



## Mercedes Viano 2.2 CDI Trend lang Automatik (DPF)

Viertüriger Bus der oberen Mittelklasse  
(120 kW / 163 PS)

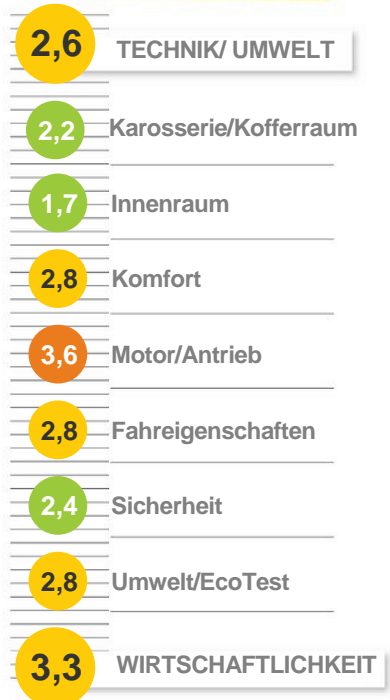
Das Facelift hat dem Viano gut getan. Optisch wirkt er von außen frischer, im Innenraum halten sich die Änderungen in Grenzen. Bequem und langstreckentauglich sind auch die hinteren Sitze - nicht selbstverständlich bei Vans. Das Fahrwerk: sicher und ausgesprochen komfortabel, aber nicht gerade für die flotte Gangart geeignet. Auch die indirekte, gefühllose Lenkung verhindert so etwas wie Dynamik. Wenig Begeisterung kommt auch bei der Laufkultur des Motors auf: Der Vierzylinder werkelt lautstark vor sich hin und mag so gar nicht in einen komfort-orientierten Mercedes passen. Auch die antiquierte Automatik kann einem die Laune verderben: Sie muss mit fünf Stufen auskommen. Den fünften Gang werden aber nur ganz aufmerksame Fahrer finden, so knapp liegt er über dem vierten. Im Mercedes-Konzern gibt es deutlich bessere Technik. Daher hat der selbstbewusste Preis von knapp 43.000 Euro einen faden Beigeschmack - Extras wie Seitenairbags kommen nämlich noch dazu. **Karosserievarianten:** kurz, lang, extralang. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai H1 Travel, VW T5.

**+** viel Platz für Passagiere und Gepäck, bequeme Sitze, hohe Zuladung und Anhängelast

**-** teure Anschaffung, teure Extras, veraltete Automatik, lauter und unkultivierter Motor



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

- ⊕ Die Karosserie präsentiert sich mit guter Verarbeitung, nicht zuletzt gleichmäßig geringe Spaltmaße und saubere Lackierung belegen dies. Die Seiten werden durch breite (lackierte) Kunststoffleisten vor fremden Autotüren geschützt. Im Innenraum ergibt sich ein ordentlicher Qualitätseindruck, die verwendeten Materialien wirken wertiger als vor dem Facelift, den sonst Mercedes-typischen Premiumansprüchen können sie aber nicht gerecht werden; immerhin sind sie paßgenau zusammengesetzt. Der Motor ist nach untern weitgehend verkleidet, der Fahrzeugboden könnte aber im mittleren und hinteren Bereich noch deutlich optimiert werden. Auf dem Dach können bis zu üppigen 150 kg transportiert werden, die Dachreling hilft bei der Befestigung. Die mögliche Zuladung beträgt 850 kg (inkl. Fahrer). Unten am Fahrzeugboden ist ein vollwertiges Reserverad vorhanden - leider ist es nur umständlich zugänglich.
- ⊖ Die komplett lackierten Stoßfänger verzeihen keine groben Berührungen, verlangen dann gleich nach teuren Reparaturen; partielle Lackierungen sind vorne leichter als hinten möglich. Umständlich: der Tankdeckel kann nur bei offenstehender Fahrertür geöffnet und geschlossen werden.

