



Mercedes B 220 d Progressive 8G-DCT

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Mercedes scheint mit dem Image der B-Klasse nicht so zufrieden zu sein. Zu sehr wird sie als "Senioren-Auto" wahrgenommen. Der Beiname Sports Tourer musste daher sein. Aber eigentlich liegen die Qualitäten der bisherigen wie auch der neuen B-Klasse nicht im "Sports", sondern ganz klar im "Tourer". Da der kompakte Van auch mit Sportfahrwerk aufgrund des höheren Aufbaus nicht wirklich zum Kurvenräuber wird, empfiehlt es sich stattdessen, voll auf Komfort zu setzen - denn hier kann dieser Mercedes richtig punkten.

Das geht los mit dem bequemen Ein- und Ausstieg sowie dem praktischen Kofferraum und setzt sich fort im schluckfreudigen Optionsfahrwerk mit adaptiven Dämpfern, das sich unter Komfortaspekten klar empfiehlt. Den Fahralltag erleichtern zahlreiche Assistenten, Sensoren und Kameras, die neben Komfort auch zusätzliche Sicherheit bringen. Eine Schau ist die optionale Ambientebeleuchtung mit Farbwechselspielen und vielen beleuchteten Elementen im Innenraum (z.B. Lüftungsdüsen).

Der stärkste Diesel im B 220 d ist quasi der Wolf im Schafspelz. Damit ist die B-Klasse nicht nur wirklich kräftig und souverän unterwegs, die Abgase werden auch vorbildlich sauber gereinigt und mit dem Sprit wird angemessen geknausert - ein klarer Tipp für all diejenigen, die sich das leisten können und wollen. Denn bei all dem Lob muss man schon kritisieren, welche Preisvorstellungen Mercedes an den Tag legt. Da kostet die Basisversion bereits deutlich über 40.000 Euro und bietet dann noch nicht mal nennenswert Ausstattung. Angemessen ausgestattet mit den sinnvollen und schönen Besonderheiten sowie Komfortgimmicks, die dieses Modell bieten kann, nähert man sich gefährlich der 60.000 Euro-Marke. Diese zu überschreiten ist übrigens auch kein Problem - wie im Falle des Testwagens. Wer die Optionsliste durcharbeitet, staunt nicht schlecht über gut 70.000 Euro - für einen Van der Kompaktklasse. **Konkurrenten:** u.a. BMW 2er Active Tourer, VW Golf Sportsvan.

- +** sehr flotte Fahrleistungen bei angemessenem Verbrauch, gute Bremswerte, umfangreiche Assistenzsysteme, sehr gutes Multi-Beam-LED-Licht (Option), hoher Fahrkomfort mit adaptiven Dämpfern (Option)
- Bediensystem mit hohem Lernaufwand und viel Ablenkungspotenzial, hohe Aufpreise für viele Selbstverständlichkeiten, kleiner Kraftstofftank

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der neuen B-Klasse kann weitgehend überzeugen. Dank der zahlreichen Optionen des Testwagens macht der Innenraum einen wertigen Eindruck; lässt man die edlen Zierleisten und die aufwendige Ambientebeleuchtung allerdings weg, wirkt der Innenraum recht trist. Dann fällt auch auf, wie einfach die Materialien eigentlich gehalten sind: Da gibt es beispielsweise weich geschäumte Kunststoffe nur im oberen Bereich und schon die B-Säule muss ohne Stoffüberzug auskommen. Auch sollte man auf die Verkleidungen nicht zu fest drücken, sonst knarzt es unschön. Die Lenkstockhebel wirken billig sowie wenig stabil und das Handschuhfach weist

unschöne Grate auf. Dem Markenlogan „Das Beste oder nichts“ wird Mercedes damit nicht ganz gerecht. Natürlich ist das Kritik auf hohem Niveau, die Preisgestaltung von Mercedes sorgt jedoch für eine entsprechend hohe Erwartungshaltung. An der Karosseriequalität dagegen gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt. Den Unterboden hat Mercedes umfassend verkleidet, die Bemühungen um eine möglichst optimal windschnittige Verkleidung sind klar zu sehen - besser gehts wohl nur bei einem Elektroauto.

