundausstattung, die sportiven Varianten AMG-Line und AMG-Line-Plus sowie den „Luxustempel“ Exclusive.

Den Anfang machen der VLE 300 Electric mit 272 PS und Frontantrieb sowie der VLE 400 4Matic Electric mit 415 PS. Beide besitzen den 115-kWh-Akku, der beim Frontriebler mehr als 700 Kilometer Reichweite ermöglichen soll. Der 400er schafft 70 Kilometer weniger. Mit 200 kW Motorleistung beschleunigt der etwa 2,6 Tonnen schwere Strome in 9,5 Sekunden auf Tempo 100 und stellt bei 180 km/h den Drang nach mehr ein. Dank 800-Volt-Bordnetz (mit 400-Volt-Konverter) und 315 kW Ladeleistung ist der Akku in unter 30 Minuten wieder von 10 auf 80 Prozent geladen. Der Onboardlader kann 22 kW verarbeiten und den Akku in sechs Stunden füllen.

Bemerkenswert ist die Anhängelast von bis zu 2,5 Tonnen beim VLE 400 4Matic. Der „starke“ VLE beschleunigt auf Wunsch in 6,5 Sekunden auf Tempo 100. Dieser Allradspaß fängt allerdings erst bei etwa 80.000 Euro (netto) an. Dafür besitzt jeder VLE die Allradlenkung serienmäßig. Mit 11,6 Metern Wendekreis helfen die mit bis zu sieben Grad mitlenkenden Hinterräder, das Fahrzeug handlicher zu machen, was wir bei einer Mini-Runde im getarnten Prototypen erfahren konnten.

2027 soll ein VLE (vermutlich VLE 250 Electric) mit 80-kWh-LFP-Akku folgen, für zirka 57.000 Euro. Aber, wie so oft bei Mercedes, sind nach oben kaum Grenzen gesetzt. *mb*



Nach wie vor eine sinnvolle Lösung, um ans Kleingepäck zu kommen.