## Sicht

Der Fahrer kann den umliegenden Verkehr dank seiner hohen Sitzposition gut überblicken. Die Übersichtlichkeit der eigenen Karosserie ist zufriedenstellend, die Front hat der Fahrer nicht ganz im Blickfeld, das steil abfallende Heck lässt sich recht gut abschätzen. Um die optionalen Parksensoren ist man aber dankbar (im Testwagen nicht vorhanden). Das Halogen-Abblendlicht leuchtet die Fahrbahn ordentlich aus, es ist aber konzeptbedingt nicht besonders hell - in der Aufpreisliste finden sich aber auch effektivere Xenonscheinwerfer. Die Scheibenwischer zeigen eine ordentliche Wischleistung, die Rückspiegel sind angenehm groß und verfügen auf beiden Seiten über einen asphärischen Bereich, um leichter in den toten Winkel sehen zu können.

- ⊖ Die Sicht im Innenspiegel lässt aber zu wünschen übrig. Auch der Bodenblick nach vorne und nach hinten ist unzureichend. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Viano nur ausreichend ab, die Kopfstützen der Rücksitze und die nicht gerade schmalen D-Säulen schränken die Sicht nach hinten ein.

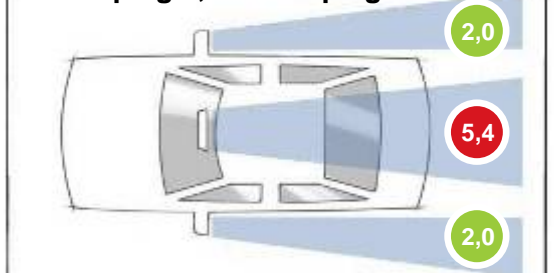
## Ein-/Ausstieg

Die hohe Karosserie und die großen Türausschnitte erlauben vorne wie hinten einen bequemen Zustieg, beinahe "aufrechten Hauptes". Es fehlen nur noch an den Säulen Haltegriffe, um sich "hochziehen" zu können. Denn die Schweller und Sitzflächen liegen nach PKW-Maßstäben recht hoch.

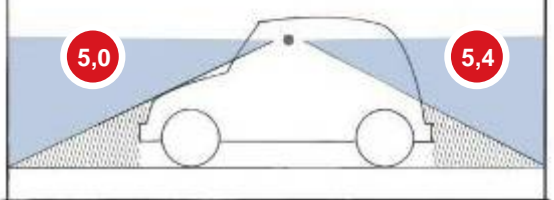
## Rundumsicht



## 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 Fahrzeug erkennt.

Der Zustieg zu den mittleren Sitzen ist sehr bequem, noch besser wären zwei Schiebetüren (Optional, nicht im Testwagen); die dritte Sitzreihe lässt sich nicht so einfach erreichen, weil den mittleren Sitzen eine Einstiegshilfe (einfaches Vorklappen o. ä.) fehlt. Die Türbremsen halten auch an Steigungen zuverlässig die Vordertüren offen, nur zwei Rasterungen sind aber zu groß. Die Schiebetür wird offen etwas schwach arretiert. Für alle außen Sitzenden sind am Dachhimmel Haltegriffe vorhanden, auch für die dritte Sitzreihe. Eine praktische Fernbedienung für die Zentralverriegelung gibt es serienmäßig. Nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer noch eine Weile die Umgebung.

## 0,6 Kofferraum-Volumen\*

+ Das Volumen des Ladeabteils ist mehr als großzügig, selbst bei Bestuhlung für insgesamt sechs Personen stehen noch 1465 l Stauraum zur Verfügung. Werden die hinteren Sitze umgeklappt, erweitert sich das Volumen auf 1770 l. Ganz ohne Sitze stehen über 2315 l für Gepäck zur Verfügung (alles gemessen bis Fensterunterkante). Dank der senkrechten Heckklappe kann man auch sperrige Gegenstände gut unterbringen und den Stauraum optimal nutzen.



**Auch bei voller Besetzung mit sechs Personen steht noch ein großzügiger Kofferraum mit 1465 l Volumen für das Gepäck zur Verfügung.**

## 1,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und gibt eine sehr große Ladeöffnung frei - damit ist der Kofferraum einwandfrei zugänglich. Die Ladekante ist mit 54 cm angenehm niedrig, eine störende Bordwand gibt es nicht. Mit seinem praktischen rechteckigen Format und seiner verhältnismäßig geringen Tiefe kann man den ebenen Laderaum sehr gut nutzen.

- Zum Schließen der Heckklappe ist ein hoher Kraftaufwand zum Herunterziehen und anschließend Nachdrücken erforderlich.

