



Foto: Michael Blumenstein

Das Design: stimmig. Das Fahren: ziemlich perfekt – aus Komfortaspekten. Und mit 19 kWh lässt sich der Riese bewegen.

Reisedampfer

Mercedes stellt mit dem VLE deren erste „Grand Limousine“ vor. Wie „limousinig“ und wie „grand“ der VLE 300 mit 115-kWh-Akku, 276 PS Leistung und fast 3 Tonnen Gewicht ist, zeigen wir hier.

Die V-Klasse ist eine Bank. Sie wird geschätzt von Familien, Geschäftsleuten, Shuttle- und Taxiunternehmern sowie Menschen mit hohem Ladebedürfnis. Rund 20.400 wurden 2025 bei uns zugelassen – im „Auslaufjahr“.

Jetzt startet die neue V-Klasse, „nomenklaturlogisch“ VLE genannt. Wobei das „E“ nicht für Elektro steht, sondern für das Fahrzeugsegment – E-Klasse. Und damit sind wir beim ersten Punkt, der V-Klasse-Piloten abschrecken könnte. Mit 5,31 Metern Außenlänge gehört der VLE zu den Abmessungsriesen. Die 2,26 Meter Breite mit ausgeklappten Spiegeln untermauern den Anspruch. Die Höhe ist mit gut 1,94 Metern garagentauglich. Laut Mercedes waren das Anforderungen der Kunden. Freilich nicht nur der europäischen. Doch die sind nicht mehr alleiniges Zielpublikum der Grand Limousine. Asien und im Speziellen China spielten bei der Entwicklung eine gewichtige Rolle. Denn der Markt dort mag A Großraumvans und B viel Platz im Inneren – und viel Luxus.

Und bei diesen Kriterien kann der VLE Zeichen setzen. Platz ist vorhanden. Bei voller 8-Sitzer-Bestuhlung (eher „shuttlelig“) findet sich ganz hin-

ten noch immer Raum für rund 800 Liter Gepäck – dachhoch beladen. „Ausgeräumt“ passen mehr als 4.000 Liter hinein. Den VLE gibt es als 5-Sitzer (viel Kofferraum), 6-Sitzer (superluxuriös), 7-Sitzer (das „Beste“ aus beiden Welten) und 8-Sitzer (Hotel- und Flughafenshuttle). In der 6er-Bestuhlung entsprechen die vier Ledersessel im Fond in etwa dem Erlebnis in der Businessclass im Flugzeug. Neu und weder in der Businessclass noch sonst wo im Segment gibt es beim VLE kom-

plett versenkbare Fenster in der zweiten Reihe. Die Konkurrenz bietet im Wortsinn windige Schiebelösungen mit Fingerklemmpotenzial an.

Ist das nötige Kleingeld vorhanden, kann der VLE mit bezauberndem Burmester-Atmos-Sound (22 Lautsprecher) beschallt und mittels 31-Zoll-Bildschirm für die Fondgäste und „Superscreen“ für die Vordersitze aufgepöppelt werden. Das kostet in Paketkombinationen jedoch gut 14.000 Euro zusätzlich.



Die Heckscheibe öffnet separat, die Klappe elektrisch mit gut 190 cm Stehhöhe.



1 Der Dreifach-Bildschirm heißt Superscreen, die Bedienung ist durchschar, Shortcuts helfen. Die Verarbeitung entspricht dem, was man von einem Benz erwartet. 2 Die Vordersitze sind langstreckentauglich und vielfach justierbar. 3 Im Fond wird es superluxuriös. 32-Zoll-Bildschirm und Sound-system im Paket ab 14.000 Euro – netto. 4 Isofix gibt es sogar ganz hinten auf allen Plätzen.

Nobel, sauber verarbeitet und mit guten Materialien gespickt – Mercedes eben. Der Dreiteil-Bildschirm wirkt viel und am wenigsten hochwertig. Das ändert sich auch nicht, wenn man aufs Beifahrerdisplay, das theoretisch das Nutzen von 40 Apps ermöglicht, verzichtet.

Die Sitzposition ist für einen Van fantastisch. „Energizing“-Effekte sollen (gegen Aufpreis) den Rücken wäh-

rend der Fahrt in Bewegung halten und vitalisieren. Ausziehbare Schenkelaufgaben, vierfach verstellbare Kopfstützen und Gurthöhenverstellung gibt es auch in der Basisversion. Diese besitzt keine massive Mittelkonsole, sodass man von vorn nach hinten durchgehen kann. Die höherwertigen Linien halten es analog zum Pkw mit Ablagefächern und sogar einem kleinen integrierten Kühlschrank unter der fixierten Mittelarmlehne.

Wer sich bei den aktuellen Mercedes-Modellen zurechtfindet, wird es auch im VLE. Zur Not hilft die Sprachbedienung: Fenster in diversen Stellungen öffnen, Mega-Monitor im Heck ausfahren und Zwischenziele per Sprache setzen, funktionieren zuverlässig. Damit der „PC“ an Bord nicht ins Schwitzen kommt, ist er sogar wassergekühlt.

Einen kühlen Kopf muss der Fahrer hingegen selbst behalten, wenn er innerstädtisch und auf kurvenreichen Strecken unterwegs ist. Die massiven A-Säulen versperren den Blick und das Übersehen von Fußgängern und Pkw beim „Linksabbiegen“ wird nur eine Frage der Zeit sein. Gut, wenn die Assistenzsysteme zuverlässig funktionieren. Beim VLE tun sie das.

Zum Marktstart gibt es zwei Motorvarianten – rein elektrisch. Beim VLE 300 wird die Vorderachse angetrieben, beim 400er zusätzlich das Heck.

276 PS und 378 Newtonmeter (Radrehmoment 4.350 Nm) stehen auf dem Papier. Die Werte relativieren sich bei 2,9 Tonnen Gewicht. 3,5-Tonnen-Führerschein-Fahrer haben unter Umständen ein Problem. Für jene folgt demnächst der VLE 250.

So zieht der nach wie vor im baskischen Vitoria produzierte VLE 300 im Alltag sauber durch und beschleunigt in knapp 10 Sekunden aufs Landstraßentempo. Überholmanöver sind schnell absolviert, beim Einscheren muss stets die Fahrzeuglänge bedacht werden – sie nervt vor allem aber beim Parken. Und bei Kurven das Gewicht. Die Vorderreifen wimmern und die Fuhre schiebt über die Vorderachse. Dass dabei alles unspektakulär sicher bleibt, ist auch dem gut abgestimmten ESP zu verdanken.

Der Fahrspaß resultiert beim VLE 300 eher durch seinen säftenartigen Komfort, den die Luftfederung (2.204 Euro) garantiert. Der VLE gehört ohne Zweifel zu den komfortabelsten Fahrzeugen (Fahr- und Geräuschkomfort) – und zu den teuersten: Anfang 2027 kommt die Basisversion VLE 250. Mit 80-kWh-LFP-Akku gibt es ihn ab 54.457 Euro und damit 4.700 Euro günstiger als den 300er.

Der Akku ändert zum Glück nichts am gediegen-luxuriösen Reisedampfer-Image des VLE.

mb

Mercedes-Benz VLE 300 Electric (115 kWh)

Preis: (derzeit) ab 59.213 €

PSM-E-Motor | Frontantrieb

203 kW/276 PS | 378 Nm

9,5 s | 180 km/h

WLTP: 18,4 kWh | Reichweite:

713 km | Akku (netto): 115 kWh

Laden: AC 11 kW (22 kW optional)

DC >300 kW

Maße: 5.309 x 1.999 x 1.943 mm

Laderaum: 795–4.078 Liter

Service: 2 Jahre/40.000 km

Garantie: 2 Jahre

Akku: 8 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer