



Mercedes B 180 Style

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (90 kW / 122 PS)

Mercedes hat der B-Klasse eine Modellpflege verpasst. Rein optisch fallen die Neuerungen wie die modifizierten Stoßfänger sowie das nun in den Hauptscheinwerfer integrierte Tagfahrlicht dezent aus.

Deutlich erweitert wurde jedoch der Umfang der aktiven Sicherheitssysteme. Die B-Klasse ist serienmäßig mit dem "Collision Prevention Assist Plus" ausgestattet. Das System warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision und leitet im Bedarfsfall automatisch eine Teilbremsung ein, mit der bei niedrigen Geschwindigkeiten ein Unfall sogar ganz vermieden werden kann. Ab Werk gibt es auch eine Müdigkeitserkennung (Attention Assist). Gegen Aufpreis können ein Totwinkelassistent und ein Spurverlassenswarner geordert werden. Optional sind nun LED-Scheinwerfer und ein Fernlichtassistent erhältlich, Kurven- und Abbiegelicht gibt es aber nicht. Der im Testwagen verbaute, laufruhige 1.6-Liter-Turbobenziner sorgt für zufriedenstellende Fahrleistungen und einen akzeptablen Durchschnittsverbrauch im EcoTest von 5,8 Litern pro 100 Kilometer. Der Van bietet ein gutes Platzangebot und mit der optional verschiebbaren Rückbank auch eine gewisse Innenraumvariabilität. Der Mercedes ist in der getesteten Ausstattungsvariante mit einem Grundpreis von 28.167 Euro aber teuer.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a.: BMW 2er Active Tourer, VW Golf Sportsvan.

+ hochwertiger Innenraum, bequemer Zustieg, großzügiges Platzangebot, umfangreiche Sicherheitsausstattung

- Fehlbetankung möglich, teurer Unterhalt, Reifenpannenset nur gegen Aufpreis



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

4,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,0 Langstrecke

2,5 Transport

2,9 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Die Mercedes B-Klasse kann mit einer guten Verarbeitung überzeugen. Die Anbauteile sind alle sauber eingepasst, die Schweißnähte ordentlich versiegelt und die Spaltmaße gleichmäßig, wenn auch diese insgesamt etwas schmaler ausfallen könnten. Das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Auch im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Die Kunststoffkanten wurden sauber entgratet und die A-Säulen mit Stoff verkleidet. Darüber hinaus zeigen sich Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen mit Kunstleder überzogen (optional). Die unteren Teile der Türverkleidungen sind geschäumt und dadurch nicht so kratzempfindlich und haptisch angenehm. Die Türausschnitte zeigen sich gut nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell. Darüber hinaus werden die Schweller vorn durch Edelstahl-Leisten vor Verkratzen geschützt (optional mit beleuchtetem Schriftzug). Der Unterboden ist von vorn bis hinten verkleidet - das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch.

⊖ Leider sind die verwendeten Kunststoffe im unteren Teil der Armaturentafel hart und dadurch kratzempfindlich. Sowohl die Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken müssen ohne Kunststoffleisten auskommen, die bei kleinen Parkremplern oder bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge den Lack schützen könnten. Am hinteren Stoßfänger gibt es zwar einen austauschbaren Einsatz, jedoch weist dieser kaum eine Schutzfunktion auf. Im Tankstutzen fehlt eine Schutzklappe, wodurch die B-Klasse versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative.

2,7

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des B 180 fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Der Mercedes bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz hinten, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 500 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine stabile Dachreling gibt es aber nicht. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.200 kg und ungebremste bis 695 kg gezogen werden.

⊕ Mit einer Tankfüllung (50 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 860 km möglich. Die maximale Stützlast beträgt 75 kg - das reicht, um auch zwei schwere Fahrräder wie E-Bikes mittels Heckträger zu transportieren.

⊖ Serienmäßig gibt es für die B-Klasse keine Möglichkeit, im Falle einer Reifenpanne mobil zu bleiben. Selbst für ein Reifenreparaturset verlangt Mercedes Aufpreis (im Testwagen). Optional können Reifen mit Notlaufeigenschaften geordert werden, diese sind aber nicht für alle Rad-Reifen-Kombinationen verfügbar. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug findet man nicht an Bord. Ein Ersatzrad ist nicht erhältlich.

2,6

Sicht

Die Karosserieübersicht ist insgesamt nur akzeptabel. Während man das hintere Ende noch gut abschätzen kann, lässt sich die Front aufgrund der flachen Motorhaube nicht einsehen.

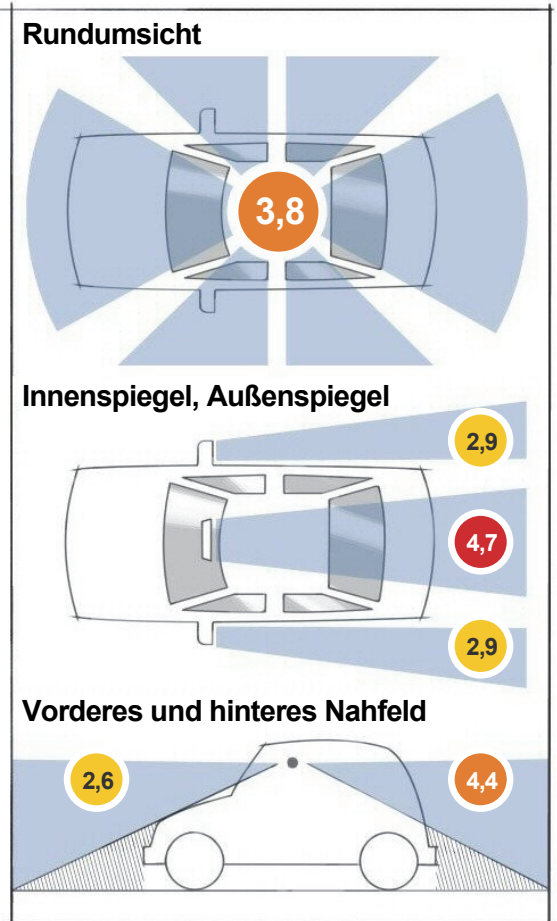


Das hohe Heck und die breiten Dachsäulen schränken die Sicht recht stark ein.

Niedrige Hindernisse können vor dem Fahrzeug ordentlich wahrgenommen werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Mercedes ausreichend ab. Besonders die breiten D-Säulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken die Sicht nach hinten ein. Die kleinen Dreiecksfenster zwischen den C- und D-Säulen verschaffen kaum Vorteile. Die Außenspiegel liefern nur ein durchschnittliches Sichtfeld nach hinten. Serienmäßig ist der B 180 nur mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, optional gibt es LED-Scheinwerfer (im Testwagen). Die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer, die gegen weiteren Aufpreis eine variable Lichtverteilung sowie Kurven- und Abbiegelicht besitzen, sind für die B-Klasse mit konventionellem Antrieb nicht erhältlich - nur für den B Natural Gas und den B Electric Drive.

+ Dank der erhöhten Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die aufpreispflichtigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, besitzen aber kein Kurven- und Abbiegelicht. Gegen weiteren Aufpreis gibt es einen adaptiven Fernlichtassistenten, der je nach Situation das Fernlicht automatisch ein- und ausschaltet (im Testwagen). In Verbindung mit dem Spiegelpaket (im Testwagen) blenden der Innen- und der linke Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Beide Außenspiegel haben einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert (Serie). Beim Rangieren helfen der aufpreispflichtige Einparkassistent, der das Fahrzeug selbstständig in geeignete Parklücken lenkt (Kupplung, Gas- und Bremspedal müssen durch den Fahrer betätigt werden), sowie Sensoren an Front und Heck. Gegen weiteren Aufpreis kann auch eine Rückfahrkamera geordert werden (im Testfahrzeug).

- Niedrige Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante schlecht wahrnehmen. Das Sichtfeld im Innenspiegel ist sehr klein - hier schränken die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen das Sichtfeld ein.



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

2,2 Ein-/Ausstieg

+ Die B-Klasse lässt sich serienmäßig mit einer Funkfernbedienung mit großen Tasten ent- und verriegeln - damit sind auch die Seitenscheiben zu öffnen und zu schließen. Gegen Aufpreis ist das schlüssellose Zugangssystem Keyless-Go erhältlich. Dann kann das Fahrzeug mittels Sensoren an allen Türgriffen und an der Heckklappe ent- und verriegelt werden. Da die Türausschnitte recht groß ausfallen und die Sitze in einer guten Höhe positioniert sind, ist ein bequemes Ein- und Aussteigen möglich. Die Türschweller könnten aber tiefer liegen. In den Fond gelangt man ebenfalls bequem, jedoch sollten hier große Personen etwas auf den Kopf Acht geben. Es gibt Haltegriffe über allen Türen, die das Aussteigen erleichtern. Die Türrastungen sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig auf, allerdings besitzen sie vorn wie hinten nur zwei Stufen und sorgen somit bereits in der ersten Stellung für eine weit geöffnete Tür - das ist in engen Parklücken ungünstig. Nach dem Auf- und Absperren des Fahrzeugs wird das Fahrzeugumfeld noch eine gewisse Zeit beleuchtet. Ordert man das optionale Spiegel-Paket (im Fahrzeug), gibt es auch Leuchten in den Außenspiegeln.

– Der Abstand zwischen der Schweller- und Sitzaußenkante ist groß, so dass man zum Ein-/Aussteigen einen großen Schritt machen muss. Man kann sich trotz des schlüssellosen Zugangs versehentlich aussperren, da an den Fondtüren die Verriegelung nicht unterbunden wird, wenn sich der Schlüssel im Fahrzeug befindet.

2,3 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich groß aus. Je nach Position des Ladebodens variiert das Volumen. Unter dem variablen Boden (Laderaum-Paket, obere Stellung) finden 35 Liter Platz. Ist der Ladeboden unten, fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung zufriedenstellende 365 Liter. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lassen sich 570 Liter bis unters Dach verstauen. Dann finden bis zu acht handelsübliche Getränkekisten Platz. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen passen bis zur Scheibenunterkante 725 Liter hinein. Bis unters Dach lassen sich 1.265 Liter verstauen.



Mit 365 l Volumen ist der Kofferraum der B-Klasse geringfügig größer als beim Konkurrenten BMW Active Tourer.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und gibt eine große Ladeöffnung frei. Zum Schließen gibt es einen praktischen Griff in der Innenverkleidung. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,88 m genügend Platz. Da die Ladekante nur 63 Zentimeter über der Straße liegt, muss das Gepäck zum Einladen nicht weit angehoben werden. Bei der Rückbank liegende Gegenstände können aufgrund der verhältnismäßig geringen Tiefe gut erreicht werden. Ist der Kofferraumboden in oberer Stellung, liegt er eben zur Ladekante. Dann braucht das Ladegut zum Ausladen nicht weit angehoben werden. Ist der Boden unten, gibt es eine acht Zentimeter hohe Stufe.

– Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen steigt der Boden nach vorn ungünstig an. Ist der variable Ladeboden unten, entsteht zudem eine unpraktische Stufe. Das Ladeabteil ist mit einer Lampe nur schwach beleuchtet. Große Personen können sich an den Ecken der offenen Heckklappe den Kopf stoßen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

+ Die Kofferraum-Variabilität der B-Klasse ist gut. Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt, ohne großen Kraftaufwand von vorn aus umlegen. Zum Verstauen von kleinen Utensilien gibt es unter dem variablen Kofferraumboden etwas Platz sowie je ein kleines Fach links und rechts in der Kofferraumverkleidung. Darüber hinaus stehen noch Zurrösen zur Ladungssicherung bereit. Mit dem optionalen Laderaumpaket finden sich zudem eine 12-V-Steckdose und eine Klappbox im Kofferraum. In Verbindung mit dem Easy-Vario-Plus-System gibt es eine vollständig nach vorn klappbare Beifahrersitzlehne und eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne (im Testwagen). Ungünstig ist jedoch, dass die Bügel der mittleren Kopfstütze die Durchreiche bei Kopfstütze in unterer Stellung einschränken. Gegen Aufpreis ist ein Trennnetz erhältlich, das den Passagier- vom Laderaum trennt (nicht im Testwagen).

Das Cockpit der B-Klasse zeigt sich recht ergonomisch aufgebaut, wenn auch das Audiobedienteil von vielen kleinen Schaltern dominiert wird. Mit den Grundfunktionen kommt man nach kurzer Zeit zurecht. Etwas umständlicher ist die Bedienung der Fahrzeug-Systemeinstellungen, da sich manche nur im Kombiinstrument und andere in der Mittelkonsole ändern lassen. Nicht optimal ist, dass der Getriebeschalthebel recht tief angeordnet ist und das Klimaanlagebedienteil etwas verdeckt. Im Fond gibt es wenige Ablagen: Es finden sich nur schmale Türfächer und zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne. Optional kann das Ablagen-Paket geordert werden, dann gibt es Netze und Klapptische an den Vordersitzlehnen (nicht im Testwagen). Der Scheibenwischerschalter ist im Blinkerhebel integriert, was anfangs etwas ungewohnt ist.



Der Fahrerplatz überzeugt durch gute Verarbeitung und weitgehend funktionelle Bedienung.

⊕ Das Lenkrad kann über einen großen Einstellbereich in Höhe und Weite eingestellt werden. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Start-Stopp-Knopf (Keyless-Go Startfunktion) bzw. das Zündschloss sind gut im Armaturenbrett positioniert, aber unbeleuchtet - dank der optionalen Ambientebeleuchtung lassen sie sich aber dennoch im Dunkeln gut finden. Das Licht wird mittels des gut greifbaren Lichtschalters links vom Lenkrad aktiviert, die Nebelschlussleuchte durch eine extra Taste daneben. Auf Wunsch sind sowohl das Abblend- als auch das Fernlicht (optional) sensorgesteuert. Der Status wird klar im Kombiinstrument dargestellt. Die Scheibenwischer werden vom Regensensor gesteuert (optional). Die Instrumente sind klar gezeichnet und lassen sich gut ablesen, jedoch beginnen die Skalen etwas ungewohnt ganz unten. Der Bordcomputer informiert den Fahrer u. a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen, Heckklappe oder Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Die optionale Geschwindigkeitsregelanlage wird mit einem separaten Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Der acht-Zoll-Farbbildschirm des optionalen „Comand Online“-Navi-/Infotainment-Systems ist optimal in der Höhe positioniert und lässt sich einwandfrei ablesen (bei Audio 20 CD sieben Zoll). Die Bedienung erfolgt über die zwischen den Sitzen positionierte zentrale Steuereinheit. Das Bedienteil des Audiosystems ist gut erreichbar, aufgrund der vielen Schalter etwas unübersichtlich, jedoch nach kurzer Eingewöhnung einfach bedienbar. Darüber hinaus können Radioeinstellungen auch am Lenkrad vorgenommen werden. Die Bedienung der optionalen Klimaautomatik ist selbsterklärend, das Bedienteil übersichtlich. Die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab und auch die Frisch-/Umluftfunktion wird vom System geregelt. Wird die Umlufttaste länger gedrückt, schließen die Seitenfenster - bei erneuter längerer Betätigung öffnen diese wieder. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärts-Automatik und lassen sich auch ohne Zündung steuern, bis die Fahrertür geöffnet wird. Optional kann eine elektrische Sitzeinstellung für den Fahrer- und Beifahrersitz geordert werden (Testwagen mit elektrischer Einstellung für Fahrersitz). Die Bedienelemente sind gut zugänglich in der Tür positioniert. Die Außenspiegel können elektrisch eingestellt und angeklappt werden (optionales Spiegel-Paket). Im Dunkeln sind die meisten Schalter beleuchtet und lassen sich dadurch gut finden, nicht aber die Luftdüsen und die hinteren Leseleuchten. Es gibt sowohl vorn als auch hinten Leseleuchten. Vorn lassen sich einige praktische Ablagen in den Türen und in der Mittelkonsole finden. Das Handschuhfach hat eine akzeptable Größe.

⊖ Das Klimaanlage-Bedienteil ist weit unten positioniert, dadurch schweift der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen ab. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, muss sich der Fahrer zum Schließen weit hinauslehnen. Zudem stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn fällt das Raumangebot großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,95 m können bequem Platz nehmen. Die Kopffreiheit würde dabei größere Insassen zulassen. Die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als großzügig, so dass sich ein angenehmes Raumempfinden einstellt, das nur durch die wuchtige Mittelkonsole etwas beeinträchtigt wird.

1,9 Raumangebot hinten*

⊕ Auch im Fond ist das Raumangebot großzügig bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt und die verschiebbare Rückbank ganz hinten, haben im Fond Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m genügend Beinfreiheit. Das Raumgefühl ist im Fond ebenfalls sehr angenehm, zumindest wenn sich nur zwei Personen die Rückbank teilen.

3,3 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umlegen. Gegen Aufpreis ist das im Testwagen verbaute Easy-Vario-Plus-System erhältlich. Dann lässt sich die Beifahrersitzlehne vollständig nach vorn umklappen, die Rückbank asymmetrisch geteilt in Längsrichtung verschieben und die Lehnenneigung einstellen.

2,3 KOMFORT

2,2 Federung

Neben dem verbauten Standard-Komfort-Fahrwerk sind für die B-Klasse ein Komfortfahrwerk mit einer Tieferlegung und ein Fahrwerk mit höherer Bodenfreiheit erhältlich.

⊕ Die serienmäßige Federung bietet einen guten Federungskomfort, könnte bei kleinen Unebenheiten aber etwas feiner ansprechen. Kurze Wellen sowie Querfugen dringen etwas stärker in den Innenraum, werden aber nicht unangenehm wahrgenommen. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster absorbiert die Federung ordentlich - letzteres ist besonders am Lenkrad spürbar, die Insassen werden kaum durchgeschüttelt. Der Federungskomfort geht bei niedrigen Geschwindigkeiten in Ordnung. Auf langen Wellen federt die Karosserie etwas stärker ein und aus. Bei höheren Geschwindigkeiten und beladen ist eine Nachschwingtendenz erkennbar. Beim Beschleunigen und Bremsen sind die Aufbaubewegungen der Karosserie nicht stark ausgeprägt. Bei dynamischen Lenkimpulsen ist eine gewisse Karosserieneigung vorhanden.

2,0 Sitze

Serienmäßig besitzen die Sitze der B-Klasse eine Stoffpolsterung. In Verbindung mit dem Style-Paket ist die B-Klasse mit dem Sitzkomfort-Paket ausgestattet. Optional kann man Sitze mit einer Ledernachbildung (Artico) ordern. Gegen weiteren Aufpreis lassen sich der Fahrersitz (im Testwagen) und der Beifahrersitz elektrisch einstellen. Im Fond sind die Sitze wenig konturiert und bieten dadurch auch nur wenig Seitenhalt. Die Lehnen erweisen sich als sehr hoch und es kann die Neigung eingestellt werden - die Sitzposition geht im Fond in Ordnung. Große Personen wünschen sich aber mehr Oberschenkelauflege.

- ⊕ Mit dem Sitzkomfort-Paket lassen sich sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz in der Höhe und in der Neigung einstellen und somit Personen unterschiedlicher Statur anpassen. Gegen weiteren Aufpreis haben beide Vordersitze eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die recht straff gepolsterten Sitze bieten einen guten Komfort. Sitzflächen und Lehnen zeigen sich vorn ordentlich konturiert und bieten einen ordentlichen Seitenhalt. Die Lehnen sind vorn wie hinten hoch. Die Sitzposition des Fahrers ist angenehm, er kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht.
- ⊖ Auf den luftundurchlässigen Kunstledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

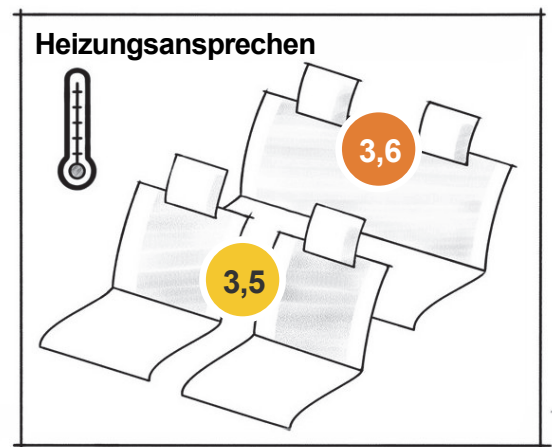
2,3 Innengeräusch

- ⊕ Das Innengeräusch ist angenehm niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h niedrige 68,5 dB(A). Das Motorengeräusch ist kaum im Innenraum wahrnehmbar und auch Fahrgeräusche fallen nicht unangenehm auf. Windgeräusche halten sich bei moderatem Tempo im Hintergrund, sind bei höheren Autobahngeschwindigkeiten aber etwas präsenter.

2,7 Klimatisierung

Die B-Klasse ist serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Im Falle des Testwagens war die optionale Zwei-Zonen-Klimatisierungsautomatik Thermotronic verbaut. Die Luftverteilung erfolgt auch in diesem Fall für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen. Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung des B 180 vorn wie hinten akzeptabel an. Die Fußbereiche werden dabei schneller erwärmt als der restliche Innenraum, was dem Behaglichkeitsempfinden entspricht.

- ⊕ In Verbindung mit der Thermotronic ist die B-Klasse mit einem Staub- und Aktivkohlefilter ausgestattet, der unangenehme Gerüche aus der Luft filtert. Zudem wird dann die Frisch-/Umluftfunktion mittels Luftgütesensor gesteuert. Fahrer und Beifahrer können die Temperatur separat einstellen.



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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen*

Der B 180 wird von einem aufgeladenen 1.6-l-Vierzylinder-Ottomotor mit einer sich sehr gleichmäßig entfaltenden Leistung von maximal 122 PS (bei 5.000 1/min) und einem früh anliegenden maximalen Drehmoment von 200 Nm (bei 1.250 1/min) angetrieben. Damit schneidet die B-Klasse durchschnittlich bei den Fahrleistungsmessungen ab. Die Elastizitätswerte sind in den drei größten Gängen zufriedenstellend. Im vierten Gang braucht der Mercedes 10,7 Sekunden, im fünften Gang 14,3 Sekunden um im sechsten Gang 17,3 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Für den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) braucht der B 180 durchschnittliche 6,4 Sekunden (2./3. Gang).

2,0

Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Benziner kann mit einer guten Laufkultur punkten. Es werden kaum Vibrationen in den Innenraum übertragen. Diese sind lediglich bei niedrigen Drehzahlen unter Last in leichter Form an den Pedalen und am Lenkrad spürbar. In diesem Betriebszustand ist auch ein leichtes Dröhnen zu vernehmen. Darüber hinaus arbeitet das Aggregat unauffällig.

2,1

Schaltung

Die Schaltung ist Mercedes gut gelungen, allerdings ist das Schaltschema etwas gewöhnungsbedürftig. Der Rückwärtsgang ist unüblich links hinten angeordnet und der Hebel muss zum Einlegen des Ganges nach oben gezogen werden. Er lässt sich bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug problemlos einlegen. Rollt man jedoch etwas zu schnell, kracht es im Getriebe.

⊕ Die Vorwärtsgänge sind ordentlich geführt und lassen sich bei normalen Schaltgeschwindigkeiten leicht wechseln. Möchte man den Schaltvorgang etwas schneller vollziehen, fallen die Widerstände höher aus. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Autoholdfunktion: Drückt man das Bremspedal voll durch, wird das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt am Zurückrollen gehindert. Beim Losfahren wird die Bremse automatisch wieder gelöst. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, wenn auch der Druckpunkt nicht optimal erfüllbar ist - bei gefühllosem Kuppeln ruckelt es schon mal. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Der erste Gang kann auch während der "Motor-Stopp-Phase" eingelegt werden, bei anschließender Kupplungsbetätigung springt der Motor wieder an.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Die einzelnen Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen gut zum Motor, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat Mercedes recht lang gewählt, das Aggregat dreht bei Tempo 130 mit rund 2.600 1/min.

2,3

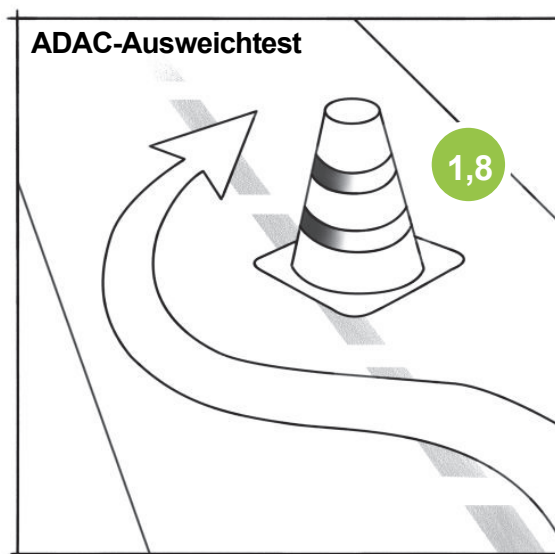
FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

Fahrstabilität

⊕ Die B-Klasse punktet mit einer guten Fahrstabilität. Bei plötzlichen Lenkimpulsen neigt sich zunächst die Karosserie etwas, anschließend pendelt das Heck leicht nach - insgesamt stabilisiert sich der Van aber schnell wieder. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Beim ADAC Ausweichtest fährt der B 180 ein gutes Ergebnis ein. Beim ersten plötzlichen Anlenken drängt der Mercedes zunächst recht stark mit dem Heck und zeigt ein übersteuerndes Verhalten, was zu einem effektiven ESP-Eingriff führt. Dadurch baut das Fahrzeug Geschwindigkeit ab und untersteuert dann beim Gegenlenken. Das Einfahren in die Ausfahrgasse gestaltet sich problemlos. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt die B-Klasse bereits recht früh über die Vorderräder - das überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht.

ADAC-Ausweichtest



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.

Hebt man das Gaspedal in Kurven, drängt der Mercedes mit dem Heck nach - in Gefahrensituationen regelt jedoch das ESP zuverlässig. Durchdrehende Vorderräder werden von der Traktionskontrolle beim Anfahren auf rutschigem Untergrund gebremst.

2,5 Lenkung*

Beim Rangieren fällt der Kurbelaufwand durchschnittlich aus, von Anschlag bis Anschlag sind etwas über drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis liegt mit 11,2 Metern im Klassenmittelfeld.

⊕ Die Lenkung spricht insgesamt gut auf Lenkbefehle an und zeigt sich auch bei geringen Lenkwinkeln spontan. Bei größerem Lenkeinschlag neigt sich zunächst die Karosserie, bevor das Fahrzeug stabil der vorgegebenen Richtung folgt. Die Lenkung besitzt eine gute Präzision. Das Lenkgefühl könnte speziell um die Mittellage etwas ausgeprägter sein. Bei größeren Lenkwinkeln geht die Rückmeldung in Ordnung. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig.

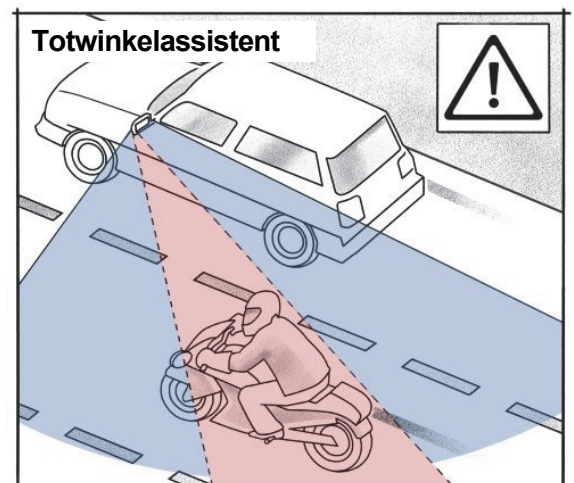
2,2 Bremse

⊕ Die Bremse kann mit guter Wirkung und Standfestigkeit überzeugen. Die B-Klasse steht bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 nach 37,0 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver - 205/55 R16 91H). Die Bremse lässt sich gut dosieren und der Mercedes zeigt eine gute Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven - im Grenzbereich schiebt die B-Klasse über die Vorderräder.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm findet man serienmäßig einen vorausschauenden adaptiven Bremsassistenten an Bord (Collision Prevention Assist Plus). Damit wird mittels Radarsensor in der Fahrzeugfront eine drohende Kollision erkannt und eine optische und akustische Warnmeldung ausgegeben. Reagiert der Fahrer nicht, wird automatisch eine Teilbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit entsprechend reduziert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten kann das System Unfälle unter Umständen sogar ganz vermeiden (City-Safety). Bremst der Fahrer nicht stark genug, greift der adaptive Bremsassistent zusätzlich ein und stellt die benötigte Bremskraft zur Verfügung, um einen möglichen Zusammenstoß noch zu verhindern. Bei einer Notbremsung blinken die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten und warnen so den rückwärtigen Verkehr. Ab Stillstand wird zusätzlich die Warnblinkanlage aktiviert. Serienmäßig gibt es auch einen Müdigkeitswarner (Attention Assist), der den Fahrer bei Anzeichen von Müdigkeit zu einer Pause auffordert.

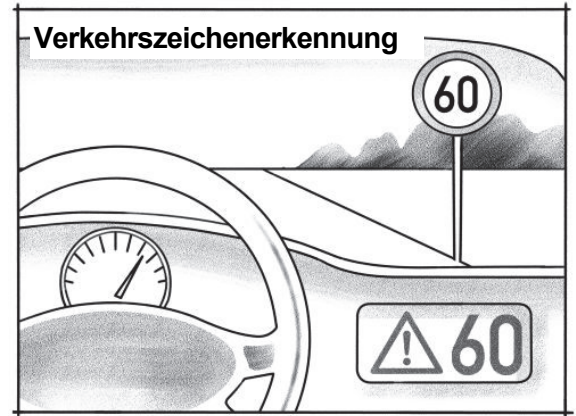


Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



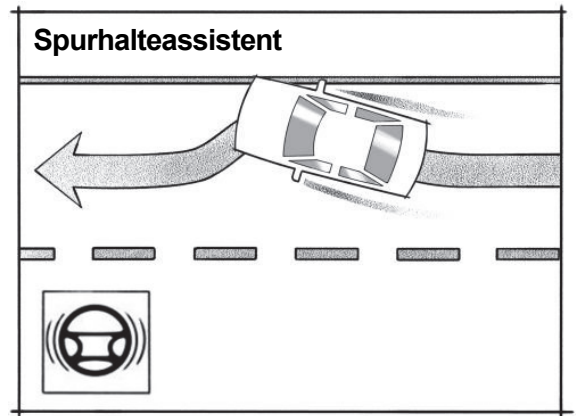
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Ab Werk ist zudem ein Reifendruckkontrollsystem an Bord, das den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. Gegen Aufpreis können auch Reifen mit Notlaufeigenschaften geordert werden, dann ist eine Weiterfahrt nach einer Panne mit bis zu 80 km/h für maximal 80 Kilometer möglich. Optional ist ein Spurhalteassistent (aktiv ab 60 km/h) erhältlich, der den Fahrer durch Lenkradvibrationen warnt. Der aufpreispflichtige Totwinkel-Assistent überwacht mit Radarsensoren die seitlichen Bereiche neben und hinter dem Fahrzeug. Er warnt den Fahrer mittels Dreiecks-Leuchte in den Außenspiegeln, wenn sich dort andere Verkehrsteilnehmer befinden (aktiv zw. 30 und 250 km/h). Ein Geschwindigkeitsregler mit Speedlimiter kann gegen Aufpreis geordert werden. Optional gibt es in Verbindung mit dem Navigationssystem "Comand Online" den Verkehrszeichen-Assistenten. Dieser erkennt mittels Kamera Tempolimits und zeigt diese dem Fahrer im Kombiinstrument an. Als



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Abgleich dienen zusätzlich die Daten des Navigationssystems. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss. Rückleuchten in geöffneten Vordertüren und offener Heckklappe warnen andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln (optionales Licht- und Sicht-Paket). Die Blinkerfunktion ist auch bei aktivierter Warnblinkanlage gegeben, dadurch kann ein Richtungswechsel beim Abschleppen problemlos angezeigt werden. Gegen Aufpreis ist die Sport-Direktlenkung mit variabler Lenkübersetzung erhältlich, die bei plötzlichen Ausweichmanövern Vorteile bietet.



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.

- ⊖ Die elektrische Feststellbremse wird links neben dem Lenkrad aktiviert und ist im Notfall vom Beifahrer schlecht erreichbar. Kurven- und Abbiegelicht sind für das LED-Licht nicht erhältlich.

0,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest (Test 11/2011) erreicht die B-Klasse 97 Prozent der möglichen Punkte. Der Mercedes ist serienmäßig mit Frontairbags für Fahrer und Beifahrer, Seitenairbags vorn und durchgängigen Kopf-Window-Airbags ausgestattet. Für den Fahrer gibt es zudem einen Knieairbag. Fahrer-, Beifahrer- und die äußeren Fondgurte besitzen sowohl Gurtstraffer als auch Kraftbegrenzer. Gegen Aufpreis können auch Seitenairbags hinten geordert werden. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m. Sie liegen nah am Kopf und können dadurch bei einem Heckaufprall optimal wirken. Im Fond bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m guten Schutz. Der Abstand zum Kopf ist gering. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt und es ertönt ein Warnton, wenn sich jemand abschnallt. Gegen Aufpreis gibt es das Pre-Safe-System. Es erkennt kritische Situationen und trifft Maßnahmen, um das Verletzungsrisiko der Insassen bei einem Unfall zu minimieren. Dazu gehört das Straffen der vorderen Sicherheitsgurte und das Schließen der Seitenscheiben (und des Schiebdachs). Die B-Klasse ist nun serienmäßig mit dem Mercedes Benz Notrufsystem ausgestattet. Damit wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut. Zudem kann der Notruf auch manuell über eine SOS-Taste im Dachhimmel ausgelöst werden. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Mercedes klebt bei allen Neufahrzeugen (kann auch nachgerüstet werden) einen QR-Code in die Tankklappe und in die gegenüberliegende B-Säule, den Rettungskräfte abscannen und so zur fahrzeugspezifischen Rettungskarte gelangen können.

– Das Warndreieck hat zwar einen speziellen Halter, ist aber unter dem Kofferraumboden positioniert und dadurch im Notfall schlecht erreichbar.

1,8 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit schneidet die B-Klasse gut ab, wenn auch nur zwei Kindersitze auf der Rückbank nebeneinander Platz finden. Auf dem Fondmittelplatz lassen sich hohe Kindersitze nur gerade so montieren, da man die Kopfstütze nicht ausbauen kann.

+ Im ADAC Crashtest erhält die B-Klasse 81 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Kindersitze lassen sich im Fond auf den äußeren Plätzen mittels Isofix-Halterungen mit Ankerhaken befestigen - auf dem Mittelsitz gibt es nur einen Ankerhaken. Das System kann auch ohne Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Alternativ lassen sich Kindersitze auf den äußeren Fondplätzen auch mit den langen Gurten lagestabil befestigen. Die Gurtschlösser sind kurz und stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Zudem sind die Anlenkpunkte optimal positioniert und die Abstände zwischen den Gurt- und den Schlossanlenkpunkten groß. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert zuverlässig und setzt früh ein. Der Testwagen war mit der optionalen automatischen Kindersitzerkennung auf dem Beifahrersitz ausgestattet. Über eine Gewichtsmatte wird erkannt, wenn ein Kindersitz montiert ist, dann werden die Beifahrerairbags abgeschaltet. Hohe Kindersitze lassen sich vorn rechts und auf den Fondaußenplätzen problemlos montieren. Laut Bedienungsanleitung auf diesen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zulässig.

– Auf dem Fondmittelsitz ist die Sitzkontur ungünstig, wodurch Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigt werden können. Zudem sind hier die Anlenkpunkte ungünstig positioniert und liegen eng zusammen. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf diesem Platz Kindersitze der Gruppe II (15 - 25 kg) und der Gruppe III (22 - 36 kg) nicht verwendet werden. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher. Die Kindersicherung der hinteren Türen ist auch von Kinderhänden leicht bedienbar.

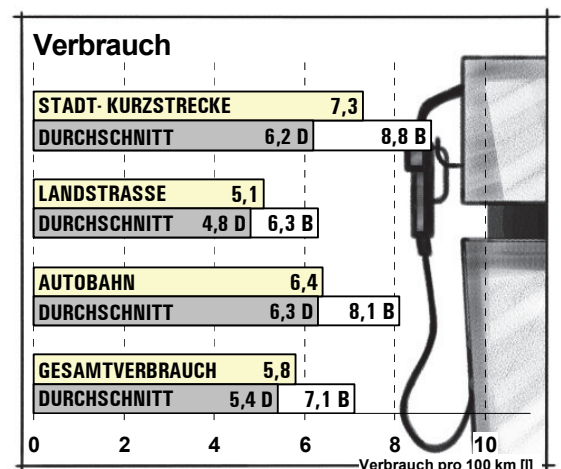
2,8 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet die B-Klasse im ADAC Crashtest durchschnittlich ab - sie erhält 56 Prozent der möglichen Punkte (Test 11/2011). Der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube zeigen sich gut entschärft. Zu aggressiv sind allerdings noch die Vorderkante und die hinteren Bereiche der Motorhaube gestaltet.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Der Mercedes B 180 schneidet in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 161 g/km, zufriedenstellend ab - das entspricht 29 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Mercedes 7,3 l/100 km, außerorts 5,1 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert die B-Klasse 6,4 l/100 km.



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

1,0

Schadstoffe

⊕ Der B 180 erfüllt die Euro6-Abgasnorm und kann in diesem Kapitel mit einem guten Ergebnis überzeugen. Weder der Partikelausstoß noch die anderen Schadstoffgruppen zeigen besondere Auffälligkeiten, wodurch der Mercedes hier die vollen 50 Punkte erhält. Zusammen mit den CO₂-Punkten erlangt der B 180 dann 79 Punkte und vier von fünf Sternen im EcoTest.

4,5

AUTOKOSTEN

4,2

Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der B 180 im Klassenvergleich einen durchschnittlichen Konsum des teureren Super-Benzins aufweist, schneidet er in diesem Kapitel nur ausreichend ab.

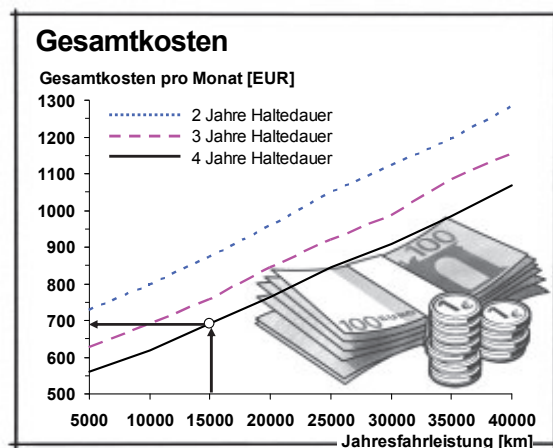
4,7

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Mercedes muss alle 25.000 km oder alle 12 Monate zum kleinen - alle 50.000 km oder zwei Jahre zum großen Service in die Werkstatt. Der 1,6 l-Benzinmotor hat eine Steuerkette, die einen oft kostenintensiven Wechsel des Zahnriemens überflüssig macht.

⊕ Laut Hersteller kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Relativ niedrige Kosten für Reifenersatz bei Verwendung der Seriengröße. Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Hohe Werkstattstundensätze verhindern zusätzlich eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 691 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,3

Wertstabilität*

Der B-Klasse wird in Verbindung mit dem 1.6-l-Ottomotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,9

Kosten für Anschaffung*

⊖ Mit einem Grundpreis von 28.167 Euro (B 180 Style) ist dieser Van der unteren Mittelklasse teuer. Er besitzt serienmäßig u. a. eine Klimaanlage, einen Lichtsensor und ein CD-Radio und auch die Sicherheitsausstattung fällt umfangreich aus. Ab Werk gibt es z. B. den "Collision Prevention Assist Plus" und den "Attention Assist". Das empfehlenswerte LED-Licht kostet Aufpreis und weitere sinnvolle Assistenzsysteme müssen optional geordert werden.

3,9

Fixkosten*

Die Fixkosten fallen insgesamt recht hoch aus. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt überschaubare 100 Euro. Während die HaftpflichtEinstufung noch günstig ausfällt, zeigen sich die Teil- und Vollkaskoeinstufungen sehr teuer und treiben damit die gesamten Fixkosten stark nach oben (KH: 15; TK: 20; VK: 23).

4,7

Monatliche Gesamtkosten*

– Der B 180 kann in keinem Kostenkapitel überzeugen, so liegen auch die monatlichen Gesamtkosten hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	180	200	220 4MATIC 7G-DCT	250 7G- DCT	160 CDI	180 CDI	200 CDI	220 CDI 7G-DCT
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1595	4/1991	4/1991	4/1461	4/1461	4/2143	4/2143
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	115 (156)	135 (184)	155 (211)	66 (90)	80 (109)	100 (136)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1250	250/1250	300/1200	350/1200	240/1700	260/1750	300/1400	350/1400
0-100 km/h[s]	9,2	8,6	7,5	6,8	14,0	11,6	9,9	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	220	225	240	180	190	210	224
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,6 S	5,6 S	6,5 S	6,1 S	4,1 D	4,1 D	4,3 D	4,1 D
CO2 [g/km]	129	130	151	141	108	108	111	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/20	15/24/20	18/25/20	18/25/20	16/22/20	16/22/20	16/23/20	16/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]	100	102	152	132	168	168	241	233
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	690	712	810	815	656	660	703	759
Preis [Euro]	27.102	29.036	33.647	35.135	27.906	28.858	31.089	36.027

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 Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1595 ccm
Leistung	90 kW (122 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,85/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/5,1/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	161 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4393/1786/1557 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1460 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	365 l/725 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	860 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	116 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	394 Euro
Monatliche Gesamtkosten	691 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/20
Grundpreis	28.167 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

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.166 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	1.041 Euro ^o
Lichtsensoren	Serie
Regensensor (Licht und Sicht Paket)	387 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	375 Euro ^o
Spurassistent	536 Euro ^o
Tempomat	298 Euro ^o
Totwinkelassistent	536 Euro ^o
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/446 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel Paket)	357 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Thermotronic)	607 Euro ^o
Navigationssystem (inkl. Vorrüstung)	ab 1012 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel Paket)	357 Euro ^o
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	619 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.363 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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