## 1,6 Kofferraum-Variabilität

+ Der Testwagen ist mit vier Einzelsitzen im Fahrgastraum ausgestattet, die sich auf Schienen "verschieben" lassen. So kann der Kofferraum nach unterschiedlichsten Anforderungen variabel gestaltet werden. Einziger Nachteil, wenn man die Sitze versetzen oder ausbauen will: sie sind mit jeweils 28 kg nicht gerade leicht und zudem unhandlich. Kleine Utensilien lassen sich nicht so einfach fixiert unterbringen, weil es Ablagen nur im mittleren Bereich des Fahrgastraums gibt.

## 1,7 INNENRAUM

### 1,8 Bedienung

+ Der Facelift-Viano stellt bei der Bedienung auch weniger technisch versierte Fahrer vor keine großen Herausforderungen. Etwas Eingewöhnung braucht es zwar, weil manche Funktion durch unüblich angeordnete Hebel und Knöpfe gesteuert wird (z.B. Heckscheibenwischer), insgesamt kommt man aber schnell und in der Praxis problemfrei zurecht, da auch die Ergonomie in Ordnung geht.

Das Lenkrad kann man in Höhe und Reichweite einstellen, die Pedale sind gut, der Schalthebel sehr gut zu erreichen. Die Instrumente kann man einwandfrei ablesen, sie sind unverspielt und verfügen über einen sehr guten Kontrast. Für alle wichtigen Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden. Der Scheibenwischer verfügt über einen Regensensor, seine Empfindlichkeit lässt sich leider nicht justieren. Die Fensterheber funktionieren elektrisch, auch hinten die Ausstellfenster. Die meisten Schalter für die weiteren Funktionen sind problemlos erreichbar und beleuchtet. Die Klimabedieneinheit ist optimal hoch positioniert, fast schon etwas weit vom Fahrer weg. Ideal liegt die das Radio, die Knöpfe sind groß genug und mit gut erkennbaren Zeichen versehen. Vorne und hinten finden sind genug Ablagen und Becherhalter. Das Handschuhfach könnte größer sein und ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Die Innenbeleuchtung ist hell, für alle Insassen sind Leseleuchten vorhanden. Der Bordcomputer informiert auch über geöffnete Türen (außer Motorhaube). Eine Antippfunktion für den Blinker ist vorhanden.



**Während die Verarbeitungsqualität die Nutzfahrzeuherkunft des Viano nicht vollkommen kaschieren kann, bewegt sich die Funktionalität auf gutem Pkw-Niveau.**

⊖ Die Fußfeststellbremse ist im Notfall ungünstig, weil sie nur vom Fahrer erreichbar ist. Die Kontrollleuchte für die Nebelschlussleuchte ist beim Lichtschalter untergebracht und damit nicht optimal zu erkennen.

## 1,8 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Platzangebot vorne reicht für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. Dank der üppigen Kopffreiheit und der großzügigen Innenbreite hat man ein angenehmes Raumgefühl.



## 1,7 Raumangebot hinten\*

⊕ Der Testwagen ist mit vier Einzelsitzen im Fahrgastraum ausgestattet und verfügt damit insgesamt über sechs vollwertige Sitzplätze. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter problemlos auch 1,90 m große Personen Platz finden. Die Kopffreiheit und die Innenbreite fallen mehr als üppig aus. Auch in der dritten Sitzreihe finden großgewachsene Leute problemlos Platz, von Vorteil ist dabei, dass die Einzelsitze sehr variabel angeordnet werden können.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

## 1,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Die vier Einzelsitze im Fahrgastraum können sehr variabel angeordnet werden. Eine Platzierung mit und gegen die Fahrtrichtung ist möglich, ebenso können sie auf den Schienen am Boden des Innenraums weitgehend frei positioniert werden. Damit kann man fast allen Anforderungen gerecht werden und eine optimale Nutzung für Insassen und Gepäck möglich machen.

## 2,8 KOMFORT

### 2,2 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Mercedes tendentiell weich ausgelegt, damit bietet sich ein angenehmer Reisekomfort - sportliche Ambitionen sollte man aber nicht auspacken. Denn in schnell durchfahrenen Kurven neigt sich die Karosserie bedeutend, was wenig agil ist, aber auch ungefährlich. Andererseits kommen kurzweilige Fahrbahnen und Einzelhindernisse kaum bis zu den Insassen durch. Stuckern tritt kaum auf. Lange Bodenwellen lassen die Karosserie etwas nachschwingen - ein Verhalten, das eher für die gemütliche Tour taugt. Voll beladen ändert sich das Federungsverhalten nicht wesentlich.

### 2,1 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz verfügen u.a. über eine Sitzhöhen- und Sitzneigungseinstellung. Damit können sich auch sehr unterschiedlich gebaute Personen die Sitze passend einstellen. Die Konturen der Lehnen und Flächen vorne sind zufriedenstellend, ebenso der Seitenhalt. Für beide Sitze gibt es in der Intensität einstellbare Lordosenstützen. Die Sitze sind tendenziell straff gefedert, sowohl vorne als auch hinten. Bei letzteren auffällig ist die verhältnismäßig dünne Polsterung. Dennoch sind die vier Einzelsitze im Fahrgastraum bequem und bieten selbst Erwachsenen einen guten Sitzkomfort, weil der Abstand zum Boden groß genug ist und damit auch großen Personen eine vernünftige Sitzposition möglich wird. Die Lehnenneigung ist einstellbar und die Armlehnen machen auch lange Fahrten stressfrei.

### 2,9 Innengeräusch

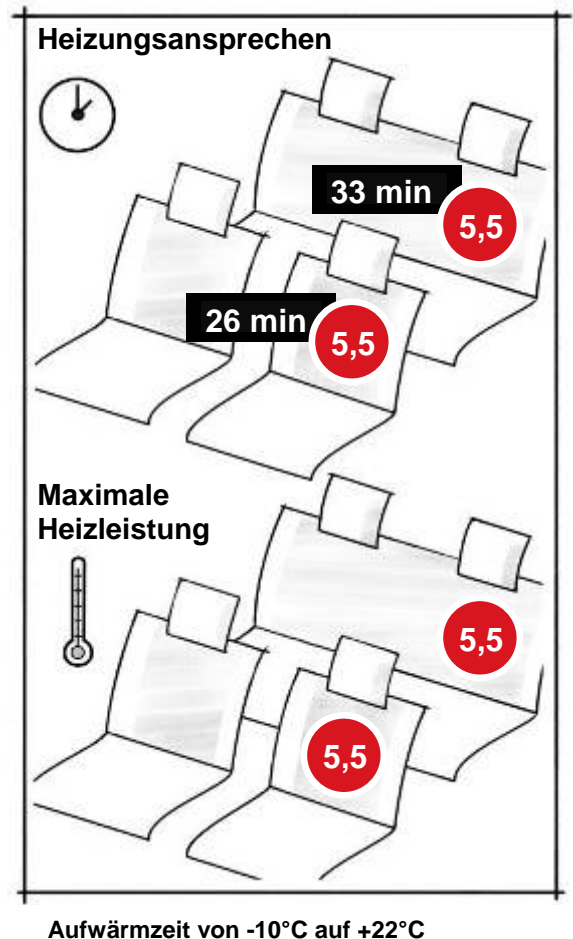
Der gemessene Geräuschpegel bewegt sich bis 130 km/h im zufriedenstellenden Bereich. Fährt man noch schneller, wird es im Viano deutlich lauter. Vor allem der Motor ist kein Leisetreter und macht gerade unter Last lautstark auf sich aufmerksam.

4,3

### Klimatisierung

Die Klima-Halbautomatik erlaubt das Vorwählen der Temperatur, die Gebläseintensität muss manuell eingestellt werden. Die Luftmenge kann nur in bestimmten Kombinationen nach unten, mitte und oben verteilt werden. Die hinteren Insassen können sich ihre Klimatisierung separat einstellen (Option). Die Fenster ganz hinten lassen sich elektrisch ausstellen.

⊖ Bei eisigen Temperaturen ist die Heizung überfordert. Der Innenraum kann nicht in angemessener Zeit auf angenehme Temperaturen gebracht werden. Sowohl das Ansprechen als auch die Wirkung des Heizsystems sind vorne wie hinten sehr schlecht.



---

**3,6**

## MOTOR/ANTRIEB

---

**4,6**

### Fahrleistungen\*

– Mit 163 PS und einem maximalen Drehmoment von 360 Nm ist der Viano nicht schwächlich motorisiert, ein Leergewicht von über 2,2 Tonnen relativieren die Leistung aber. Mit viel Anlauf sind auch 180 km/h möglich. Überholmanöver sind kein großes Problem, sollten aber vorausschauend durchgeführt werden werden. Insgesamt ist die Leistung ausreichend.

**3,0**

### Laufkultur

Der Vierzylinder-Diesel läuft ziemlich rau und nach PKW-Maßstäben recht laut, insbesondere unter Last. Bei höheren Drehzahlen (ab etwa 2.500 U/min.) wird er zunehmend unkultivierter.

**2,6**

### Schaltung

Die Automatik schaltet eher träge und konzentriert sich auf komfortable Gangwechsel. Hektik kommt dabei nicht auf, das verhindert aber auch sportliche Fahrweise. Die Automatik lässt den Motor schon bei etwas mehr Leistungsabforderung sehr hoch drehen anstatt bei mittleren Drehzahlen das Drehmoment des Turbodiesel zu nutzen - bei dieser Gelegenheit wird dem Fahrer dann auch immer wieder die schlechte Laufkultur des Motors vor Ohren gehalten.

+ Der Schalthebel ist gut zu erreichen und lässt sich dank kurzer Schaltwege angenehm bedienen. Auch das Einlegen des Rückwärtsgangs klappt problemlos.

**4,0**

### Getriebeabstufung

– Das Getriebe verfügt nur über fünf Gänge - das ist nicht mehr zeitgemäß. Es hat zur Folge, dass die Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Stufen recht groß ausfallen. Überdies ist der fünfte Gang vom vierten kaum bedeutend abgesetzt, so dass sich bei Autobahntempo schnell ein recht hohes Drehzahlniveau ergibt. Die Mercedes-Siebengang-Automatik wäre viel besser für den Viano geeignet.

---

**2,8**

## FAHREIGENSCHAFTEN

---

**2,9**

### Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität des Viano ist zufriedenstellend. Von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bleibt er nicht ganz unbeeindruckt, problematisch wird es aber nicht. Die Reaktionen auf Lenkbefehle sind ordentlich, freilich hat der Fahrer stets das Gefühl, eher einen Bus als einen PKW-typischen Van zu fahren. Beim ADAC-Ausweichtest vollzieht der Viano schon beim ersten Einlenken starke ESP-Eingriffe, die jede Agilität im Keim ersticken. Der Vorteil ist, dass zügig viel Geschwindigkeit abgebaut wird und keinerlei Kipptendenz besteht. Um das zu erreichen, reagiert der Viano jedoch auch kurzzeitig nicht auf Lenkbefehle. Die Lenkung zeigt sich während der ESP-Eingriffe etwas schwergängiger. Dank Heckantrieb und elektronischer Traktionskontrolle verfügt der Viano über gute Traktion.

## 2,2 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Stuttgarter Maxi-Van, ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Lastwechsel bei plötzlichem Gaswegnehmen in schnell durchfahrenen Kurven treten kaum auf und werden im Ernstfall vom ESP mit abgefangen. Beladen fährt sich der Viano träger, schiebt in Kurven früher über die Vorderräder und zeigt etwas ausgeprägtere Lastwechsel.

## 3,4 Lenkung\*

Angesichts der Fahrzeuglänge ist ein Wendekreis von knapp unter 12 m beim Rangieren und Abbiegen um enge Kurven sehr praktisch.

⊖ Ansonsten kann die Lenkung wenig begeistern. Bei schnellen Lenkmanövern spricht sie träge an und zeigt sich vor allem um die Mittellage indirekt. Der Fahrer hat wenig Rückmeldung von der Straße, der nur ausreichende Fahrbahnkontakt erinnert eher an einen LKW als an einen PKW. Überdies ist die Übersetzung der Lenkung auch nur ausreichend. Immerhin lässt es sich angenehm leichtgängig am Volant hantieren.

## 2,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zu Stillstand braucht der Viano durchschnittlich 38 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/55 R17). Dabei zeigt sich die Bremsanlage relativ standfest, bei sehr hoher Beanspruchung ist aber ein leichtes Nachlassen feststellbar. Das Ansprechen der Bremse ist zufriedenstellend, am Pedal lässt sie sich gut dosieren. Der Bremsassistent hilft im Notfall, dass volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen, auch wenn man nicht gleich mit voller Kraft auf die Bremse stieft.

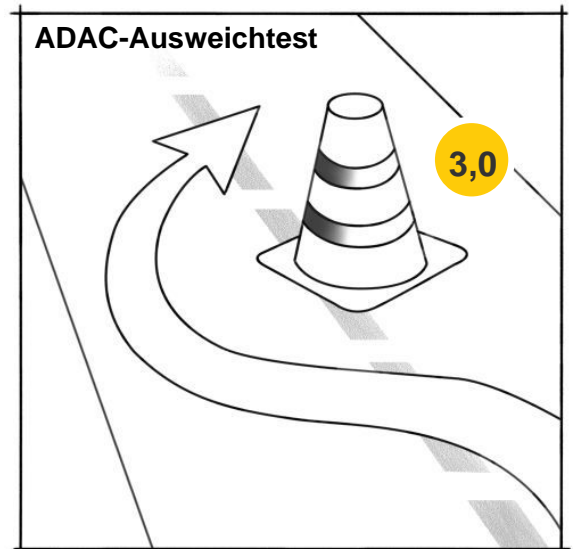
## 2,4 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Viano ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist optional erhältlich.

### 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach EuroNCAP-Norm (2008) kann der Viano 31 Punkte und damit vier von fünf Sterne erreichen - ein gutes Ergebnis für einen so großen Van. Dabei schützen die Insassen serienmäßige Frontairbags. Nicht zeitgemäß von Mercedes ist, für die Seitenairbags und die Kopfairbags Aufpreis zu verlangen.



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.

Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 guten Schutz, allerdings ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze recht groß und aktive Kopfstützen nicht verfügbar. Auch bei den hinteren Sitzen reichen die Kopfstützen problemlos bis 1,85 m Körpergröße - jedoch sollte auch hier der Abstand der Kopfstützen kleiner sein. Die Insassen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.

## 1,4 Kindersicherheit

⊕ Dank seiner Einzelsitze im Fahrgastraum eignet sich der Viano sehr gut für Kindersitze. Die Gurtgeometrien passen einwandfrei, bei Bedarf kann auch die Isofix-Befestigung genutzt werden. Der Beifahrerairbag ist abschaltbar, damit können auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze installiert werden. Die Fenster vorne verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm hat der Viano im Kapitel Kindersicherheit ordentlich abgeschnitten, drei von fünf möglichen Sternen wurden erreicht.

## 4,0 Fußgängerschutz

⊖ Es gibt keine besonderen Schutzvorrichtungen, um das Verletzungsrisiko für einen Fußgänger bei einem Zusammenprall zu reduzieren. Das Karosseriekonzept ist zudem schon einige Jahre alt. Daher lässt der Fußgängerschutz zu wünschen übrig. Im Crashtest nach EuroNCAP-Norm gibt es nur einen Stern.

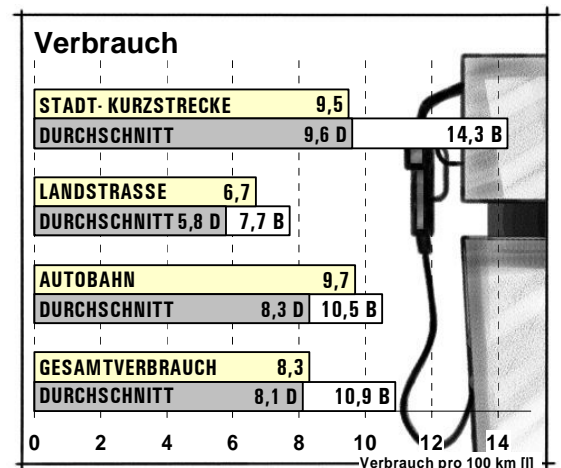
## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Viano 2.2 CDI Automatik liegt bei 8,3 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 218 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das nur für 27 Punkte. Innerorts benötigt der Maxi-Van 9,5 l, außerorts 6,7 l und auf der Autobahn 9,7 l pro 100 km.

### 2,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen noch im guten Rahmen. Relativ hoch fallen die Stickstoffoxid-Werte aus, erst recht im anspruchsvollen Autobahnzyklus. So kann der Mercedes-Van auch nur 37 von 50 möglichen Punkten erzielen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der Viano im ADAC EcoTest 64 Punkte und damit drei von fünf Sterne.



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



## 3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,2 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Viano in der getesteten Version im Umfeld seiner Klasse (Vans werden nicht separat gesehen) nicht gerade niedrig ausfällt, kann er hier nur eine durchschnittliche Bewertung erzielen.

### 2,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

⊕ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

### 2,7 Wertstabilität\*

Dem Viano wird eine zufriedenstellende Wertstabilität prognostiziert. Das Mercedes-Image ist gut, dass des Viano nicht ganz so. Das merkt man eben auch an der etwas schlechteren Restwertentwicklung im Vergleich zum ärgsten Konkurrenten VW T5.

### 3,6 Kosten für Anschaffung\*

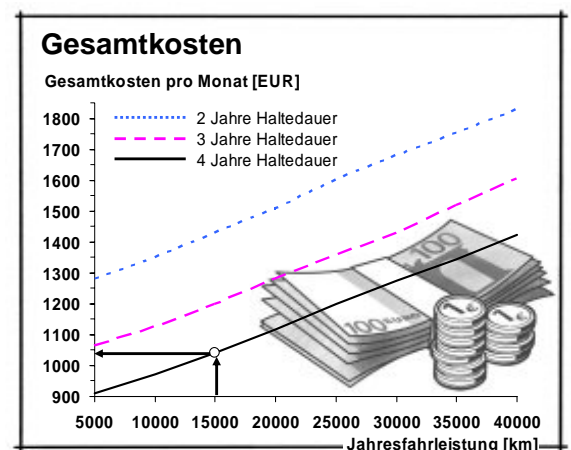
Der Grundpreis des Viano liegt bei knapp 43.000 Euro - das ist eine Menge Geld. Hinzu kommen etliche Extras wie Seiten oder Kopfairbags. Schnell sind weitere 10.000 Euro zusammen.

### 3,6 Fixkosten\*

Die Steuer beträgt 391 Euro im Jahr, damit wird der Viano durch die CO<sub>2</sub>-Komponente gegenüber der alten Rechnung benachteiligt. Sehr teuer kommt die Haftpflichtversicherung, die Einstufungen bei der Teil- und Vollkasko liegen im durchschnittlichen Bereich.

### 3,4 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Viano 2.2 CDI Trend lang im Umfeld seiner Mitbewerber, kann sich dieser Mercedes im Mittelfeld einreihen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1043 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	3.5	2.0 CDI	2.2 CDI	3.0 CDI
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	4/2143	4/2143	6/2987
Leistung [kW(PS)]	190(258)	100(136)	120(163)	165(224)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	340/2500	310/1400	360/1600	440/1400
0-100 km/h[s]	10,4	14,1	12,1	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	217	174	188	201
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	12,3 S	7,5 D	7,5 D	8,9 D
CO2 [g/km]	279	190	190	224
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/25/24	21/22/23	21/22/23	21/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	388	349	349	493
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1307	998	1000	1132
Preis [Euro]	48.457	39.544	40.531	45.779

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2143 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/65R16CT
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/55R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>8,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,9 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>8,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,5/ 6,7/ 9,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	211g/km / <b>218g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5008/1901/1875 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>2200 kg/850 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>1465 l/1770 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	150 kg
Tankinhalt	75 l
Reichweite	<b>900 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>157 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>73 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>116 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>697 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.043 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/22/23
Grundpreis	42.737 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht (inkl. Xenonlicht)	1113 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2206 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	662 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	318 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht (inkl. Abbiegelicht)	1113 Euro

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	447 Euro <sup>o</sup> /nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	494 Euro <sup>o</sup> /nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	114 Euro
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	ab 670
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	3374 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (4 Einzelsitze)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	444 Euro

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	891 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	1241 Euro
Schiebe-Hubdach (Glas)	1046 Euro <sup>o</sup>
Schiebetür links	785 Euro
Tagfahrlicht	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,6**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen