



Mercedes Viano 2.2 CDI Trend lang (DPF)

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

Der Viano - ein flexibler Lademeister. In der getesteten Ausstattungsvariante gewährt der Mercedes eine maximale Zuladung von 850 Kilogramm und bietet bei ausgebauten Fondsitzen ein Ladevolumen von 2.315 Liter bis zur Fensterkante. Serienmäßig haben bis zu sechs Personen in dem Van Platz. Die bequemen Einzelsitze sind längs verschiebbar und können auch gegen die Fahrtrichtung montiert werden - mit umgeklappter Lehne dienen sie als Tisch. Optional können auch Rückbänke geordert werden, dann finden im Viano sogar bis zu acht Personen Platz. In den Innenraum gelangt man serienmäßig über die an der rechten Seite angebrachte Schiebetür, gegen Aufpreis ist auch eine zweite auf der linken Seite erhältlich. Das Fahrwerk ist komfortabel abgestimmt, lässt den Viano dadurch aber wenig agil wirken. Auch die indirekte Lenkung vermittelt wenig Rückmeldung und Dynamik. Zudem ist der Viano mit dem 2.2-l-Dieselmotor nicht gerade übermotorisiert - bei den Fahrleistungen landet er im hinteren Klassenmittelfeld. Bei moderater Fahrweise reicht das Aggregat aber vollkommen aus. Jedoch ist der flexible Mercedes nicht besonders günstig, der Grundpreis der getesteten Variante liegt bereits bei 42.197 Euro - und die Liste der optionalen Extras ist lang.

Karosserievarianten: kompakt, extralang. **Konkurrenten:** u. a.: Ford Tourneo, Hyundai H-1 Travel, VW Transporter.

- +** hohe Zuladung und Anhängelast, großzügiges Platzangebot, gute Variabilität
- große unübersichtliche Karosserie, schlechte Heizleistung, recht hoher Verbrauch, mäßige Serienausstattung



ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,2 Familie

5,0 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,6 Langstrecke

0,9 Transport

3,6 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

+ Verarbeitung und Finish des Viano machen insgesamt einen guten Eindruck. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, könnten aber schmaler sein. Auch das Ladeabteil zeigt sich ordentlich verkleidet. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet und die lackierten Schweller besitzen stabile Trittleisten. Auch der Innenraum zeigt sich sorgfältig gefertigt, wenn es auch hier und da etwas knarzt. Die verwendeten Materialien machen weitgehend einen recht wertigen Eindruck, sie sind zum Teil geschäumt oder besitzen Softlack. Der Motorraum ist von unten verkleidet, der restliche Unterboden allerdings nicht.

- Am vorderen Stoßfänger und an den Fahrzeugflanken gibt es nur dünne lackierte Stoßleisten, die bei Parkreplern oder fremden Autotüren etwas schützen, am Heck gibt es keine Leisten. Die Tankdeckelbedienung ist etwas umständlich, da die Tankklappe nur bei geöffneter Fahrertür aufgeklappt und geschlossen werden. Einen Fehlbetankungsschutz gibt es nicht, so dass der Viano mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann. Die Motorhaube wird nur von einem Haltestab offen gehalten, zudem ist der Entriegelungshebel im Innenraum umständlich zu erreichen.

1,2

Alltagstauglichkeit

+ Bei der Alltagstauglichkeit kann der Viano überzeugen. Er bietet serienmäßig sechs Sitzplätze. Im Fond sind die Einzelsitze zueinander gerichtet. Der Testwagen war mit der aufpreispflichtigen Rückbank in der dritten Sitzreihe ausgestattet - dann passen bis zu sieben Personen hinein. Mit einer Tankfüllung (75 l) sind Reichweiten bis etwa 1.040 Kilometer möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 850 Kilogramm sehr üppig aus. Auf dem Dach (mit Reling) dürfen Lasten bis 150 Kilogramm befördert werden. Die gebremste Anhängelast beträgt hohe 2.500 Kilogramm, ungebremst sind es 750 kg.

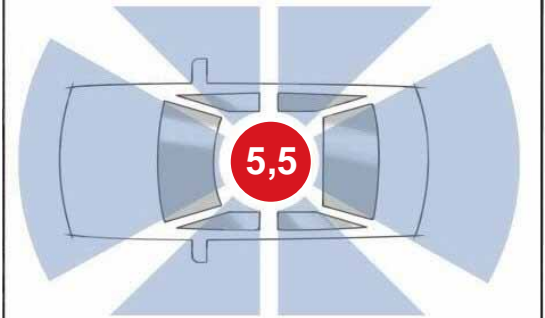
- Für den Fall einer Reifenpanne ist serienmäßig ein Reparaturset an Bord. Gegen Aufpreis ist ein Reserverad mit Wagenheber erhältlich (nicht im Testwagen).

3,8

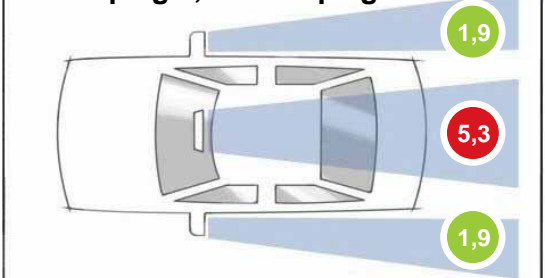
Sicht

Im Sicht-Kapitel kann der Viano kein gutes Ergebnis vorweisen. Der Fahrer sitzt zwar sehr hoch und kann das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken, allerdings lässt sich die Karosserie insgesamt nur mäßig einsehen. Während das Heck noch zufriedenstellend abgeschätzt werden kann, ist die Front kaum einsehbar.

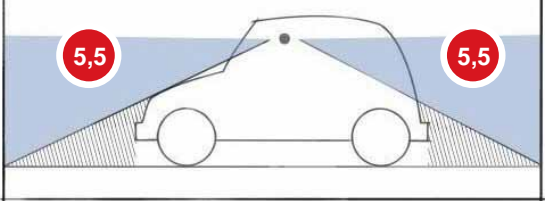
Rundumsicht



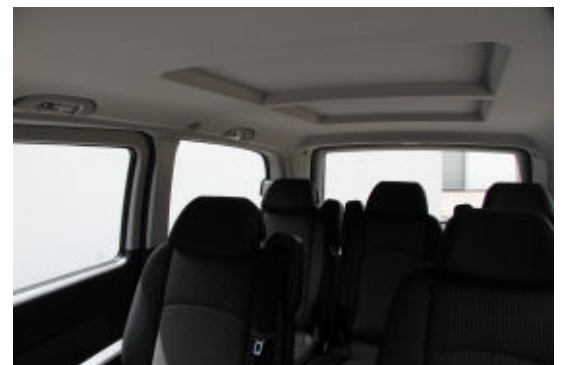
Innenspiegel, Außenspiegel



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.



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

Beim Rangieren würden die aufpreispflichtigen Parksensoren deutlich helfen (nicht im Testfahrzeug). Die Sicht in den Außenspiegeln ist gut, zudem besitzen beide einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Drehpunkte der Scheibenwischer sind außen, so dass ein großer Bereich zuverlässig gewischt wird. Für eine bessere Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer sorgt das Tagfahrlicht. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus, besser ist allerdings das optionale Xenonlicht (nicht im Testwagen).

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Viano schlecht ab. Besonders die massiven Kopfstützen der Rücksitze und die nicht gerade schmalen D-Säulen schränken die Sicht nach hinten stark ein. Zudem ist das Sichtfeld im Innenspiegel sehr klein. Darüber hinaus lassen sich tief liegende Hindernisse weder vor noch hinter dem Fahrzeug gut erkennen. Ein Abbiegelicht gibt es nur in Verbindung mit den Bi-Xenon-Scheinwerfern.

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt insgesamt zufriedenstellend. Die Türöffnungen sind vorn zwar groß und auch die Türen lassen sich weit öffnen, allerdings sind sowohl die Schweller als auch die Sitze weit oben, so dass man weit hinauf steigen muss. Zur zweiten Sitzreihe gelangt man dank Schiebetür (gegen Aufpreis auf beiden Seiten, nicht im Testwagen) problemlos. Zur dritten Sitzreihe gelangt man etwas umständlicher, da die mittleren Sitze keine Einstiegshilfe (automatisches Vorklappen) besitzen. Man kann nur die Lehnen umlegen oder den ganzen Sitz nach vorn schieben (zum Ausbauen ist auch ein Umklappen möglich). Die Türraasterungen halten auch an Steigungen zuverlässig die Vordertüren offen, nur zwei Stellungen sind für die großen Türen zu grob. Die schwere Schiebetür wird offen etwas schwach arretiert, hält aber bei geringen Steigungen. Für alle außen Sitzenden sind am Dachhimmel Haltegriffe vorhanden, auch für die dritte Sitzreihe. Eine Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung gibt es serienmäßig. Nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer noch eine Weile die Umgebung.

0,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt sehr üppig aus. Sind die zweite und dritte Sitzreihe auf 1,85 m große Personen eingestellt, passen bis zur Fensterkante 670 Liter in das Ladeabteil - das entspricht 27 handelsüblicher Getränkeboxen. Baut man die dritte Sitzreihe aus (Doppelsitz 58 kg; Einzelsitz 32 kg), lassen sich 1.465 Liter bis zur Fensterkante verstauen. Bis unters Dach passen sogar 2.640 Liter hinein. Werden alle Sitze hinten ausgebaut, fasst das Ladeabteil 2.315 Liter bis zur Fensterkante.



Auch bei voller Besetzung mit sieben Personen steht noch ein großzügiger Kofferraum mit 670 l Volumen für das Gepäck zur Verfügung.

1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Viano kann auch eine gute Kofferraum-Zugänglichkeit vorweisen. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis 1,95 m genügend Platz. Die Ladeöffnung ist großzügig bemessen und das Format des hohen und breiten Ladeabteils ist sehr praktisch. Die Ladekante liegt niedrig und auch beim Ausladen stört keine Stufe.

⊖ Die schwere Heckklappe lässt sich nicht besonders leicht öffnen und schließen, hier ist ein Nachdrücken erforderlich. Nach vorn gerutschte Gegenstände lassen sich nur schwer erreichen.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Testwagen ist mit zwei Einzelsitzen und einer geteilten Rückbank ausgestattet. Die Sitze lassen sich auf Schienen verschieben und bei Belieben ausbauen. Allerdings ist das Ausbauen der Sitze recht mühsam, da diese zwischen 28 kg (Einzelsitz) und 58 kg (Zweierbank) schwer sind. Kleine Utensilien lassen sich nicht so einfach fixiert unterbringen, da es nur im mittleren Bereich des Fahrgastraums und vorn Ablagen gibt. Im hinteren Bereich stehen (in den Schienen verschiebbare) Zurrösen zur Verfügung.

1,9 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Die meisten Bedienelemente sind sinnvoll angeordnet und gut erreichbar, dadurch lässt sich der Viano nach kurzer Eingewöhnung leicht bedienen. Allerdings sind manche Funktionen unüblich, so werden beispielsweise der Heckwischer und die Waschfunktion mittels unterschiedlicher Tasten in der Mittelkonsole aktiviert. Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar und auch die Pedale sind ordentlich angeordnet, wenn auch das Gaspedal recht tief ist. Der Schalthebel liegt gut zur Hand und auch das Zündschloss ist gut positioniert aber unbeleuchtet. Sowohl das Abblendlicht als auch die vorderen Scheibenwischer sind sensorgesteuert. Die Rundinstrumente sind klar gekennzeichnet und lassen sich einwandfrei ablesen. Der Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände, wie den Durchschnittsverbrauch. Für das Licht gibt es eine Kontrollleuchte, die Kühlflüssigkeitstemperatur wird aber nicht angezeigt. Das Klimaanlagenbedienteil ist in der Höhe optimal positioniert, jedoch ist es weit vorn, so dass man sich zum Bedienen vorbeugen muss. Das Radio ist in der Höhe ebenfalls gut positioniert, wird aber teilweise vom Schalthebel verdeckt. Es gibt aber auch Lenkradtasten für das Radio. Über dem Blinkerhebel ist der Schalter für die Geschwindigkeitsregelanlage - diese Beiden gilt es nicht zu verwechseln. Die elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Die Ausstellfenster der dritten Sitzreihe werden elektrisch gesteuert. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Leseleuchten gibt es vorn wie hinten. An Ablagefächern mangelt es im Viano ebenfalls nicht.

⊖ Die Fußfeststellbremse ist im Notfall ungünstig, weil sie nur vom Fahrer erreichbar ist. Die Kontrolllampen für die Nebelleuchten sind beim Lichtschalter untergebracht und damit nicht optimal zu erkennen. Das Fond-Klimaanlagenbedienteil ist weit oben am Dachhimmel positioniert, daher schweift der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen ab. Das Handschuhfach fällt recht klein aus und ist zusätzlich nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Die Platzverhältnisse sind vorn gut. Die Beinfreiheit ist zwar durchschnittlich, Personen bis 1,84 m finden genügend Platz vor, allerdings zeigt sich die Kopffreiheit deutlich großzügiger. Die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als sehr üppig und auch das Raumgefühl ist sehr angenehm.



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

1,7 Raumangebot hinten*

⊕ Im Fond sind die Platzverhältnisse großzügig. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit in der zweiten Sitzreihe für Insassen bis 1,88 m - in der dritten Sitzreihe finden Passagiere bis 1,93 m genügend Platz vor. Die Innenbreite ist sehr üppig, so dass sich auch ein angenehmes Raumgefühl einstellt.



1,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Viano bietet eine sehr gute Innenraum-Variabilität. Im Fond können die serienmäßigen Einzelsitze auch zueinander gedreht werden (zweite Sitzreihe gegen die Fahrtrichtung), oder auch eine Rückbank geordert werden. Zudem lassen sich die Sitze verschieben und die Lehnenneigung einstellen. Gegen weiteren Aufpreis lassen sich Fahrer- und Beifahrersitz ebenfalls gegen die Fahrtrichtung drehen (nicht im Testwagen).

Auf den Sitzplätzen der mittleren Reihe finden Personen bis 1,88 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Ganz hinten können sogar Personen bis zu einer Körpergröße von 1,93 m Platz nehmen.

2,8 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Die Feder-/Dämpferabstimmung ist komfortabel. Lange Bodenwellen werden sanft angefedert, allerdings neigt die Karosserie zu deutlichem Nachschwingen. Zudem neigt sie sich in schnell durchfahrenen Kurven recht ausgeprägt, Nickbewegungen beim Bremsen halten sich in Grenzen. Kurze Bodenwellen oder auch größere Einzelhindernisse absorbiert die Federung jedoch souverän und gibt diese nur wenig bis zu den Insassen durch. Auch raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster bringen den Viano nicht aus der Ruhe. Querfugen dringen etwas stärker durch, fallen aber nicht unangenehm auf. Insgesamt kann auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden. Für den dynamischeren Fahrer bietet Mercedes auch ein optionales Sportfahrwerk an.

2,2 Sitze

⊕ Die Sitze bieten einen guten Komfort. Die Vordersitze können in der Höhe und die Sitzfläche auch in der Neigung eingestellt werden. Beide Sitze sind mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Alle Einzelsitze besitzen Armlehnen. Damit finden Personen unterschiedlicher Statur eine bequeme Sitzposition. Die Lehnen sind recht gut und die Flächen zufriedenstellend konturiert und bieten damit auch einen ordentlichen Halt. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein festes Trittbrett gibt es aber nicht. Im Fond sind die Sitze etwas weniger konturiert und die Rücksitzbank weist kaum eine Konturierung auf. Dennoch ist die Sitzposition auch dort angenehm. Der Abstand zum Boden ist groß, so dass die Oberschenkel ordentlich aufliegen. Die Lehnen sind auf allen Plätzen hoch und können in der Neigung eingestellt werden.

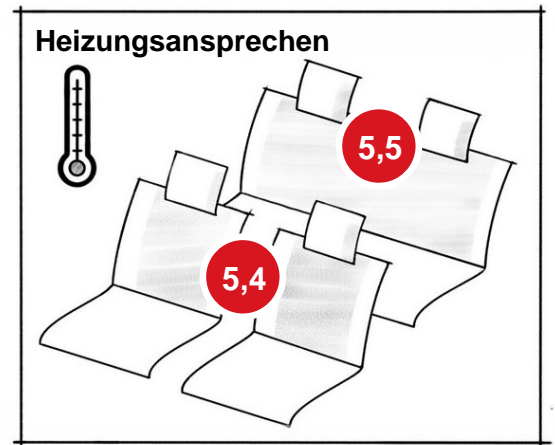
2,6 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt zufriedenstellend. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit wurde ein Pegel von 69,1 dB(A) gemessen. Der Motor kann sein hartes Arbeitsprinzip nicht verbergen und ist dauerhaft in Innenraum präsent, besonders unter Last. Fahrgeräusche werden durchschnittlich wahrgenommen, Windgeräusche halten sich bei moderaten Geschwindigkeiten zurück, steigen mit diesen aber stark an.

4,5 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. Für die hinteren Passagiere gibt es eine zusätzliche Klimatisierungsanlage mit zweitem Bedienteil (optional, im Testwagen). Die mittleren Fenster lassen sich nicht öffnen (gegen Aufpreis sind Schiebefenster erhältlich), allerdings kann man die Scheiben ganz hinten elektrisch ausstellen.

– Im ADAC Heizungstest kann der Viano nicht überzeugen. Der Innenraum kann nicht in angemessener Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt werden.



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

3,0 MOTOR/ANTRIEB

3,7 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen landet der Viano im hinteren Klassenmittelfeld. Während die Elastizitätswerte des Motors im vierten Gang noch ausreichend sind, können sie im fünften und sechsten Gang nicht mehr überzeugen - hier wirkt der Motor träge. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in zufriedenstellenden 8,0 Sekunden absolviert.

3,0 Laufkultur

Der Vierzylinder-Diesel läuft ziemlich rau und nach PKW-Maßstäben recht laut. Vibrationen werden im Innenraum zwar nur wenig wahrgenommen, allerdings erzeugt der Motor unter Last Störfrequenzen. Diese sind unterhalb von rund 1.500 U/min deutlich. Dieser Drehzahlbereich wird u. a. im sechsten Gang bei etwa 80 km/h oder auch im vierten Gang bei etwa 50 bis 60 km/h oft genutzt. Mit steigenden Drehzahlen wird das Aggregat unkultivierter.

2,4 Schaltung

+ In diesem Kapitel schneidet der Viano noch gut ab. Die Gänge lassen sich weitgehend einfach einlegen, allerdings könnte der Schalthebel etwas präziser geführt sein. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, so dass sich auch verhältnismäßig schnelle Schaltvorgänge realisieren lassen. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen, auch wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt (ist die Geschwindigkeit zu hoch, kracht es im Getriebe).

Die Kupplung könnte sich aber feiner dosieren lassen, bei etwas gefühlloser Betätigung ruckelt es im Antriebsstrang. Ein Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen.

⊖ Eine Berganfahrhilfe ist nur gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testfahrzeug).

2,8 Getriebeabstufung

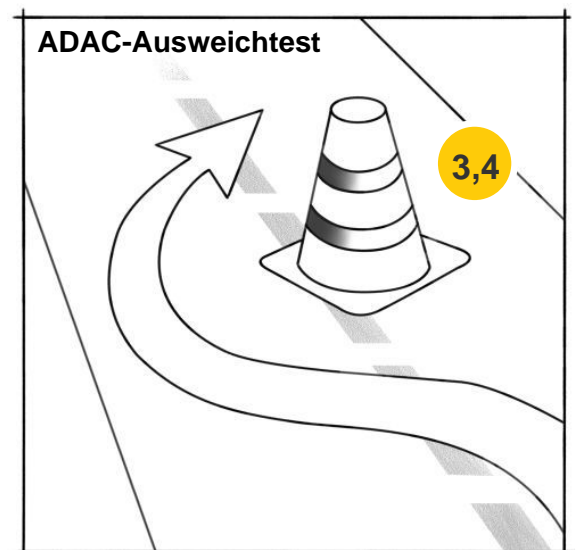
Die Getriebeabstufung ist insgesamt zufriedenstellend. Teilweise sind die Gänge jedoch so abgestuft, dass der Motor bei bestimmten Geschwindigkeiten Störfrequenzen erzeugt. Die Gesamtübersetzung geht in Ordnung, bei 130 km/h dreht das Aggregat mit 2.450 U/min - Zugkraftreserven besitzt er dann aber kaum mehr.

3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität des Viano ist insgesamt zufriedenstellend. Plötzliche Lenkimpulse quittiert der Van mit einem deutlich nachpendelnden Heck, das erzeugt etwas Unsicherheit. Doch auch von Spurrillen oder Seitenwind zeigt er sich nicht unbeeindruckt, problematisch wird es aber nicht. Beim ADAC Ausweichtest gibt er ein befriedigendes Bild ab. Der Viano wirkt recht träge und begibt sich stark untersteuernd auf Ausweichkurs - das überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht, macht den Van aber nur schwer lenkbar. Zudem verhärtet die Lenkung bereits beim ersten Anlenken, das erschwert Lenkkorrekturen während des Ausweichvorgangs. Im weiteren Verlauf greift das ESP stark ein und bremst das Fahrzeug deutlich ab, eine Kipp- oder Schleudergefahr besteht nicht.

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. Dank Heckantrieb und elektronischer Traktionskontrolle verfügt der Viano über gute Traktion.



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.

3,3 Lenkung*

Die Lenkung kann wenig begeistern. Sie spricht bei schnellen Lenkmanövern träge an und zeigt nur eine zufriedenstellende Zielgenauigkeit. Speziell bei langgezogenen Kurven sind Korrekturen notwendig. Der Fahrer hat wenig Rückmeldung von der Straße, die Lenkkräfte sind über große Lenkwinkel gleichbleibend. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand erforderlich, allerdings sind über 3,5 Lenkradumdrehungen von Anschlag bis Anschlag nötig. Der Wendekreis ist im Klassenvergleich durchschnittlich, für das lange Fahrzeug aber durchaus vertretbar, er liegt bei 11,95 m.

⊖ Lenkt man vollständig ein (z. B. beim Rangieren) wird der Motor so stark belastet, dass er bei langsamer Fahrt gelegentlich abstirbt - dass sollte bei einem Mercedes nicht passieren.

3,3 Bremse

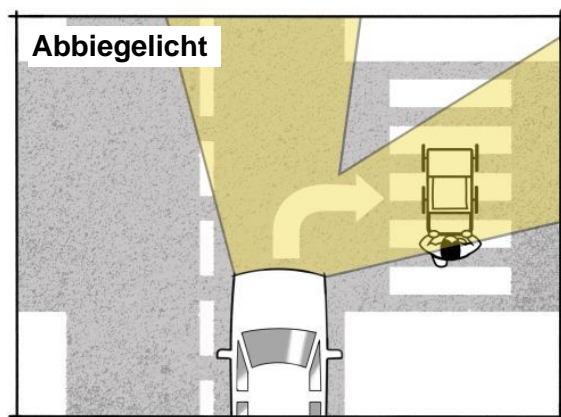
Die Bremse spricht gut an, allerdings könnte der Bremsweg aus Tempo 100 deutlich kürzer sein. Der Viano kommt erst nach 40,2 Metern (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Cinturato P7; Größe: 225/55 R17 101W) zum Stehen. Dabei zeigt sich die Bremsanlage relativ standfest, bei sehr hoher Beanspruchung ist aber ein leichtes Nachlassen feststellbar. Jedoch lässt sich die Bremse aufgrund des langen und weichen Pedalwegs nicht besonders fein dosieren. Die Spurtreue in Kurven ist gut.

2,4 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung geht in Ordnung. Der Viano ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Gefahrenbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Optional ist ein Reifendruckkontrollsystem erhältlich, das den Fahrer warnt wenn ein Reifen Luft verliert. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Die Blinker funktionieren auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal starten lässt. Ein Tempomat mit Speedlimiter ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall schlecht/nicht vom Beifahrer erreicht werden. In den Türen fehlen Rückleuchten oder -strahler, die bei Dunkelheit auf die offenen Türen hinweisen würden.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Insassenschutz schneidet der Viano gut ab. Beim ADAC Crashtest (von 2008) erhält der Viano 84 Prozent der möglichen Punkte. Er ist serienmäßig mit Frontairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Nicht zeitgemäß von Mercedes ist, für die Seiten- und Kopfairbags Aufpreis zu verlangen. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,81 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze geht in Ordnung. In der zweiten und dritten Sitzreihe erhalten Passagiere bis 1,82 m guten Schutz, allerdings ist im Fond der Abstand zum Kopf zu groß. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. An den stabilen Türgriffen können im Notfall hohe Zugkräfte aufgebracht werden.

1,6 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit schneidet der Viano ebenfalls gut ab. Beim ADAC Crashtest (von 2008) erhält er 73 Prozent der möglichen Punkte. Der Van bietet auf den zwei Einzelsitzen und der Zweiersitzbank ein Isofix-System. Laut Hersteller sind auch auf allen Fondplätzen (nach vorn gerichtet) universelle Kindersitze aller Altersgruppen zugelassen. Auf dem Beifahrerplatz sind Kindersitze der Gruppe 0+ nur mit automatischer Sitzerkennung und universelle Kindersitze der Gruppe I und II/III zugelassen. Der Beifahrerairbag lässt sich nur mit der automatischen Sitzerkennung deaktivieren. Die Gurte sind auf allen Plätzen lang und die Schlösser fest, das erleichtert eine Einhandmontage. Die Positionen und Abstände der Anlenkpunkte liegen optimal. Auch hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen problemlos montieren.

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, das Ergebnis beim Crashtest ist schlecht.

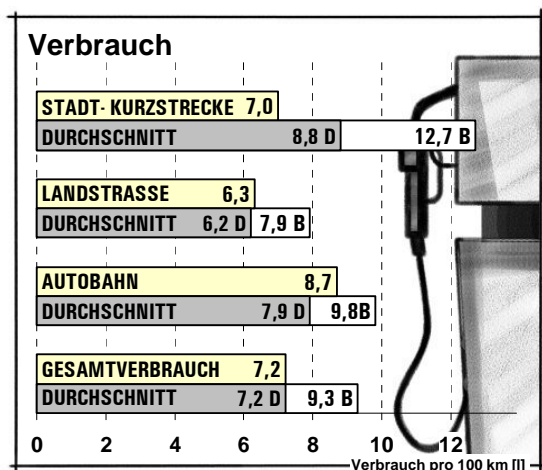
3,6 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Im ADAC EcoTest schneidet der Viano 2.2 CDI mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 229 g/km ausreichend ab - das entspricht 22 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 7,0 l/100 km im Innerortsteil, 6,3 l/100 km im Außerortsteil und 8,7 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

3,3 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind durchschnittlich. Relativ hoch fallen die Stickstoffoxid-Werte aus, erst recht im anspruchsvollen Autobahnzyklus. So kann der Viano hier nur 27 von 50 möglichen Punkten erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht er 49 Punkte im ADAC EcoTest - das entspricht zwei von fünf Sternen.



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

3,5 AUTOKOSTEN

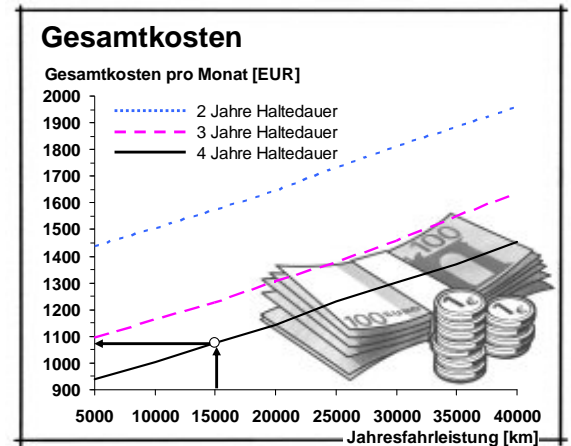
3,5 Betriebskosten*

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

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1075 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,7 Wertstabilität*

Dem Viano wird im Klassenvergleich nur eine ausreichende Wertstabilität prognostiziert. Dies liegt unter anderem daran, dass während des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem völlig neuen Modell zu rechnen ist.

3,6 Kosten für Anschaffung*

Der Anschaffungspreis liegt mit 42.197 Euro hoch. Darüber hinaus zeigt sich der Viano mager ausgestattet, nach dem ADAC Ausstattungskorb müssen für alles Klassenübliche über 10.500 Euro aufgewendet werden. Allerdings sind für den Viano einige Assistenzsysteme gar nicht lieferbar.

3,5 Fixkosten*

Die fixen Kosten fallen durchschnittlich hoch aus. Allein die Kfz-Steuer beträgt sehr hohe 363 Euro pro Jahr. Die Haftpflichtversicherung erweist sich als ungünstig, die Kaskoeinstufungen sind durchschnittlich (KH: 21; TK: 23; VK: 22).

3,5 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen mit 1.075 im Klassenvergleich nicht zu hoch, er findet sich im hinteren Mittelfeld wieder.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	3.5 Automatik	2.0 CDI (DPF)	2.2 CDI Automatik (DPF)
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	4/2143	4/2143
Leistung [kW (PS)]	190 (258)	100 (136)	120 (163)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	340/2500	310/1400	360/1600
0-100 km/h[s]	10,4	14,1	11,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	217	174	182
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	11,9 S	7,1 D	7,9 D
CO2 [g/km]	279	187	208
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/25/24	21/22/23	21/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	408	363	405
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1381	1062	1109
Preis [Euro]	49.564	40.293	43.603

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	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/65R16CT
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/6,3/8,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	187 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	229 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5008/1901/1875 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2260 mm
Leergewicht/Zuladung	2200 kg/850 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1465 l/1770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	150 kg
Tankinhalt	75 l
Reichweite	1040 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	155 Euro
Monatliche Werkstattkosten	84 Euro
Monatliche Fixkosten	143 Euro
Monatlicher Wertverlust	693 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.075 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/22/23
Grundpreis	42.197 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 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (mit Xenon)	1.222 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.286 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	814 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	687 Euro
Rückfahrkamera	625 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	333 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	1.222 Euro

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze (und 3. Sitzreihe)	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	464 Euro°/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	514 Euro°/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	119 Euro
Klimaanlage (im Fond Tempomatik)	838 Euro°
Klimaautomatik (Tempomatik)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (ab)	1.911 Euro
Trennnetz zum Laderaum	403 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung (ab)	634 Euro°
Schiebetür links	838 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen