



Mercedes V 250 d lang 7G-TRONIC PLUS

Viertüriger Bus der oberen Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Die V-Klasse - ob als Familientransporter, der mit einem hochwertigen und variablen Innenraum viel Platz für Gepäck bietet, oder als Langstreckenfahrzeug - sie gibt ein gutes Bild ab. Der Mercedes ist serienmäßig mit einer Schiebetür im Fond ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es eine zweite auf der linken Seite. Ab Werk finden sechs Personen in der V-Klasse Platz, mit den optionalen Sitzbänken kann die Platzzahl auf acht erweitert werden. Die hinteren Sitze sind längs verschiebbar und lassen sich bei Bedarf auch ausbauen. Unbestuhlt bietet die V-Klasse einen enormen Stauraum von bis zu 4.500 Liter. Der 2,1-l-Dieselmotor leistet maximal 140 kW/190 PS, die Fahrleistungen des 2,4 Tonnen schweren Fahrzeugs gehen vollkommen in Ordnung. Der Mercedes kann im EcoTest ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis einfahren. Die V-Klasse punktet vor allem mit sauberen Abgasen, hier gibt es die volle Punktzahl. Der ermittelte Verbrauch liegt bei durchschnittlich sieben Litern auf 100 Kilometer. In Verbindung mit den bequemen Sitzen und dem optionalen Sportfahrwerk, das sichere Fahreigenschaften und guten Komfort bietet, lassen sich auch lange Etappen stressfrei bewältigen. Der gelungene Van zeigt kaum Schwächen, was zu einem guten Ergebnis im Test führt. Allerdings ist der Mercedes mit einem Grundpreis von 49.183 Euro auch teuer, zumal Mercedes für viele Komfort- und Sicherheitsausstattungen Aufpreis verlangt.

Karosserievarianten: kompakt, extralang. **Konkurrenten:** u. a.: Ford Tourneo Custom, Hyundai H-1, Opel Vivaro Combi, VW T6.

- +** großer und variabler Innenraum, hohe Zuladung und Anhängelast, gutes LED-Licht (optional), gute Crashtestergebnisse
- große und unübersichtliche Karosserie, schlechte Heizwirkung, automatische Beifahrer-Airbagabschaltung nur optional, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,1 Familie

5,0 Stadtverkehr

3,2 Senioren

2,3 Langstrecke

1,0 Transport

2,9 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: Juli 2015
Text: Martin Brand

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

Verarbeitung

⊕ Die Mercedes V-Klasse kann mit einer guten Verarbeitung überzeugen. Die Anbauteile sind allesamt sauber eingepasst und die Schweißnähte tadellos versiegelt - nur die Spaltmaße fallen etwas breit aus. Das Ladeabteil zeigt sich mit unempfindlichem Stoff verkleidet. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, vorn fehlen aber Lackschutzleisten an den Schwellern. Das Interieur wirkt ebenfalls solide gefertigt. Die oberen Bereiche des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen sind geschäumt und besitzen eine angenehme Haptik. Mit Stoff überzogene Dachsäulen und Metall-Applikationen werten den Innenraum optisch auf. Allerdings könnten Kunststoffkanten teilweise etwas besser entgratet sein und das Armaturenbrett knarzt gelegentlich auf schlechten Fahrbahnoberflächen. Der Tankdeckel kann aufgrund seiner Position nur bei geöffneter Fahrertür aufgeklappt werden und ist somit gegen unbefugtes Öffnen gesichert - die bequemere Lösung wäre jedoch, wenn die Klappe in die Zentralverriegelung einbezogen wäre und man nicht immer zum Tanken die Tür öffnen müsste. Der Unterboden zeigt sich fast vollständig verkleidet, wodurch der Motor gut gegen Verschmutzen geschützt ist.

⊖ Bei genauem Hinsehen lassen sich kleinere Nachlässigkeiten feststellen. So sind die Kunststoffe im Innenraum, die nicht im direkten Sichtfeld liegen, hart und kratzempfindlich. Im Tankstutzen fehlt ein spezieller Mechanismus, der ein versehentliches Befüllen mit Otto-Kraftstoff verhindern könnte. Sowohl die lackierten Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken sind nicht geschützt gegen kleine Parkrempler oder unvorsichtig geöffnete Türen benachbarter Fahrzeuge.

1,7

Alltagstauglichkeit

⊕ Der Van bietet eine gute Alltagstauglichkeit. Serienmäßig ist der Mercedes mit sechs Sitzplätzen ausgestattet, die hinteren sind in vis-à-vis-Stellung (Blickrichtung zueinander) angeordnet. Der Testwagen war mit zwei Einzelsitzen und einer Dreier-Sitzbank im Fond ausgestattet, so dass bis zu sieben Personen Platz finden. Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 690 kg hoch aus. Auf dem Dach können mittels stabiler Reling (Option) Lasten von bis zu 100 kg transportiert werden. Die maximale Dachlast beträgt bei Trägern mit mindestens drei Stützfuß-Paaren 150 kg. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Masse von 2.000 kg und ungebremste bis 750 kg gezogen werden. Optional kann die Anhängelast auf 2.500 kg erhöht werden. Die Stützlast beträgt 100 kg, das reicht auch, um zwei E-Bikes mittels Heckträger zu befördern. Mit einer Tankfüllung (57 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 810 km möglich. Optional kann auch ein Tank mit einem Volumen von 70 Litern erworben werden, dann sind Reichweiten von etwa 1.000 km möglich.

⊖ Serienmäßig gibt es im Falle einer Reifenpanne keine Möglichkeit, mobil zu bleiben, im Fahrzeug befindet sich lediglich ein Aufkleber mit der Telefonnummer des Mercedes-Benz Service24h. Gegen Aufpreis kann ein Reserverad erworben werden (nicht im Testwagen). Ein Reifenreparaturset oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für die V-Klasse nicht erhältlich. Wagenheber und Bordwerkzeug findet man nicht an Bord. Aufgrund der enormen Außenmaße kann sich die Parkplatzsuche schwierig gestalten. Die Stadttauglichkeit fällt entsprechend schlecht aus.

2,9 Sicht

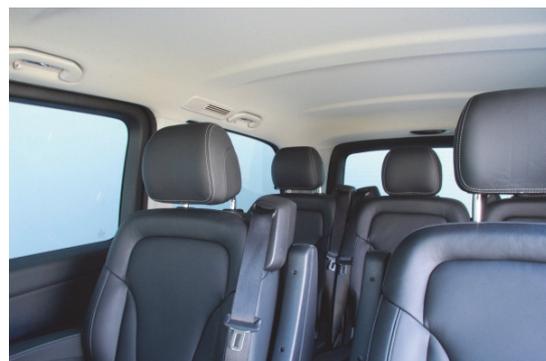
In diesem Kapitel schneidet die V-Klasse insgesamt zufriedenstellend ab. Während die unübersichtliche Karosserie zu Punktabzug führt, kann der Mercedes mit dem optionalen Lichtsystem (LED) und einigen Assistenzsystemen wieder etwas Boden gut machen. Serienmäßig ist die V-Klasse nur mit Halogen-Reflexionsscheinwerfern ausgestattet.

⊕ Das Verkehrsgeschehen kann dank der hohen Sitzposition sehr gut überblickt werden. Beim Rangieren helfen einige aufpreispflichtige Systeme, die aufgrund der unübersichtlichen Karosserie auch zu empfehlen sind. Erhältlich ist das optionale Park-Paket mit Rückfahrkamera, das neben Einparkensoren vorn und hinten auch einen automatischen Einparkassistenten beinhaltet. Darüber hinaus kann das Park-Paket mit einem 360°-Kamerasystem geordert werden. Dann geben zusätzliche Kameras in den Außenspiegeln sowie an der Fahrzeugfront ein Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive wieder. Überzeugen kann das gegen Aufpreis erhältliche LED Intelligent Light System mit variabler Lichtverteilung, Kurven- und Abbiegelicht sowie einem Fernlichtassistenten. Dabei wird die Fahrbahn entsprechend dem Lenkeinschlag ausgeleuchtet und an Abzweigungen zusätzlich das Abbiegelicht aktiviert, um den jeweiligen seitlichen Bereich besser zu beleuchten. Darüber hinaus wird ab Geschwindigkeiten von 110 km/h das Autobahnlicht aktiviert. Der Fernlichtassistent erkennt vorausfahrende oder entgegenkommende Fahrzeuge und blendet automatisch ab bzw. wieder auf. Ebenfalls gegen Aufpreis ist das Spiegel-Paket erhältlich, dann blenden der Innen- und der linke Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab.

⊖ Die riesige Karosserie lässt sich schlecht überblicken. Sowohl die flache Front als auch das Heck entziehen sich dem Blick des Fahrers. Die breiten Dachsäulen sowie die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken den Blick nach außen stark ein, was sich auch in der ADAC Rundumsicht widerspiegelt. Auch das Sichtfeld im Innenspiegel lässt zu wünschen übrig. Die Heckscheibenunterkante ist zwar recht tief angesetzt, die Fondsitze schränken den Blick nach hinten aber stark ein - niedrige Hindernisse lassen sich im Fahrzeugnahbereich schlecht erkennen.

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Serienmäßig ist die V-Klasse mit einer Zentralverriegelung inkl. Funkfernbedienung ausgestattet. Mit der Fernbedienung lassen sich auch die Seitenscheiben vorn öffnen und schließen. Die vorderen Türen öffnen weit und besitzen zwei Feststeller. Diese sind kräftig dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Die Türausschnitte sind groß, man muss aber weit hinauf. Insgesamt steigt man zufriedenstellend ein und aus. Ab Werk besitzt die V-Klasse eine Schiebetür auf der rechten Seite. Gegen Aufpreis ist eine zweite Schiebetür links erhältlich (im Testwagen).

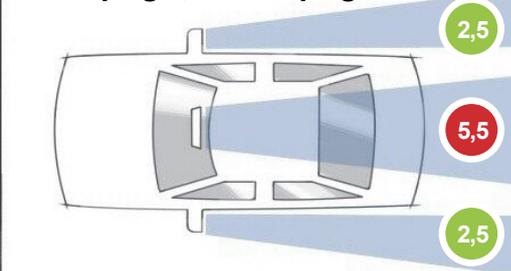


Die breiten Dachsäulen und die großen Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

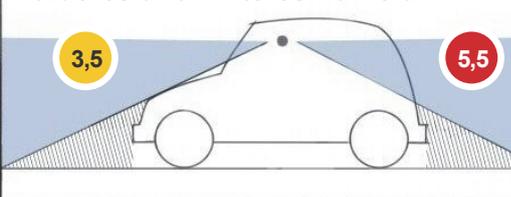
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

Die Türen lassen sich leicht aufschieben und werden in der hintersten Position sicher arretiert. Optional lassen sich beide Schiebetüren auch elektrisch öffnen/schließen (nicht im Testwagen). In den Fond gelangt man bequem. Klappt man die Sitze der zweiten Sitzreihe um, lässt sich die dritte Sitzreihe einfach erreichen. Haltegriffe über den Türen erleichtern das Aussteigen. Danach beleuchten die Scheinwerfer für kurze Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug. Ordert man das Spiegel-Paket, gibt es auch Spots in den Außenspiegeln.

– Der hohe Schweller und die weit über der Fahrbahn positionierten Sitze erschweren das Ein-/Aussteigen. Immerhin gibt es ein Trittbrett, um ins Fahrzeug zu steigen. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist nicht erhältlich.

0,6 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt äußerst großzügig aus. Selbst bei eingebauter dritter Sitzreihe können bis zur Scheibenunterkante 755 Liter verstaut werden. Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, fasst er 1.295 Liter. Baut man die dritte Sitzreihe aus, finden 1.515 Liter bzw. 2.770 Liter Platz. Dann lassen sich bis zu 24 handelsübliche Getränkeboxen verstauen. Ohne Rückbänke passen bis zur Scheibenkante 2.535 Liter und bis unters Dach gestapelt 4.500 Liter hinein.



Egal ob volle Bestuhlung oder bei ausgebauten Sitzen, die V-Klasse stellt ein riesiges Transportvolumen zur Verfügung.

1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Insgesamt ist die Kofferraum-Zugänglichkeit gut, man benötigt aber aufgrund der großen Heckklappe ausreichend Platz hinter dem Fahrzeug, damit diese aufschwingen kann. Auch zum Schließen ist etwas mehr Kraft erforderlich. Gegen Aufpreis lässt sich nur die Heckscheibe öffnen. Dann findet man auch eine Laderaumunterteilung mit zwei Einkaufskörben vor (nicht im Testwagen).

+ Die Heckklappe schwingt weit auf: Personen bis zu einer Größe von 1,90 m können aufrecht darunter stehen. Sowohl die Ladeöffnung als auch der Kofferraum selbst sind großzügig dimensioniert, selbst sperrige Gegenstände lassen sich problemlos verstauen. Das Ladegut muss zum Einladen nicht weit angehoben werden, da die Ladekante nur 52 Zentimeter über der Fahrbahn liegt. Dank des ebenen Bodens stört auch keine Stufe beim Ausladen. Das Ladeabteil ist im Dunkeln gut beleuchtet.

– Nach vorn gerutschte Gegenstände lassen sich aufgrund der enormen Kofferraumtiefe nur umständlich erreichen. Große Personen sollten darauf achten, sich nicht den Kopf an der Kante der offenen Heckklappe zu stoßen.

2,2 Kofferraum-Variabilität

+ Die V-Klasse bietet eine gute Kofferraum-Variabilität. Die Fondsitze sind verschieb-, umklapp- und ausbaubar.

– Zum Verstauen von kleinem Gepäck gibt es serienmäßig im Kofferraum kaum Möglichkeiten. Für das Schienensystem sind zwar Zurrösen erhältlich, diese kosten allerdings Aufpreis. Darüber hinaus gibt es nur ein kleines Fach in der rechten Seitenverkleidung. Ein Gepäcksicherungsnetz ist ebenfalls nur optional erhältlich. Die Sitze sind schwer, besonders die Dreierbank, sodass zum Ausbau viel Kraft erforderlich ist. Die Bedienungsanleitung gibt an, dass hierfür zwei Personen nötig sind.

In der V-Klasse findet man ein Bedienkonzept vor, das dank der reduzierten Anzahl an Tasten übersichtlich aussieht. Die meisten Funktionen werden über den gut erreichbaren Comand Controller, der weit oben und mittig angeordnet ist, gesteuert - dargestellt werden diese im feststehenden Hauptdisplay. Dieses hat serienmäßig eine Bildschirmdiagonale von sieben Zoll und in Verbindung mit dem Comand Online-Navigationssystem 8,4-Zoll. Die Funktionstasten (z. B. Radio, Navigation, Telefon) sind deutlich vom Drehregler abgegrenzt und auch etwas weit weg - das ist nicht optimal. Radiosender können nur über den Drehregler eingestellt werden (es sind keine zusätzlichen Tasten vorhanden). Gegen Aufpreis besitzt der Controller ein Touchpad, dann können z. B. Buchstaben und Zahlen nachgezeichnet werden und das System erkennt diese. Allerdings erfordert das Touchpad Fingerspitzengefühl, da es sonst teilweise reagiert, auch wenn dies nicht beabsichtigt ist. Es verstellt sich oft der Radiosender, wenn man versehentlich mit der Hand über das Touchpad wischt. Auch die Anordnung des Lautstärkenreglers ist anfangs ungewohnt. Die Menüstruktur ist unnötig kompliziert. Teilweise sind Fahrzeugeinstellungen über Lenkradtasten im Kombiinstrument abrufbar, teilweise aber auch im Mitteldisplay. Da der Systemumfang groß und auch eine Vielzahl an individuellen Einstellungsmöglichkeiten vorhanden ist, benötigt man eine enorme Eingewöhnung, bis alle Funktionen intuitiv bedient werden können.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Bedienbarkeit überzeugen.

⊕ Das Lenkrad ist über einen großen Bereich in der Höhe und Weite einstellbar und der im Lenkstock platzierte Wählhebel fürs Automatikgetriebe perfekt erreichbar. Die Pedale sind gut angeordnet, am Bremspedal ist ein Schutz angebracht, damit man beim Wechsel vom Gaspedal nicht mit der Schuhsole hängen bleibt. Das Zündschloss ist zwar griffgünstig platziert, aber nicht beleuchtet. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad und ist beleuchtet. Ein Lichtsensor gehört bei der V-Klasse zur Serienausstattung. Gegen Aufpreis gibt es auch einen Fernlichtassistenten (LED Intelligent Light System). Die Nebelschlussleuchte wird über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte im Kombiinstrument informiert über den Status. Ab Werk besitzt die V-Klasse auch einen Regensensor. Die Tachoinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers, sind klar gezeichnet und lassen sich sowohl tagsüber als auch bei Nacht gut ablesen. Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, darüber hinaus gibt es für alle wichtigen Betriebszustände Kontrollleuchten - auch offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Der serienmäßige Tempomat wird an einem Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (Distronic Plus) ist optional erhältlich (im Testwagen). Das sehr große Display des optionalen Audio-/Navigationssystems liegt optimal und ist einwandfrei ablesbar. Die wichtigsten Bedienelemente der optionalen Klimaautomatik sind mittels Wipptasten in der Mittelkonsole angeordnet. Man kann auch über eine große zentrale Wipptaste ins Klima-Menü wechseln. Allerdings lassen sich hier keine weiteren Einstellungen vornehmen, sondern nur das Gleiche nochmal, was bereits mit den Wipptasten eingestellt werden kann. Da einige Funktionen sowohl über die Tasten als auch im Menü eingestellt werden können, sind sie aufgrund der Doppelbelegung nicht auf Anhieb eindeutig. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden und Sauerstoffmangel vorzubeugen. Betätigt man länger den Umluftschalter, werden automatisch die Fenster geschlossen. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik samt früh eingreifendem Fenstereinklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird).

Die Ausstellfenster der dritten Sitzreihe lassen sich optional elektrisch bedienen. Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und gegen Aufpreis elektrisch anklappbar. Die Innenbeleuchtung ist hell, es gibt für alle außen Sitzenden Leselampen (im Fond optional). Zum Verstauen kleinerer Gegenstände gibt es vorn ein geschlossenes Fach mit Becherhaltern zwischen den Sitzen, große Türfächer und Ablagemöglichkeiten unter den Sitzen. Das abschließbare Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format.

– Das Drehrad zur Lehnenjustierung ist schlecht zugänglich. Gegen Aufpreis gibt es aber auch elektrisch einstellbare Sitze (nicht im Testwagen). Die Anzeigen für Tankinhalt und Kühlmitteltemperatur werden digital angezeigt und sind dadurch nur grob skaliert. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Im Fond fehlen Ablagemöglichkeiten. Es gibt lediglich schmale Fächer in den Schiebetüren und gegen Aufpreis Becherhalter in der dritten Sitzreihe. Der Knopf für die elektrische Handbremse ist sehr tief links unter dem Lenkrad angeordnet und schlecht erreichbar.

1,6

Raumangebot vorne*

+ Der Van bietet den vorderen Insassen ein großzügiges Platzangebot. Die Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m zurückschieben. Die Kopffreiheit würde noch deutlich größeren Personen Platz bieten. Dank der enormen Innenbreite und des luftig gestalteten Armaturenbrettes hat man vorn ein sehr angenehmes Raumgefühl.

0,7

Raumangebot hinten*

+ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse herrschaftlich. In der zweiten Sitzreihe finden dank der enormen Kopf- und Beinfreiheit Passagiere bis zu einer Körpergröße von über 2,10 m bequem Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Selbst in der dritten Sitzreihe steht genügend Platz zur Verfügung. Mitfahrer bis zu einer Größe von rund zwei Metern können entspannt sitzen. Die Innenbreite ist im Fond ebenfalls üppig dimensioniert, das Raumempfinden sehr angenehm. Im Fond besitzen die Einzelsitze ebenfalls Armlehnen.



Selbst Mitfahrer mit einer Körpergröße von über 2,0 m finden auf den Rücksitzen der V-Klasse Platz.

1,0

Innenraum-Variabilität

+ Die V-Klasse bietet eine sehr gute Innenraum-Variabilität. Die vier serienmäßigen Einzelsitze (mit Lehnenneigungseinstellung) können im Fond dank des Schienensystems verschoben, in vis-à-vis-Stellung (Blickrichtung zueinander) verbaut, oder auch ganz ausgebaut werden. Alternativ ist (ohne Mehrpreis) eine Zweier-Sitzbank anstatt der Einzelsitze erhältlich. Darüber hinaus wird auch eine Dreier-Sitzbank für die zweite und die dritte Sitzreihe angeboten (Testwagen mit zwei Einzelsitzen und einer Dreier-Rückbank). Dann lässt sich der äußere Sitz der Bank separat ausbauen. Die Lehnen der Einzelsitze und der Rückbank sind nach vorn umlegbar, wodurch sie als "Tisch" genutzt werden können. Gegen weiteren Aufpreis gibt es einen Komfortsitz für Fahrer und Beifahrer (nicht im Testwagen). Dann können die Vordersitze entgegen der Fahrtrichtung nach hinten gedreht werden. Erhältlich ist darüber hinaus das Liege-Paket mit Dreier-Sitzbank, die als Liege verwendbar ist (nicht im Testwagen). Ein klapp- und verschiebbarer Tisch rundet das Angebot ab (optional, nicht im Testwagen).

– Zum Ausbauen und Verschieben der Sitze ist zum Teil viel Kraft erforderlich, besonders die Rückbank zeigt sich schwergängig.

Die V-Klasse ist serienmäßig mit einem Komfortfahrwerk ausgestattet. In Verbindung mit dem Sport-Paket Exterieur ist das tiefergelegte Sportfahrwerk verbaut (im Testwagen), das jedoch keineswegs unkomfortabel ausfällt. Selbst damit neigt die V-Klasse auf langen Wellen zum Nachschwingen, besonders wenn die Geschwindigkeit steigt, was zu einem schwammigen Fahrgefühl führen kann. Aufbaubewegungen sind sowohl bei starkem Beschleunigen/Bremsen als auch bei schnellen Richtungsänderungen stark ausgeprägt.

⊕ Kurze Wellen werden ordentlich von den Insassen fern gehalten, auch bei regelmäßigem Vorkommen wird die V-Klasse nicht unruhig. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel und Querfugen absorbiert die Federung gut, diese werden nur wenig im Innenraum wahrgenommen. Der Fahrkomfort ist auf rauen Fahrbahnbelägen gut. Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen nicht stark durch, auch wenn es akustisch im Innenraum präsent ist. Darüber hinaus kann der V-Klasse ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

Neben der Stoffpolsterung kann auch eine Lederausstattung geordert werden (im Testwagen).

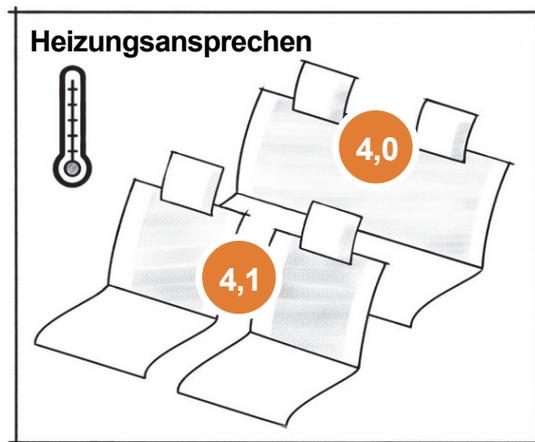
⊕ Beide Vordersitze haben auf der Innenseite eine Armlehne und sind serienmäßig in Höhe und Neigung einstellbar. Gegen Aufpreis lassen sie sich elektrisch einstellen (nicht im Testwagen). Optional erhältlich sind Lordosenstützen für die Vordersitze, die sich in Höhe und Intensität einstellen lassen. Die Sitze erlauben vorn eine angenehme Sitzposition. Die hohen Lehnen sind ordentlich konturiert und bieten dem Rücken eine gute Unterstützung. Die Kontur der Flächen geht in Ordnung, diese könnten insgesamt aber etwas länger sein. Der Seitenhalt ist zufriedenstellend. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank fester Ablage ordentlich abstützen. Die Fondsitze zeigen sich zufriedenstellend konturiert, könnten aber insgesamt etwas mehr Seitenhalt bieten. Die Sitzposition ist im Fond auch dank einstellbarer Lehnenneigung angenehm. Auch auf der Rückbank sitzt es sich angenehm, die Konturen sind dort ebenfalls zufriedenstellend.

Der Mercedes V 250 d schneidet in diesem Kapitel zufriedenstellend ab. Der gemessene Pegel beträgt bei 130 km/h 70,0 dB(A). Das Aggregat ist ordentlich gekapselt und wird nicht zu stark im Innenraum wahrgenommen. Windgeräusche sind wenig zu hören, was auch an der Doppelverglasung liegen dürfte. Fahrgeräusche fallen durchschnittlich auf. Besonders auf schlechten Fahrbahnoberflächen klappern gelegentlich Teile der Innenverkleidung und es sind auch Fahrwerksgeräusche wahrnehmbar.

2,5 Klimatisierung

⊕ Die V-Klasse ist serienmäßig mit einer halbautomatischen Klimaautomatik (Tempmatic) ausgestattet. Gegen Aufpreis ist die im Testwagen verbaute Klimaautomatik (Thermotronic) erhältlich, aber nur in Verbindung mit der Tempmatic für den Fond. Im Umfang der Thermotronic sind ein Luftgütesensor und Aktivkohlefilter enthalten. Darüber hinaus lässt sich der Auto-Modus in drei Intensitätsstufen betreiben (Focus, Medium, Diffuse). Fahrer und Beifahrer können unterschiedliche Temperaturen vorwählen, die Luftverteilung erfolgt aber nur für beide gemeinsam. Die Fondpassagiere können die Temperatur sowie die Gebläsestufe wählen. In der dritten Sitzreihe lassen sich die Seitenscheiben elektrisch ausstellen.

⊖ Im ADAC Heizungstest kann der V 250 d Lang-Version nicht überzeugen. Es dauert sowohl vorn als auch im Fond lange, bis der große Innenraum auf Wohlfühltemperatur erwärmt ist. Abhilfe an kalten Tagen kann die optional erhältliche Standheizung leisten (nicht im Testwagen). Die Seitenscheiben der zweiten Sitzreihe lassen sich nicht öffnen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

Mercedes gibt die Höchstgeschwindigkeit mit 206 km/h an. Hierbei stellt sich die Frage, ob dies bei einem Fahrzeug dieser Größe sinnvoll ist.

⊕ Bei den Fahrleistungsmessungen gibt der Mercedes V 250 d ein gutes Bild ab. Angetrieben wird die rund 2,4-Tonnen schwere V-Klasse von einem Diesel mit einer Leistung von 140 kW/190 PS (bei 3.800 1/min) und einem maximalen Drehmoment von 440 Nm, das bereits bei 1.400 1/min anliegt. Bei voller Beschleunigung wird dank Overtorque-Technologie zudem kurzzeitig sowohl die Leistung um 10 kW/14 PS als auch das Drehmoment um 40 Nm erhöht. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 6,2 Sekunden absolviert.

2,5 Laufkultur

⊕ Dem Diesellagerat kann insgesamt eine gute Laufkultur attestiert werden. Es werden lediglich leichte Vibrationen an das Lenkrad und die Pedale übertragen, die jedoch nicht als störend empfunden werden. Unangenehme Störgeräusche verknüpft sich der Motor weitgehend in allen Lastbereichen, besitzt aber die typisch raue Arbeitsweise eines Diesels.

1,8 Schaltung

⊕ Der Mercedes V 250 d ist serienmäßig mit einem Siebengang-Automatikgetriebe (7G-TRONIC PLUS) ausgestattet. Die Schaltstufe wird mit einem gut zugänglichen Hebel am Lenkrad gewählt, nur das Einlegen des Leerlaufs ist nicht optimal. Das Automatikgetriebe wechselt die Stufen im normalen Fahrbetrieb recht sanft. Bei plötzlicher Leistungsabforderung reagiert das Getriebe träge. Schaltet man vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang, wird die Fahrstufe erst verzögert gewechselt, falls das Fahrzeug noch leicht vorwärts rollt. Das Anfahren klappt problemlos, die Kriechfunktion setzt spontan und gut dosierbar ein.

So ist auch Rangieren problemlos möglich. Starkes Betätigen des Bremspedals im Stand aktiviert die Autohold-Funktion, dies wird dem Fahrer aber nicht im Kombiinstrument angezeigt. Dann kann man im Stand von der Bremse gehen, ohne dass das Fahrzeug wegrollt. Erst durch kurzes Betätigen des Gaspedals wird die Hold-Funktion deaktiviert. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos. Geht man von der Bremse, springt der Motor spontan an und ermöglicht eine zügige Weiterfahrt.

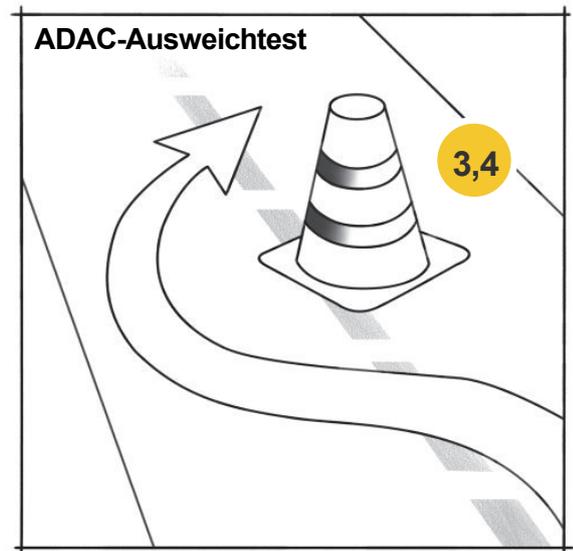
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die sieben Vorwärtsgänge sind gut abgestuft und passen insgesamt gut zum Motor. Die Gesamtübersetzung hat Mercedes im größten Gang recht lang gewählt, der Motor dreht im höchsten Gang bei 130 km/h mit rund 2.500 1/min.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität der V-Klasse stellt zufrieden. Der Mercedes zeigt ein träges Ansprechen bei plötzlichen Lenkimpulsen und quittiert diese mit Wankbewegungen der Karosserie. Spurrillen haben wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Der serienmäßige Seitenwind-Assistent hilft dem Fahrer durch ESP-Eingriffe bei seitlichen Seitenwindböen, die Spur zu halten. Im ADAC Ausweichtest schneidet die V-Klasse zufriedenstellend ab. Der Mercedes schiebt bereits beim ersten Anlenken deutlich über die Vorderräder und zeigt das gleiche Verhalten beim Gegenlenken. Insgesamt ist der Van dadurch sehr behäbig und kurzzeitig, durch das Untersteuern, auch kaum lenkbar. Eine Kipp- oder Schleudergefahr besteht aber nicht. Werden Kurven zu schnell angefahren, neigt der V250 d früh zum Untersteuern. Lastwechselreaktionen in Kurven sind vorhanden. Dank Heckantrieb geht die Traktion in Ordnung, die Antriebsräder neigen aber vor allem beim Herausbeschleunigen aus Kurven zum Durchdrehen. Im Bedarfsfall regelt die Traktionskontrolle.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,7 Lenkung*

Die V-Klasse ist serienmäßig mit einer Direktlenkung ausgestattet, die eine geschwindigkeitsabhängige Lenkkraftunterstützung und variable Lenkübersetzung besitzt. Die Lenkung spricht bei geringen Lenkwinkeln gut an, bietet dem Fahrer um die Mittellage aber wenig Rückmeldung. Bei großen Lenkwinkeln neigt sich zunächst die Karosserie, bevor der Lenkbefehl umgesetzt wird und der Mercedes der vorgegebenen Richtung folgt. Die Lenkpräzision geht insgesamt in Ordnung, wenn auch aufgrund der Karosserieneigungen gelegentliche Korrekturen notwendig sind. Die Lenkung ist beim Rangieren recht direkt ausgelegt - um von Anschlag zu Anschlag zu lenken, sind drei Umdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand fällt dabei gering aus. Der Wendekreis ist mit 12,2 m für ein Fahrzeug dieser Länge durchschnittlich.

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der V 250 d ordentliche 36,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiVanContact200 der Größe 225/55 R17 107V). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt nicht in ihrer Wirkung nach. Die Dosierbarkeit ist zufriedenstellend. Das Bremspedal fühlt sich etwas weich an, der Druckpunkt ist nicht optimal erfüllbar. Bei Vollverzögerungen in Kurven schiebt der Mercedes unkritisch über die Vorderräder.

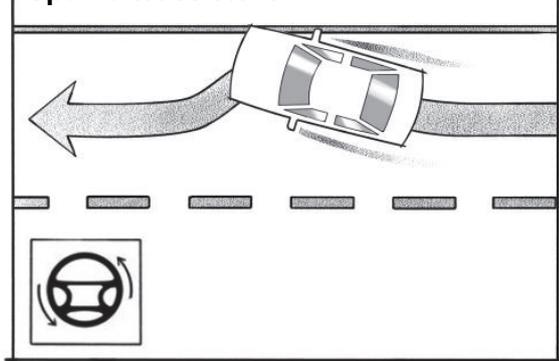
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die V-Klasse erzielt ein sehr gutes Ergebnis bei der aktiven Sicherheit, allerdings sind viele Assistenzsysteme nur gegen Aufpreis erhältlich. Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und den Seitenwind-Assistenten. Letzterer hilft dem Fahrer durch einen ESP-/Bremseneingriff, die Spur zu halten - dies wird im Kombiinstrument angezeigt. Zum Serienumfang gehört auch der Attention Assist, der das Lenkverhalten des Fahrers überwacht und diesen bei Müdigkeitsanzeichen zu einer Pause auffordert.

Serienmäßig ist der V 250 mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Damit kann die maximale Geschwindigkeit limitiert werden, was z. B. in Baustellen praktisch ist. Zum Serienumfang gehört auch das Reifendruckkontrollsystem, das mittels Sensoren jedes einzelne Rad überwacht. Optional ist das empfehlenswerte Fahrassistenten-Paket erhältlich. Es beinhaltet den Collision Prevention Assist, der den Fahrer bei einem drohenden Auffahrunfall optisch und akustisch warnt. Steigt der Fahrer dann auf die Bremse, bremsst dabei aber zu schwach, berechnet das System automatisch den optimalen Bremsdruck, um eine Kollision zu vermeiden. Im Paket enthalten sind auch der Spurhalteassistent, der den Fahrer beim Verlassen der Spur ohne Blinkerbetätigung warnt, sowie der Totwinkelassistent. Dreiecke in den Außenspiegeln warnen den Fahrer beim Spurwechsel, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im seitlichen Bereich befinden. Bei einer Vollbremsung blinken zunächst die reaktionsschnellen LED-Bremslichter und ab Stillstand schaltet sich die Warnblinkanlage ein, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Optional gibt es das LED Intelligent Light System mit variabler Lichtverteilung, Kurvenlichtfunktion und Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer. Das System leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus. Optional gibt es die Verkehrszeichenerkennung. Über eine Kamera und das Kartenmaterial des Navigationssystems werden Geschwindigkeitslimits inklusive Zusatzschilder (z. B. bei Nässe) oder Überholverbote erkannt und dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt.

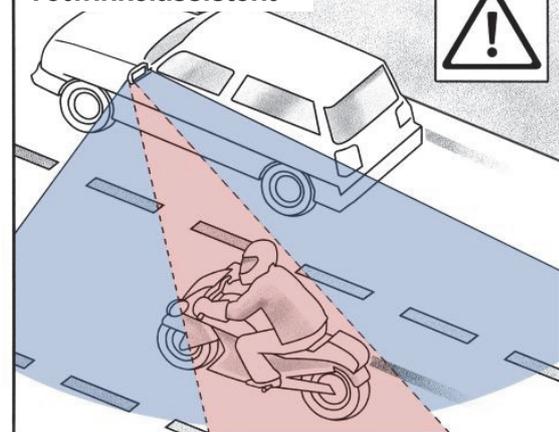
⊖ Die links vom Fahrer angeordnete Feststellbremse ist im Notfall schlecht vom Beifahrer erreichbar. Ein vorausschauendes Notbremsystem, wie bei vielen anderen Mercedes Modellen, ist für die V-Klasse nicht erhältlich.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,3

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die V-Klasse ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Gegen Aufpreis sind auch Windowbags für den Fond erhältlich. Die vorderen Gurte haben Straffer und Kraftbegrenzer. In Verbindung mit dem optionalen Fahrassistenz-Paket besitzt die V-Klasse das Pre-Safe-System. Dann werden die Gurte vorn gestrafft sowie die Fenster (und das Schiebedach) geschlossen. Im ADAC Crashtest erhält die V-Klasse 93 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test 10/2014). Insgesamt bringt es der Mercedes zu vollen fünf Sternen. Vorn reichen die Kopfstützen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m. Da sie nah am Kopf liegen, können sie bei einem Heckaufprall optimal wirken. In der zweiten Sitzreihe reichen die Stützen für Passagiere bis zu einer Größe von 1,80 m, der Abstand zum Kopf geht dabei in Ordnung. An der Rücksitzbank lassen sich die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von 1,75 m herausziehen. Auch hier ist der Abstand zum Kopf gering. Die vorn Sitzenden werden zum Anschnallen ermahnt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann. Um den Rettungsvorgang zu beschleunigen, findet man an den B-Säulen einen QR-Code vor, der die Rettungskräfte direkt zur Rettungskarte des Fahrzeugs leitet. Laut Bedienungsanleitung finden sich das Warndreieck und der Verbandskasten in den Fronttüren.

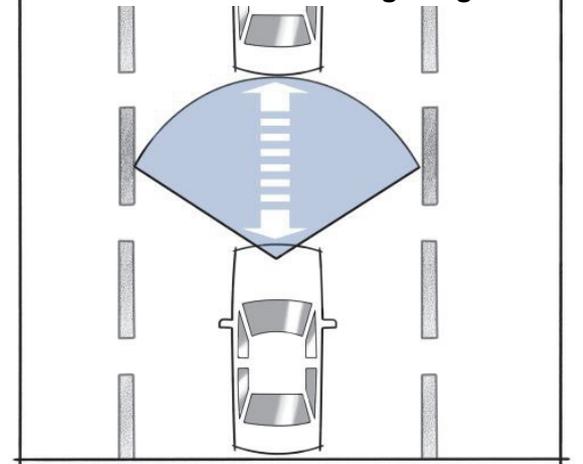
⊖ Zurrösen für das Schienensystem im Kofferraum gibt es nur gegen Aufpreis - diese sollten in einem Bus standardmäßig an Bord sein. Der Fahrer wird nicht gewarnt/informiert, wenn sich jemand im Fond während der Fahrt abschnallt. Die Kopfairbags für den Fond sind nicht mit den im Testwagen verbauten elektrischen Ausstellfenstern erhältlich.

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

1,7

Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht die V-Klasse 87 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Test 10/2014). Laut Bedienungsanleitung lassen sich universelle Kindersitze aller Altersgruppen problemlos nutzen. Der Beifahrersitz ist optional mit einer automatischen Kindersitzerkennung ausgestattet. Über eine Gewichtsmatte wird erkannt, wenn ein Kindersitz montiert ist und die Beifahrerairbags werden entsprechend abgeschaltet. Das Isofix-System inkl. Ankerhaken gibt es an den zwei Einzelsitzen sowie auf dem linken und mittleren Platz der Dreierbank. Alternativ können Kindersitze auch auf allen Plätzen mit den Gurten befestigt werden. Diese fallen lang aus, die Abstände zwischen den Anlenkpunkten reichen auch für Sitze mit großem Platzbedarf und die Gurtschlösser sind stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Allerdings befinden sich die Schlösser in der dritten Sitzreihe außen an der Verkleidung, wodurch sie nicht optimal zugänglich sind. Hohe Kindersitze können auf allen Plätzen verwendet werden. In der zweiten Sitzreihe aber nur knapp, da sich hier die Kopfstützen nicht herausziehen lassen.

⊖ Die Wülste des Beifahrersitzes sind groß, was bei der Montage von Kindersitzen hinderlich sein kann. Die Kindersicherung der Fondtüren kann leicht deaktiviert werden.

2,8 Fußgängerschutz

Die V-Klasse erhält beim ADAC Crashtest 67 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Entschärft sind der Stoßfänger und mittlere Bereiche der Motorhaube. Zu aggressiv gestaltet zeigen sich jedoch der hintere Bereich der Motorhaube sowie die Windschutzscheibenpfosten.

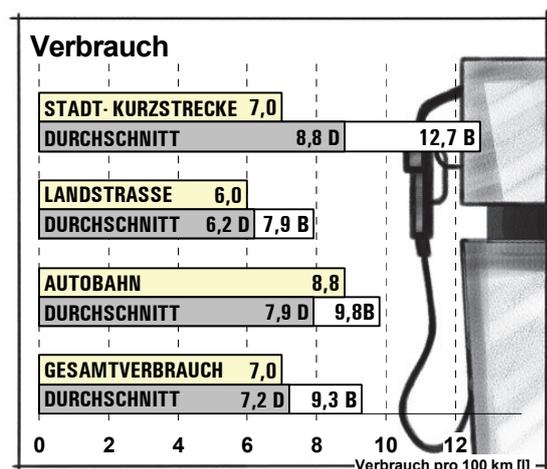
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂*

In diesem Kapitel schneidet der Mercedes V 250 d mit einer CO₂-Bilanz von 225 g/km im Klassenvergleich akzeptabel ab - dafür gibt es nur 23 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,0 Litern auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 7,0 l/100 km innerorts, 6,0 l/100 km außerorts und 8,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,0 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel kann der Mercedes dank moderner Abgas-Nachbehandlung inklusive Harnstoffeinspritzung (AdBlue) und Erfüllung der Abgasnorm Euro6 mit voller Punktzahl überzeugen. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel bringt es der V 250 d auf 73 Punkte, was vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest entspricht.



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

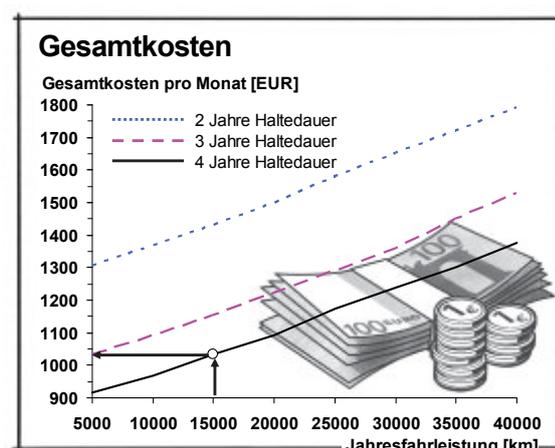
3,3 AUTOKOSTEN

2,7 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Mercedes V 250 d im Klassenvergleich einen akzeptablen Verbrauch vorweist und sich mit dem im Vergleich zum Ottokraftstoff günstigeren Diesel begnügt, schneidet er in diesem Kapitel zufriedenstellend ab.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1033 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,2

Wertstabilität*

⊕ Dem neu auf dem Markt erhältlichen Mercedes V 250 d wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert.

4,3

Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Anschaffungspreis fällt mit mindestens 49.183 Euro hoch aus, zumal die Serienausstattung mager ist. Licht- und Regensensor sowie Audiosystem und Klimaanlage sind zwar ab Werk an Bord, für besseres LED-Licht, eine Klimaautomatik, ein Navigationssystem oder auch das empfehlenswerte Fahrassistenten-Paket verlangt Mercedes aber deftige Aufpreise.

4,1

Fixkosten*

⊖ Auch die Fixkosten fallen im Klassenvergleich hoch aus. Allein die Kfz-Steuer schlägt mit 333 Euro pro Jahr zu Buche. Doch auch die Versicherungseinstufungen fallen insgesamt ungünstig aus. Besonders teuer sind die Haftpflicht- und die Vollkaskoversicherung, die Teilkaskoversicherung liegt im durchschnittlichen Bereich (KH: 21; VK: 25; TK: 23).

3,2

Monatliche Gesamtkosten*

Dank guter Wertstabilitätsprognose und zufriedenstellenden Betriebskosten landet der Mercedes V 250 d in diesem Kapitel im Mittelfeld, auch wenn die Anschaffungs- und Fixkosten hoch liegen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	200 d lang	220 d lang	250 d lang 7G-TRONIC PLUS
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2143	4/2143	4/2143
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	120 (163)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	330/1200	380/1400	440/1400
0-100 km/h[s]	14,7	12,5	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	193	206
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,5 l D	6,1 l D	6,0 l D
CO2 [g/km]	171	159	158
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/25/23	21/25/23	21/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	361	337	335
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1007	999	1033
Preis [Euro]	43.852	44.863	49.183

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = Kfz-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2143 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	3800 1/min
Maximales Drehmoment	440 Nm
bei	1400 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R16
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,2 m
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/6,0/8,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	158 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	225 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5140/1928/1880 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2255 mm
Leergewicht/Zuladung	2360 kg/690 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1515 l/2535 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	810 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	116 Euro
Monatliche Werkstattkosten	83 Euro
Monatliche Fixkosten	154 Euro
Monatlicher Wertverlust	680 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.033 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/25/23
Grundpreis	49.183 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (LED Intelligent Light System)	1.845 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch (Distronic Plus)	1.000 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (LED Intelligent Light System)	1.845 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kollisionswarnung (Fahrerassistenz-Paket)	1.428 Euro ^o
Kurvenlicht (LED Intelligent Light System)	1.845 Euro ^o
Müdigkeitserkennung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	631 Euro ^o
Spurassistent (Spur-Paket)	928 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Spur-Paket)	928 Euro ^o
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze (4 Einzelsitze im Fond)	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/505 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	536 Euro ^o
Klimaanlage (Tempmatic)	Serie
Klimaautomatik (Thermotronic)	709 Euro ^o
Navigationssystem	ab 833 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	1019 Euro
Außenspiegel, aut. abblendend (Fahrerseite; Spiegel-Paket)	536 Euro ^o
Lackierung Metallic	1019 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,0	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	2,9
Alltagstauglichkeit	1,7	Lenkung*	2,7
Sicht	2,9	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	1,6
Kofferraum-Volumen*	0,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Kofferraum-Variabilität	2,2	Kindersicherheit	1,7
Innenraum	1,6	Fußgängerschutz	2,8
Bedienung	1,9	Umwelt/EcoTest	2,4
Raumangebot vorne*	1,6	Verbrauch/CO ₂ *	3,7
Raumangebot hinten*	0,7	Schadstoffe	1,0
Innenraum-Variabilität	1,0		
Komfort	2,4		
Federung	2,6	AUTOKOSTEN	3,3
Sitze	2,0	Betriebskosten*	2,7
Innengeräusch	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Klimatisierung	2,5	Wertstabilität*	2,2
Motor/Antrieb	2,2	Kosten für Anschaffung*	4,3
Fahrleistungen*	2,4	Fixkosten*	4,1
Laufkultur	2,5	Monatliche Gesamtkosten*	3,2
Schaltung	1,8		
Getriebeabstufung	2,3	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	