2,9 Alltagstauglichkeit

Der Kraftstofftank ist mit 43 Litern sehr klein geraten - immerhin fährt der B 220 d sparsam, so dass man auf Basis des Eco-test-Verbrauchs von 5,2 l/100 km etwa 825 km weit kommt. Geradezu riesig erscheint dagegen der 23,8 l große AdBlue-Tank, in dieser Fahrzeugklasse dürfte man keinen größeren finden. Gegen Aufpreis kann man einen 51 Liter-Tank ordern, dann erhöht sich die Reichweite auf fast 1.000 km. Im durchschnittlichen Bereich liegt die mögliche Zuladung, im Falle des Testwagens 465 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Dachreling gibt es nicht. Die Anhängelast darf maximal 1,6 Tonnen betragen, es wird dabei vorausgesetzt, dass der

Anhänger eine eigene Bremse hat. Fehlt diese, ist die Anhängelast auf 750 kg begrenzt. Der gemessene Wendekreis fällt mit 11 m zufriedenstellend aus. Mit seinen 4,42 m Länge und 2,03 m Breite kann man die kompakte B-Klasse auch noch gut in der Stadt bewegen.

⊖ Ab Werk befindet sich nichts an Bord, was einem im Falle einer Reifenpanne weiterhilft. Gegen Aufpreis gibt es immerhin ein Reifenreparaturset sowie Reifen mit Notlauf-eigenschaften.

2,2 Licht und Sicht

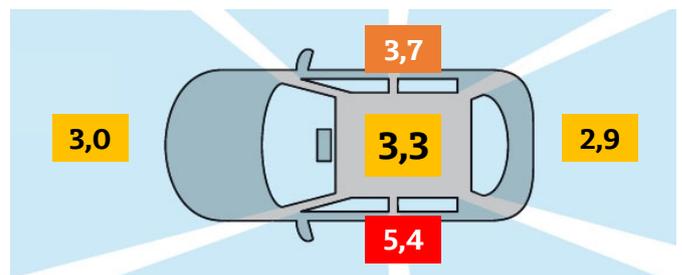
Leider kostet bei der B-Klasse alles Aufpreis, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahrkamera und 360-Grad-Kameras sowie ein Parkassistent.



Das hohe Heck, die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen und die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

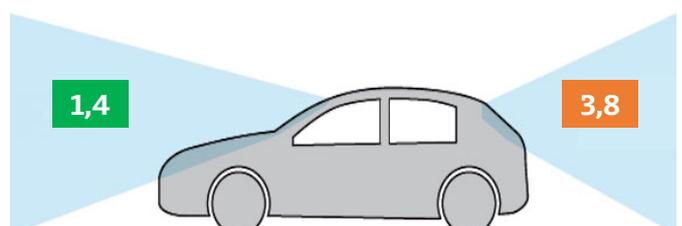
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Ab Werk ist die B-Klasse lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, gegen Aufpreis sind zwei unterschiedliche LED-Scheinwerfersysteme erhältlich. Das im Testwagen verbaute teurere Multibeam-LED-Licht bietet eine Kurvenlichtfunktion und verfügt über einen dynamischen Fernlichtassistenten, der partiell "schattieren" kann und damit andere Verkehrsteilnehmer nicht blendet; zudem bietet es ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. Die nächtliche Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht hell und bietet einen sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für die B-Klasse leider nicht erhältlich.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt in der B-Klasse deutlich bequemer als in der A-Klasse, denn die etwas höhere Karosserie bringt einige Vorteile mit sich. So sind die Türausschnitte des Mini-Vans höher und breit genug, so dass beispielsweise vorn die A-Säulen dem Kopf beim Einsteigen nicht so nahe kommen. Die Sitze befinden sich in günstiger Höhe (vorn 47 cm über der Straße, Sitze ganz nach unten gestellt), auch die Schweller liegen recht niedrig und sind zudem nicht zu breit gebaut - das ist ein klarer Vorteil gegenüber vielen SUV-Konkurrenten. Im Fond stört einzig der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums, ansonsten fällt es auch hier nicht schwer, ein- und auszusteigen. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie nicht zuverlässig. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außenplätze, auch für den Fahrer. Die optionale

2,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 345 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 550 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 700 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.295 Liter Volumen zur Verfügung. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, lassen sich damit etwa 40 Liter des Laderaums nach unten abtrennen.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen

Die Fahrzeugenden lassen sich gerade vorn zwar nicht direkt einsehen, aber dank der Van-artigen Karosseriegestaltung zumindest nach hinten gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind aufgrund der flachen Motorhaube gut zu erkennen, hinten fällt dies wegen der höheren Heckscheiben-Unterkante deutlich schwerer - die Rückfahrkamera ist also für eine bessere Übersicht hilfreich.

Clever, aber leider wie fast alles aufpreispflichtig: Steht man vorn an der Ampel, wird die Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplaysichtbar. Dies ist besonders hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.

Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit wird über das Aktivieren der Front- und Rücklichter sowie Spots unter den Außenspiegeln umgesetzt, zusätzlich werden die Außentürgriffe beleuchtet.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Keyless-Go-System kann schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, so dass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr überlistet werden kann; eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden.



Mit 345 l Volumen ist der Kofferraum des kleinen Mercedes von angemessener Größe.

Antrieb. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei diese

auf einen angedeuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Selbst knapp 1,95 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten nur auf das etwas abstehende Schloss achten, das immerhin mit Kunststoff ummantelt ist.

Die Ladekante liegt etwa 63 cm über der Straße und damit sehr günstig. Beim Testwagen mit doppeltem Ladeboden kann man

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die B-Klasse ist mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehne ausgestattet. Die Lehnenteile lassen sich vom Fond aus entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand. Gegen Aufpreis erhält man eine in zwei Segmenten um 14 cm verschiebbare Rückbank mit neigungsverstellbaren Lehnen. Gegen Aufpreis ist die Beifahrersitzlehne umklappbar, so dass sehr lange Gegenstände in der B-Klasse Platz finden. Sinnvolle Verstaumöglichkeiten sind im Kofferraum rar, wenn man nicht extra die Aufpreisliste bemüht hat. Serienmäßig gibt

die Stufe innen, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss, von knapp sieben Zentimeter auf praktisch null reduzieren. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Im Kofferraum selbst leuchtet zwar nur links eine LED-Lampe, allerdings gibt es eine zweite in der Heckklappeninnenverkleidung, die für zusätzliche Beleuchtung sorgt.

es lediglich zwei einfach gestaltete Taschenhaken und vier Verzurrösen, die aber deutlich über dem Boden angebracht sind, so dass sich kein Bodennetz einspannen lässt. Die beiden seitlichen Ausbuchtungen haben aufgrund fehlender Netze keinen Zusatznutzen. Erst wenn man das optionale Laderaumpaket ordert, ziehen praktische Details in den Kofferraum ein. Dann gibt es einen 12-V-Anschluss, links und rechts praktische Netze und die Kofferraummatte wird als strapazierfähige Wendematte ausgeführt. Ein Trennnetz ist optional zu haben.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die B-Klasse ist ein weiteres Mercedes-Modell mit dem neuen Bediensystem MBUX. Im Testwagen war das System mit den zwei optionalen 10,25 Zoll großen Displays verbaut (Serie: sieben Zoll). Bei diesem Bediensystem hat der Fahrer die Wahl, ob er Befehle über die beiden Touchflächen am Lenkrad, das optionale Touchpad auf der Mittelkonsole, die Touchfunktion des Infotainmentsystems selbst oder die Sprachsteuerung eingibt, wobei man mit letzterer nicht alle Funktionen ansteuern kann. Die Bedienstruktur des neuen Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell, hier ist Mercedes ein großer Fortschritt gelungen. Die Handhabung mit den beiden Touchtasten in den Lenkradspeichen ist allerdings mühsam, da man nicht so zielgenau und schnell durch die Menüs navigieren kann wie mit dem Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Gleiches gilt für den Bordcomputer bzw. die Funktionen des digitalen Kombiinstrumentes, das sich mit der linken Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Der bekannte Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell mutet vielleicht nicht so modern an, war in seiner Handhabung aber das merklich zielsicherere Eingabegerät. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkereglern - ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch. Etwas verwirrend ist die Bedienlogik des

Touchpads im Vergleich zum Touchscreen, denn das horizontale Wischen durchs Hauptmenü läuft entgegengesetzt. Abgesehen davon gibt die Bedienung der neuen B-Klasse kaum Rätsel auf. Die wenigen verbliebenen Schalter im stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar, die Klimabedieneinheit nun höher positioniert und damit besser zu bedienen als im Vorgängermodell. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur umständlich über Wipptasten und der Wert wird nicht



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut und die Materialauswahl der Fahrzeugklasse angemessen, auch wenn aufgrund der aufgerufenen Preise die Erwartungshaltung mitunter nicht ganz erfüllt wird. Die Bedienung ist grundsätzlich gelungen, das neue Bediensystem MBUX kann allerdings nicht gänzlich überzeugen.

direkt im Bedienteil, sondern dauerhaft unten im Infotainmentdisplay eingeblendet.

⊕ Hat man sich mit den neuen Eingabemethoden und den Menüstrukturen angefreundet, kann man mit der Bedienung im Allgemeinen wie im Speziellen gut zurecht kommen. Der Funktionsumfang ist gewaltig, es gibt aber auch viele Automatikfunktionen, die gut abgestimmt sind und denen man guten Gewissens die Steuerung überlassen kann. Alle Schalter und Tasten sind vorbildlich beleuchtet. Gegen

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist in der B-Klasse ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Aufgerüstet werden kann der Daimler-Kompaktvan u. a. mit einem Festplatten-Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen. Gegen weiteren Aufpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion. Anstatt der Navikarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer die Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay spiegeln möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto ordern (Aufpreis).

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich aktuell noch in Grenzen hält: Im Moment können nur wenige Mercedes-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle werden hier

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Die B-Klasse bietet vorn eine Menge Platz. Die Sitze lassen sich für knapp zwei Meter große Menschen weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,15 m Körpergröße ausreichen. Der Innenraum ist vorn breit genug

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Reichlich Platz steht auch auf der Rückbank zur Verfügung. Selbst wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Menschen eingestellt sind, reicht dahinter die Beinfreiheit noch für knapp zwei Meter große Leute. Nur die Kopffreiheit ist etwas knapper, hier geht man ab 1,95 m auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite großzügig, für drei Erwachsene wird es eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist angenehm, nur der Kopf befindet sich recht nah an der C-Säule; das Panorama-Schiebedach bietet auch über den Rücksitzen eine Glasfläche, die viel Helligkeit hinein lässt.

Aufpreis bilden die beleuchteten Lüftungsdüsen einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung; ein tolles Lichterspiel, das es so in dieser Klasse bisher nur Mercedes bietet. Für jeden, dem es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.

⊖ Der Knopf für die Handbremse ist an Mercedes-klassischer Stelle platziert, vor dem linken Knie des Fahrers und damit für andere Mitfahrer in einer Notsituation nicht ohne weiteres erreichbar.

gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteisituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle sollen in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen können. Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich: DAB+, kabellose Smartphone-Ladestation samt NFC und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung zum bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen.

⊖ Ein CD-Laufwerk oder ein AUX-Anschluss sind nicht mehr verfügbar, ebenso handelt es sich bei allen USB-Schnittstellen um USB-C, das heißt, die bisher bei Handys mitgelieferten Kabel mit Standard-USB-Anschluss (z.B. für das Ladegerät) passen hier nicht. Aber Mercedes bietet Abhilfe in Form eines Adapterkabel-Sets - für "bescheidene" 60 Euro Aufpreis.

ausgelegt, das Raumempfinden ist großzügig und wird nur durch das vergleichsweise hoch aufbauende Armaturenbrett etwas geschmälert; gegen Aufpreis gibt es ein großes Glas-Panoramaschiebedach.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Bei der B-Klasse ist die Frage der Variabilität des Innenraums eine Frage des Geldes. Denn serienmäßig gibt es nur eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne und eine Mittelarmlehne, die zwei Becherhalter beherbergt. Möchte man eine geteilt verschiebbare Rückbank oder eine umklappbare Beifahrersitzlehne, muss man die Optionsliste bemühen. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen problemlos auf. Im Fond sieht es mit

Ablagemöglichkeiten auch nicht so schlecht aus, wenn man sich nicht für die Basisausstattung entscheidet. Die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig und fassen sogar Ein-Liter-Flaschen. Es gibt besagte Becherhalter in der Mittelarmlehne und Netze an den Rückseiten der Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten und nicht klimatisiert, aber beleuchtet, abschließbar und innen mit feinem Filz überzogen.

2,2 KOMFORT

1,8 Federung

Standardmäßig ist die B-Klasse mit einem konventionellen Fahrwerk (Komfortfahrwerk) ausgestattet. Gegen Aufpreis stehen zudem ein Komfortfahrwerk mit 15 mm Tieferlegung sowie wie im Falle des Testwagens ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern zur Wahl.

⊕ Mit den genannten optionalen Adaptivdämpfern bietet der B 220 d einen sehr gelungenen Federungskomfort. Besonders auf der Landstraße und Autobahn dringen Hindernisse kaum noch bis zu den Insassen durch; der kleine Van "wogt" über die Unzulänglichkeiten der Fahrbahn. Die ausgeprägten Aufbau-

bewegungen mögen nicht jedem gefallen, Abhilfe schafft hier der straffere Sportmodus des Fahrwerks. Aber auch im Stadtverkehr schlägt sich die B-Klasse gut; bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken zeigt sie eifriges Schluckvermögen. Die Karosserie wird dabei aber spürbar angeregt, was auch ein Effekt der großen 18-Zoll-Bereifung und damit verbunden, recht hohen ungefederten Massen sein dürfte. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten. Über Bremsrillen, Querfugen oder Kopfsteinpflaster fährt die B-Klasse ebenfalls pflichtbewusst federnd und komfortorientiert.

2,1 Sitze

⊕ Die Ausstattungslinie Progressive enthält Komfortsitze vorn, die u.a. auch in der Neigung eingestellt werden können und die über eine ausziehbare Oberschenkelauflage verfügen. Die angenehmen Vierwege-Lordosenstützen kosten allerdings Aufpreis. Ebenso kostenpflichtig kann man eine voll-elektrische Sitzeinstellung mit Memory- und Massagefunktionen für die Vordersitze ordern. Die gut konturierten

Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt - wer davon mehr wünscht, kann das Multikontursitz-Paket ordern, dann verfügen die Seitenwangen über Luftkammern zur Anpassung der Breite. Die Rücksitze sind weniger bequem als die Vorderen, sie weisen eine geringere Konturierung und einen mäßigen Seitenhalt auf. Unter anderem aufgrund der guten Beinfreiheit kann man hinten aber recht bequem sitzen.

2,8 Innengeräusch

Im Innenraum geht es angemessen leise zu, besonders gut sind die Messwerte aber nicht. Mit Tempo 130 km/h unterwegs herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,9 dB(A). Vor allem auf rauen Fahrbahnoberflächen sind in der B-Klasse recht deutlich Fahrgeräusche zu vernehmen, auch das

Fahrwerkspoltern auf schlechten Straßen fällt auf. Windgeräusche hat Mercedes dagegen gut unterbunden, ebenso arbeitet der Motor meistens leise im Hintergrund und wird nur unter hoher Last und höheren Drehzahlen deutlich hörbar, beispielsweise beim starken Beschleunigen.

2,5 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist die B-Klasse mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Variante inklusive einstellbarer Intensität des Automatikmodus und automatischer Umluftsteuerung erhältlich. Für die kalten Tage des Jahres bietet der Mercedes

gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze, Lenkradheizung sowie eine Standheizung. Ebenso in der Optionsliste findet man belüftete Vordersitze und getönte Scheiben für den hinteren Bereich.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der aktuell stärkste Dieselmotor in A- und B-Klasse ist der bekannte Zweiliter mit 190 PS und maximal 400 Nm Drehmoment. Er beschleunigt den Kompakt-Van vehement - ist der Grip der Vorderräder nicht optimal, finden sie beim Anfahren kaum Halt und müssen von der Traktionskontrolle eingebremst werden. Gerade auch die Zwischenspurts sind beeindruckend, zumal man diese Beschleunigung der eher konservativ anmutenden B-Klasse nicht direkt ansehen oder zutrauen würde. Mercedes verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 7,2 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von

immerhin 234 km/h, was angesichts von "nur" 190 PS für die hervorragende Aerodynamik der B-Klasse spricht. Von 60 auf 100 km/h kann man in 4,2 Sekunden beschleunigen, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, geht es in weniger als einer Sekunde. Nicht nur der Durchzug ist sehr gut, auch das Ansprechverhalten. Würde die Automatik nicht ab und zu zögerlich und dann wieder hektisch agieren, wenn es flott vorangehen soll, würde sich ein noch harmonischeres, gar sportliches Bild ergeben.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Dieselmotor läuft insgesamt angemessen ruhig und zurückhaltend, selbst bei unter 1.400 1/min in den hohen Gängen fängt er nicht zu brummen an. Nennenswerte Vibrationen sind nur immer mal wieder in den Pedalen zu spüren, sonst ist der Motor gut entkoppelt. Zunehmend lauter

wird der Vierzylinder nur beim Ausdrehen. Der Zweiliter-Diesel hat dank Turboaufladung ein breit nutzbares Drehzahlband, die 400 Nm stehen schon bei 1.600 1/min zur Verfügung. Auch sein Ansprechverhalten ist gut und seine Leistungsentfaltung sehr gleichmäßig.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Bei den beiden starken Dieselmotoren in A- und B-Klasse setzt Mercedes auf ein Doppelkupplungsgetriebe mit acht Stufen (8G-DCT). Für ein Doppelkupplungsgetriebe arbeitet die Automatik recht gut, auch wenn sie die Souveränität der Neungang-Automatik beispielsweise in der C-Klasse nicht erreichen kann. Am ehesten fällt der Unterschied beim Anfahren in Kombination mit der Start-Stopp-Automatik auf, denn hier muss mit der Kriechfunktion kurz gewartet werden, bis der Motor arbeitet und die Kupplungen schließen. Die Schaltvorgänge selbst laufen durchaus geschliffen und weitgehend unmerklich ab, nur selten ist ein leichtes Rucken zu spüren. Selbst beim forschen Anfahren ruckt es nicht unangenehm, hier trifft die Elektronik die richtige Balance zwischen schnellem Kraftschluss und ausreichend geschmeidigem Einkuppeln - nur die Vorderräder finden dann

kaum noch Halt. Über den Getriebewählhebel rechts am Lenkrad kann man die Fahrstufe einfach und leicht verständlich anwählen. Praktisch: beim Abstellen des Motors kann das Getriebe eigenständig die Stufe P einlegen, so wird ein versehentliches Wegrollen des Fahrzeugs verhindert. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 1.900 1/min. Im sehr lang übersetzten achten Gang ist die Beschleunigung noch soweit ausreichend, dass er im Alltag gut genutzt werden kann. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit dem Doppelkupplungsgetriebe weitgehend problemlos. Die Gänge können über die Paddel am Lenkrad auch manuell durchgeschaltet werden. Eine Autohold-Funktion bietet die B-Klasse serienmäßig.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls sorgt zwar für reichlich Karosseriebewegung, wer sich davon aber nicht beirren lässt, wird feststellen, dass der B 220 d nicht die Ruhe verliert und seinen Kurs zuverlässig hält. Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und Lenkaktionismus des Fahrers deutlich vorhanden, die B-Klasse bleibt dabei aber sicher

kontrollierbar. Im Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks ergeben sich weniger Karosseriebewegungen, dann kommen aber Unebenheiten deutlicher bis zu den Insassen durch. Die Traktion der Vorderachse geht in Ordnung, wenngleich Gefühl am Gaspedal hilfreich ist, wenn die Räder im Zusammenspiel mit zügigem Einkuppeln des Doppelkupplungsgetriebes nicht durchdrehen sollen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert die B-Klasse eine stimmige Vorstellung ab. Der Fronttriebler ist auf Sicherheit bedacht abgestimmt, das ESP greift schon recht früh moderat ein, wodurch Tempo abgebaut wird und der Parcours sicher durchfahren werden kann. Wem Fahrdynamik wichtig ist, der sollte eher auf die A-Klasse setzen; denn bei der B-Variante sind die ESP-Eingriffe deutlich ausgeprägter. Da diese aber sehr fein dosiert erfolgen, bleibt die B-Klasse gut steuerbar und vor allem sicher auf Kurs.

2,3 Lenkung

Ordert man, wie im Falle des Testwagens, die adaptive Dämpferregelung, gibt es die variabel übersetzte Direktlenkung obendrein.

⊕ Die Abstimmung der Direktlenkung ist den Ingenieuren insgesamt gut gelungen. Sie wurde um die Mittellage vergleichbar wie die Standard-Lenkung ausgelegt, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die Lenkung gefällt mit einem harmonischen Lenkgefühl und passenden Lenkkräften; die Präzision ist ebenfalls gut, sie wird nur etwas verwässert durch die ausgeprägten Karosseriebewegungen bei sportlicher Gangart. Die Lenkunterstützung kann man in zwei Stufen variieren (über Dynamic Select). Von Anschlag zu Anschlag sind nur 2,7 Lenkradumdrehungen erforderlich, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

1,9 Bremse

⊕ Die Bremswerte fallen mit durchschnittlich 33,4 m aus 100 km/h bis zum Stillstand vorbildlich niedrig aus (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse ist standfest ausgelegt und hält auch höheren Beanspruchungen statt. In der getesteten B-Klasse lässt sich die Bremsanlage gut dosieren und spricht einwandfrei an.

1,3 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist für ein Fahrzeug der Kompaktklasse sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremssystem und erkennt auch Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist bei diesem Paket ebenfalls an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechsellassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit

und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise in die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die optionale Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt - vorerst nur in Deutschland - auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht die neue B-Klasse ein sehr gutes Ergebnis von 96 Prozent der möglichen Punkte (Test Juli 2019). Der Daimler-Van schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Fahrer-Knieairbag), neben Front- und Seitenairbags vorn mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen ebenfalls Seitenairbags zur Verfügung. Die höheninstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis knapp 1,95 m guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,80 m Größe.

Gegen Aufpreis lässt sich die B-Klasse mit dem präventiven

Crashsystem Pre-Safe PLUS ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, so dass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist. Das Warndreieck ist im Kofferraum unter dem Boden untergebracht und damit schlecht zugänglich; den Verbandkasten wiederum kann man recht griffgünstig in einem der seitlichen Netze unterbringen.

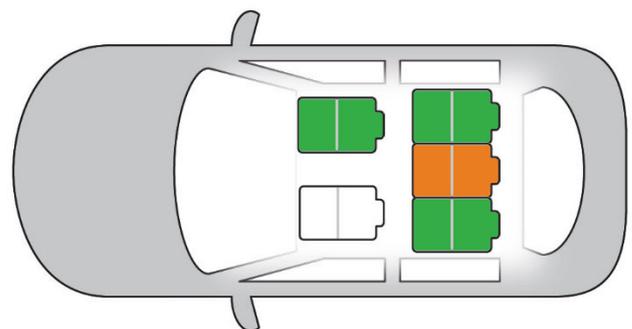
1,9 Kindersicherheit

⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt der neuen B-Klasse im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 90 Prozent der maximalen Punkte (Test 07/2019). Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inkl. i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz wie auch den äußeren Fondsitzen lassen sich hohe Kindersitze problemlos montieren, auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platznehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Alle elektrischen Fensterheber haben einen sensiblen und wirksamen Einklemmschutz.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

blitzschnell anhebt, um mehr Knautschzone über harten Motorbauteilen zu schaffen, trägt ihren Teil dazu bei. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm besteht die B-Klasse mit 78 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Front der B-Klasse ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die Randbereiche der Motorhaube sowie die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß. Die aktive Motorhaube, die sich im Falle eines Aufpralls

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des B 220 d mit dem Zweiliter-Turbodiesel liegt im ADAC Ecotest bei 5,2 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 165 g/km. Das gibt im CO₂-Bereich ordentliche 28 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,6 l, außerorts bei 4,4 l und auf der Autobahn bei 6,2 l Diesel alle 100 km. Der B 220 d mit Automatikgetriebe ist damit angesichts seiner Leistung und seiner Van-Karosserie ein durchaus sparsames Auto und zeigt klar die Vorteile der Dieselmotorisierungen gegenüber den Benzinern vor allem Innerorts und auf der Autobahn - auch dann, wenn man nur bis Richtgeschwindigkeit fährt.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die ersten Motoren in A- und B-Klasse, welche die neueste Euro 6d-Norm erfüllen, sind ausgerechnet die Diesellaggregate mit zwei Liter Hubraum. Mercedes treibt hier einen sehr großen Aufwand und stattet sie mit einem doppelten SCR-Reinigungssystem zur Neutralisierung der NO_x-Emissionen aus. Zusätzlich sind weiterhin ein Oxidationskatalysator sowie ein Partikelfilter verbaut. Der ganze Aufwand lohnt sich aber, denn die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen gering. Selbst bei Volllast auf der Autobahn kommen so gut wie

keine Stickoxide mehr aus dem Auspuff (NO_x bei 1 mg/km; Grenzwert 120 mg/km für RDE, 80 mg/km für Prüfstand). Selbst bei niedrigen Außentemperaturen werden bei den Straßenmessungen die Grenzwerte weit unterschritten, die Euro 6d-Abgasnorm wird also problemlos eingehalten. Die Partikelemissionen sind dank des DPF sehr niedrig. Unter Berücksichtigung aller Ergebnisse gibt es volle 50 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt der B 220 d 78 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Für den B 200 d 8G-DCT mit Progressive Paket verlangt Mercedes über 41.500 Euro - mindestens. Das ist ein heftiger Preis, auch wenn ein starker Dieselmotor mit Automatik darunter steckt. Denn viele Annehmlichkeiten kosten extra, und damit sind nicht exotische Details wie eine Massagefunktionen gemeint, sondern so selbstverständliche Dinge wie Becherhalter, Abdeckungen für Fächer oder ein Reifenreparaturset. Schnell kommen viele Tausend Euro zusammen, im Falle des gut ausgestaffierten Testwagens über 63.000 Euro. Die KFZ-Steuer liegt bei 270 Euro pro Jahr und damit für einen Diesel noch im moderaten Rahmen - dank niedriger CO₂-Emissionen. Die Versicherung ist vor allem die Vollkasko mit Klasse 23 teuer, die Teilkasko-Einstufung liegt bei 21. Bei der Haftpflicht dagegen ist der B 220 d mit Klasse 15 erstaunlich niedrig eingestuft.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

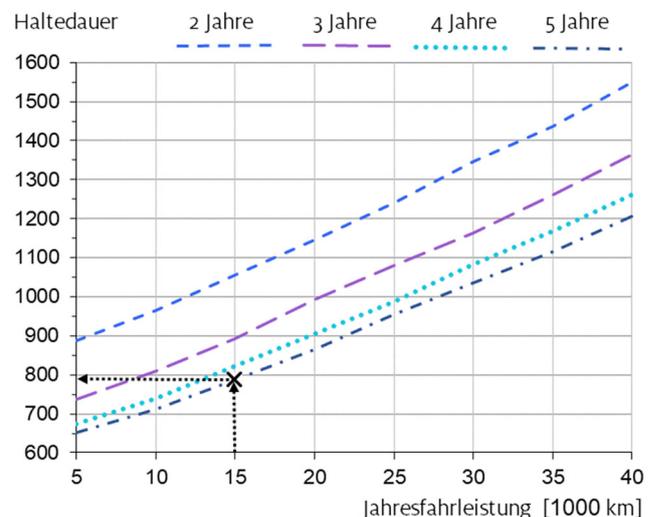
Landstraße	4,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 788 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	160	180	200	220 7G-DCT	250 7G-DCT	160 d	180 d	200 d 8G-DCT
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1991	4/1991	4/1461	4/1461	4/1950
Leistung [kW (PS)]	80 (109)	100 (136)	120 (163)	140 (190)	165 (224)	70 (95)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	180/1375	200/1460	250/1620	300/1600	350/1800	240/1750	260/1750	320/1400
0-100 km/h [s]	11,3	9,4	8,5	7,1	6,4	12,7	10,9	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	212	223	239	250	188	200	219
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 S	6,0 S	6,1 S	7,1 S	7,1 S	4,6 D	4,6 D	4,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	131	124	124	141	141	107	107	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/21	14/22/20	14/22/20	16/23/21	16/23/21	16/22/21	16/22/21	15/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	112	112	114	172	172	194	196	256
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	673	685	701	781	817	674	680	731
Preis [Euro]	28.144	29.780	31.476	35.355	38.931	30.416	31.577	35.932

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.950 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	234 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,1/4,4 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	135/116 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.419/1.796/1.562 mm
Leergewicht/Zuladung	1.545/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445/1.530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Rastatt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4;
Wendekreis links/rechts	11,0/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/4,4/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	138 g/km (WTW* 165 g/km)
Reichweite	825 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	345/700/1.295 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	111 Euro	Werkstattkosten	100 Euro
Fixkosten	127 Euro	Wertverlust	450 Euro
Monatliche Gesamtkosten	788 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	270 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/21		
Basispreis B 220 d Progressive 8G-DCT	41.555 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.10.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	63.064 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.947 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.178 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/ab 988 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.488 Euro° (Multibeam LED)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/714 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	803 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	803 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	399 Euro°/1.595 Euro°
Head-Up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.707 Euro° (inkl. Navi)
Schlüsselloses Zugangssystem	476 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	536 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/238 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.357 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	434 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	345 Euro°/-
Lenkradheizung	399 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	952 Euro
Metalllackierung	ab 702 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.107 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,4
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,2	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	2,7	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,9	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	1,9
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,3
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	2,1
Komfort	2,2	Verbrauch/CO ₂	3,2
Federung	1,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,1		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,5		

Stand: Juli 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer