



## Mercedes B-Klasse Electric Drive Electric Art

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Die Mercedes B-Klasse Electric Drive ist das erste Großserien-Elektroauto der Marke. Der Electric Drive teilt sich zusammen mit der Erdgasvariante das modulare Karosseriekonzept "Energy Space", das durch einen doppelten Boden unter der Rücksitzbank die Aufnahme der Lithium-Ionen-Batterien ermöglicht. Der elektrische Antriebsstrang stammt vom Elektroauto-Pionier TESLA - der Motor leistet maximal 180 PS und sorgt durch das aus dem Stand anliegende maximale Drehmoment von 340 Nm für kraftvolle Sprints. Bis zur Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h steht immer genügend Leistung zur Verfügung. Die Reichweite der B-Klasse liegt im ADAC EcoTest bei rund 155 km - für den Alltag ausreichend, die Langstreckentauglichkeit ist damit aber nach wie vor eingeschränkt. Gegen Aufpreis bietet Mercedes das "RANGE PLUS" Paket - dabei wird bei Bedarf das Betriebsfenster der Akkus für die folgende Ladung erhöht. Laut Hersteller kommt man so rund 30 km weiter. Fazit: Die B-Klasse Electric Drive bietet ein gelungenes Gesamtpaket und gehört zu den bisher besten Elektroautos auf dem Markt. Einschränkungen muss man aber immer noch bei der Reichweite in Kauf nehmen. Auch die fehlende Möglichkeit einer Schnellladung an einer Stromtankstelle kann zumindest für die Zukunft einen Nachteil darstellen. An einer Wallbox dauert es rund drei Stunden, bis die Akkus wieder voll sind. Das Kostenkapitel sieht trotz der günstigen Betriebskosten nach wie vor düster aus - mindestens 41.460 Euro müssen für die getestete Variante aufgewendet werden. In Verbindung mit dem hohen zu erwartenden Wertverlust ist das alles andere als wirtschaftlich. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** keine.

**+** sehr gut abgestimmter und kräftiger Antrieb, lokal emissionsfrei, hochwertige Verarbeitung, bequemer Ein- und Ausstieg, großzügiges Platzangebot, hohes Sicherheitsniveau

**-** eingeschränkte Reichweite, lange Ladezeiten (kein Schnellladen möglich), sehr hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL

1,7

AUTOTEST

4,7

AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,3

Familie

3,0

Stadtverkehr

2,3

Senioren

5,0

Langstrecke

2,9

Transport

2,0

Fahrspaß

3,2

Preis/Leistung

Stand: April 2015  
Text: D. Silvestro

2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

### Verarbeitung

**+** Für die elektrische Variante der B-Klasse gibt es optional das Design Paket "Electric Art". Die weiße Lackierung samt leuchtend blauer Zierelemente signalisiert schon von weitem, dass hier keine normale B-Klasse vorfährt. An der Karosserieverarbeitung gibt es wie beim normalen B kaum etwas zu mäkeln. Die Anbauteile sind alle sauber eingepasst, die Schweißnähte ordentlich versiegelt und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, wenn diese auch insgesamt etwas schmaler ausfallen könnten. Das Ladeabteil ist mit strapazierfähigem Stoff verkleidet. Auch im Innenraum setzt sich die gute Qualität fort. Die Kunststoffkanten wurden sauber entgratet und die A-Säulen mit Stoff verkleidet. Darüber hinaus sind Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen mit Kunstleder samt hellblauer Ziernähte überzogen. Die unteren Teile der Türverkleidungen sind geschäumt, haben dadurch eine angenehme Haptik und sind weniger kratzempfindlich. Die Türausschnitte zeigen sich gut nach außen abgedichtet und verschmutzen nicht so schnell. Darüber hinaus werden die Schweller vorn durch Edelstahl-Leisten vor Verkratzen geschützt (optional mit beleuchtetem Schriftzug). Der Unterboden ist durchgehend mit geräuschkämmenden Materialien verkleidet und damit komplett glattflächig. Das reduziert Luftverwirbelungen und sorgt für verringerte Fahrgeräusche. Die Tankklappe mit den elektrischen Anschlüssen ist in die Zentralverriegelung integriert.

**-** 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. Immerhin findet man beim Electric Drive lackierte Kunststoffleisten an den Radläufen, die zumindest für etwas Schutz sorgen. Am hinteren Stoßfänger gibt es zwar einen austauschbaren Einsatz, jedoch weist dieser kaum eine Schutzfunktion auf. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative.

4,1

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit der B-Klasse Electric Drive ist eingeschränkt. Der Mercedes bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz im Fond. Dieser eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken. Die geringe elektrische Reichweite lässt den Aktionsradius stark schrumpfen. Der B Electric Drive ist mit einem 28,0 kWh großen Lithium-Ionen-Akku ausgestattet, der für eine Reichweite von maximal 155 km reicht. Als Grundlage für die Reichweitenermittlung wurde der im ADAC EcoTest gemessene durchschnittliche Stromverbrauch (17,9 kWh) ohne Berücksichtigung der Ladeverluste herangezogen. Optional kann man das RANGE PLUS-Paket ordern. Dieses beinhaltet einen Reichweitenverlängerer - durch Betätigen der RANGE PLUS-Taste im Fahrzeug wird beim darauffolgenden Ladevorgang das Betriebsfenster der Akkus erweitert. Dadurch wird die freigegebene Kapazität erhöht, was laut Hersteller eine zusätzliche Reichweite von bis zu 30 km ermöglicht. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass durch Anwendung dieser Funktion die Akkus schneller altern können und sie möglichst nur angewendet werden sollte, wenn die geplante Fahrt mit der üblichen Reichweite nur schwer zu realisieren wäre. Auch wenn die Reichweite für tägliche Stadtfahrten ausreichend sein sollte, bleibt das übliche Problem von reinen Elektroautos, dass die Langstreckentauglichkeit auch aufgrund der langen Ladezeiten stark eingeschränkt ist. Die B-Klasse Electric Drive wird serienmäßig mit einem Ladekabel für Wallboxen und öffentliche Ladestationen ausgeliefert. Dies ermöglicht es, die Akkus bei entsprechender Ladestruktur in rund drei Stunden (400 V, 3-phasig, 16 A) wieder aufzuladen. Ohne Mehrpreis kann zudem ein Ladekabel für übliche Haushaltssteckdosen geordert werden (230 V/ 16 A). Damit lassen sich die Akkus laut Hersteller in ca. 9,1 Stunden wieder komplett

aufladen. Ein kombiniertes Ladekabel für Haushaltssteckdose und Wallbox bzw. öffentliche Ladestation ist gegen Aufpreis erhältlich. Eine Gleichstrom-Schnellladung an einer Stromtankstelle (CCS) ist bei der B-Klasse nicht möglich. Die maximale Zuladung beträgt nur mäßige 405 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine stabile Dachreling gibt es aber nicht.

**+** Die Diebstahlsicherung des Ladekabels ist gut. Ist es im Fahrzeug eingesteckt, wird es beim Abschließen des Fahrzeugs ebenfalls verriegelt und kann nicht mehr unerlaubt abgezogen werden. Eine Fehlbedienung ist nicht möglich, da das Fahrzeug nur bei abgestecktem Ladekabel gestartet werden kann. Über eine Smartphone-App (Mercedes connect me) lassen sich von unterwegs der aktuelle Ladezustand der Akkus und die momentane Reichweite abrufen, sowie Fahrzeugfunktionen wie die Klimatisierung oder Ladeeinstellungen konfigurieren.

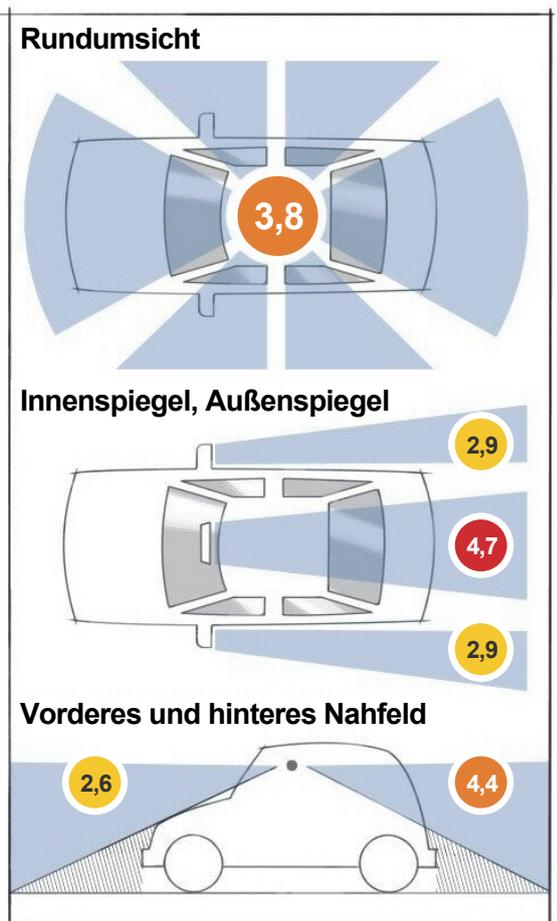
**-** Serienmäßig gibt es für die B-Klasse keine Möglichkeit, im Falle einer Reifenpanne mobil zu bleiben. Selbst für ein Reifenreparaturset verlangt Mercedes Aufpreis (im Testwagen). Optional können Reifen mit Notlaufeigenschaften geordert werden, diese sind aber nicht für alle Rad-Reifen-Kombinationen verfügbar. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug findet man nicht an Bord. Ein Ersatzrad ist nicht erhältlich. Bei der elektrischen Variante der B-Klasse sind keine Anhängelasten und auch keine Stützlast zulässig. Die elektrische B-Klasse ist mit einer Hochvolt-PTC-Heizung sowie einem Hochvolt-Klimakompressor ausgestattet. Durch Klimatisierung des Innenraums sowie Temperierung der Akkus kann die Reichweite bei sehr niedrigen oder hohen Außentemperaturen deutlich geringer ausfallen.

## 2,4 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. Niedrige Hindernisse können vor dem Fahrzeug ordentlich wahrgenommen werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die B-Klasse 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 findet man in der elektrischen B-Klasse Reflexionsscheinwerfer, die gegenüber den serienmäßigen Halogenscheinwerfern der konventionellen Modelle für eine etwas bessere Fahrbahnausleuchtung sorgen. Gegen Aufpreis gibt es für die elektrische Variante helle Bi-Xenon-Scheinwerfer sowie das Intelligent Light System. Für die B-Klasse mit konventionellem Antrieb ist dieses System unverständlicherweise nicht erhältlich - dann gibt es lediglich LED-Scheinwerfer ohne Zusatzfunktionen.



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

⊕ Dank der erhöhten Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer sorgen zusammen mit dem Intelligent Light System für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung. Das Intelligent Light System beinhaltet eine variable Lichtverteilung sowie 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 (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 erkennen. Das Sichtfeld im Innenspiegel ist sehr klein, da die Kopfstützen nicht vollständig versenkbar sind.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die B-Klasse lässt sich serienmäßig mit einer Funkfernbedienung mit großen Tasten ent- und verriegeln - damit können auch die Seitenscheiben geöffnet und geschlossen werden. Gegen Aufpreis ist das schlüssellose Zugangssystem KEYLESS-GO erhältlich (im Testwagen verbaut). 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 darauf achten, dass sie sich nicht den Kopf am Dachrahmen stoßen. Es gibt Haltegriffe über allen Türen, die das Aussteigen erleichtern. Die Türrastungen sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, 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 Absperrern des Fahrzeugs wird das Fahrzeugvorfeld 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 fällt sehr groß aus, 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.

## 2,5 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Das Kofferraum-Volumen der B-Klasse Electric Drive fällt großzügig aus. Gegenüber der B-Klasse mit konventionellem Antrieb ist das Volumen nicht eingeschränkt. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung passen 345 Liter in den Kofferraum. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lassen sich 550 Liter bis unters Dach verstauen. Dann finden bis zu acht handelsübliche Getränkeboxen Platz. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen passen bis zur Scheibenunterkante 705 Liter hinein. Bis unters Dach lassen sich 1.245 Liter verstauen. Der optionale variable Ladeboden war im Testwagen nicht verbaut.



Mit 345 l Volumen ist der Kofferraum der Elektrovariante unverändert gegenüber Modellen mit konventionellem Antrieb.

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 rund 1,90 m genügend Platz. Gegenüber der normalen B-Klasse liegt die Ladekante ca. vier Zentimeter höher, da das Fahrwerk entsprechend höher gelegt ist. Dennoch muss das Gepäck zum Einladen nicht zu weit angehoben werden (Ladekante 67 cm über Boden). Beim Ausladen müssen Gepäckstücke nur über eine kleine Stufe von rund acht Zentimetern gehoben werden. An der Rückbank liegende Gegenstände können dank der verhältnismäßig geringen Tiefe gut erreicht werden. Das Kofferraumformat der B-Klasse ist praktisch. Optional gibt es das Laderaum-Paket, das unter anderem auch einen variablen Ladeboden beinhaltet (nicht im Testwagen).
- Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen steigt der Boden nach vorn ungünstig an und es entsteht 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.

2,5

## 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 Kofferraumboden etwas Platz (25 l) sowie je ein kleines Fach links und rechts in der Kofferraumverkleidung. Darüber hinaus stehen Zurrösen zur Ladungssicherung bereit. Mit dem optionalen Laderaumpaket finden sich neben dem variablen Ladeboden auch eine 12-V-Steckdose und eine Klappbox im Kofferraum (nicht im Testwagen). Gegen Aufpreis ist ein Trennnetz erhältlich, das den Passagier- vom Laderaum trennt (nicht im Testwagen). Eine umklappbare Beifahrersitzlehne kann beim Electric Drive ohne Mehrpreis geordert werden.

2,1

## INNENRAUM

1,9

### Bedienung

Das Cockpit der B-Klasse zeigt sich weitgehend 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. Die Anzahl an Ablagen stellt insgesamt zwar zufrieden, vor allem im Fond gibt es serienmäßig aber nur wenige brauchbare Ablagemöglichkeiten. Es finden sich nur schmale Türfächer. Optional kann das Ablagen-Paket geordert werden, dann gibt es Netze und Klapptische an den Vordersitzlehnen (nicht im Testwagen). Ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich ist eine klappbare Armlehne im Mittelsitz mit integrierten Becherhaltern (nicht im Testwagen). Der Scheibenwischerschalter ist im Blinkerhebel integriert, was anfangs etwas ungewohnt ist. Für die elektrische Variante der B-Klasse gibt es zwar so gut wie alle lieferbaren Komfortausstattungen, auf eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (DISTRONIC PLUS) muss man beim Electric Drive aber verzichten.



**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) ist gut im Armaturenbrett positioniert, aber unbeleuchtet. Der im Lenkstock angebrachte Automatikwählhebel ist einwandfrei erreichbar. Das Licht wird mittels gut greifbarem Drehschalter 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. Einen Regensensor gibt es optional - die Empfindlichkeit des Sensors kann aber nur in zwei Stufen eingestellt werden. Die Instrumente sind klar gezeichnet und lassen sich gut ablesen, jedoch beginnen die Skalen etwas ungewohnt ganz unten. Anstelle des Drehzahlmessers findet man beim Electric Drive ein Powermeter im Kombiinstrument, der Informationen über die aktuell abgerufene Leistung bzw. Energierückgewinnung (Rekuperation) liefert. Neben der Akkufüllstandanzeige gibt es ein zusätzliches Zeigerinstrument. Die E-Cell Anzeige liefert Informationen darüber, welche Maximalleistung aktuell zur Verfügung steht. 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 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 serienmäßigen 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. Das Handschuhfach hat eine akzeptable Größe und ist beleuchtet.

⊖ 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.

---

## 1,9 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.

## 2,4 Raumangebot hinten\*

⊕ Auch im Fond ist das Raumangebot großzügig bemessen. Da sich unter der Rücksitzbank des Electric Drive die Akkus befinden, ist die Sitzfläche entsprechend höher angeordnet. Somit fällt die Kopffreiheit nicht ganz so großzügig aus wie bei den konventionellen Modellen. Personen bis knapp 1,90 m finden genügend Kopffreiheit vor. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, haben im Fond Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,90 m genügend Beinfreiheit. Das Raumgefühl ist im Fond sehr angenehm, zumindest wenn sich nur zwei Personen die Rückbank teilen.



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

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umlegen. Das bei den konventionellen Modellen lieferbare Easy-Vario-Plus-System (Rücksitze längsverschiebbar und Lehnenneigung einstellbar) ist für den Electric Drive nicht erhältlich.

## 2,2 KOMFORT

### 2,3 Federung

Das Fahrwerk der B-Klasse Electric Drive ist im Vergleich zur Standard-B-Klasse um rund 40 mm höher gelegt.

⊕ Die Feder-/Dämpferabstimmung der B-Klasse Electric Drive zeigt sich trotz der Höherlegung ähnlich ausgewogen wie bei der konventionellen B-Klasse. Das Fahrwerk federt bei groben Unebenheiten zwar etwas hölzern an, dennoch werden die Stöße nicht unangenehm im Innenraum wahrgenommen. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster absorbiert die Federung ordentlich. Nur die Vibrationen am Lenkrad sind beim Fahren auf Kopfsteinpflaster deutlicher ausgeprägt. Der Federungskomfort geht bei niedrigen Geschwindigkeiten in Ordnung. Auf langen Wellen federt das Fahrzeug stärker ein und aus. Bei höheren Geschwindigkeiten und beladen ist auch eine Nachschwingtendenz erkennbar. Insgesamt sind die Aufbaubewegungen und Seitenneigung deutlicher ausgeprägt als bei der B-Klasse mit Verbrennungsmotor.

### 2,0 Sitze

Serienmäßig besitzen die Sitze der B-Klasse eine Stoffpolsterung. Wählt man das Ausstattungspaket Electric Art, sind Sitzbezüge in Ledernachbildung (Artico) verbaut. Der Fahrersitz ist serienmäßig höheneinstellbar. Ohne Mehrpreis kann man beim Electric Drive das Sitzkomfort-Paket ordern, dann findet man nicht nur einen höheneinstellbaren Beifahrersitz an Bord, es lassen sich die Vordersitze auch in der Neigung einstellen. Da das Sitzkomfort-Paket eine individuelle und deutlich bequemere Sitzposition ermöglicht, sollte dieses ohne Mehrpreis lieferbare Extra unbedingt mitbestellt werden. Gegen Aufpreis lassen sich entweder nur der Fahrer- oder beide Vordersitze elektrisch einstellen. Dann findet man auch eine Memory-Funktion an Bord. Im Fond sind die Sitze wenig konturiert und bieten dadurch auch nur wenig Seitenhalt. Die Lehnen erweisen sich als sehr hoch, die Neigung kann aber nicht eingestellt werden. Die Sitzposition geht im Fond dennoch 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.

## 2,2 Innengeräusch

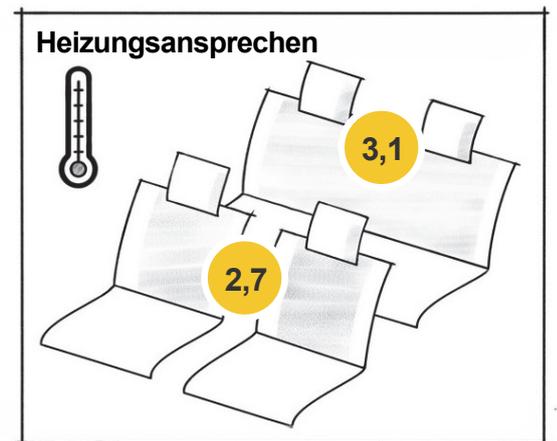
⊕ Das Innengeräusch fällt angenehm niedrig aus. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h rund 68,5 dB(A). Damit liegt das Innenraumgeräusch auf ähnlichem Niveau wie bei den konventionell angetriebenen B-Klassen. Vorteile hat der Electric Drive vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten. Dann hört man so gut wie keine Antriebsgeräusche. Auch sonstige Fahrgeräusche sind gut gedämmt.

Windgeräusche halten sich bei moderatem Tempo im Hintergrund, sind bei höheren Autobahngeschwindigkeiten aber etwas präsenter.

## 2,4 Klimatisierung

Die elektrische B-Klasse ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen. Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung der elektrischen B-Klasse vorn wie hinten zufriedenstellend an und sorgt erstaunlich schnell für angenehme Temperaturen. Die Fußbereiche werden dabei schneller erwärmt als der restliche Innenraum, was für ein verbessertes Behaglichkeitsempfinden sorgt. Die B-Klasse ist mit einer Hochvolt-PTC-Heizung sowie einem elektrischen Klimakompressor ausgestattet. Da zur Kühlung bzw. Heizung des Innenraums elektrische Energie aufgewendet werden muss, fällt die Reichweite entsprechend geringer aus. Um die Reichweitenverluste zu reduzieren, bietet die B-Klasse eine Standheizungsfunktion an. So kann man bei eingestecktem Fahrzeug über eine Smartphone-App die Heizung vor Abfahrt schon aktivieren. Dann ist das Fahrzeug schon erwärmt, wenn man losfährt und es wird weniger Strom aus dem Akku benötigt.

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



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

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,3 Fahrleistungen\*

⊕ Bei den Fahrleistungen fährt die B-Klasse Electric Drive mit seinem 132 kW (180 PS) Elektromotor ein sehr gutes Ergebnis ein. Das maximale Drehmoment von 340 Nm liegt nahezu aus dem Stand heraus an, dadurch weist der Mercedes ein sowohl spontanes als auch gleichmäßiges Beschleunigungsvermögen auf.

Für den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) benötigt das Elektrofahrzeug nur 4,5 Sekunden. Auch bei höheren Geschwindigkeiten zeigt sich die B-Klasse agil. Bis zur abgeregelten Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h sorgt der Elektromotor für ordentlichen Vortrieb. Damit stellt das Fahrzeug auch auf Autobahnen kein Hindernis dar. Es stehen drei Fahrprogramme zur Verfügung. Im Standard-Modus E (Economy) ist die maximale Leistung des E-Motors auf 98 kW (133 PS) begrenzt. Das reicht für komfortables Vorankommen. Wer sparsamer unterwegs sein möchte, kann den Modus E+ (Economy Plus) wählen. Dann ist die Maximalleistung auf 65 kW (88 PS) begrenzt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt dann 110 km/h. Möchte man die volle Leistung abrufen, kann man in jedem Modus den Kickdown betätigen (volles Durchdrücken des Gaspedals). Dann steht sofort die maximale Leistung von 132 kW (180 PS) zur Verfügung. Im Sport-Modus (S) ist dagegen permanent die volle Leistung des Elektromotors verfügbar.

---

## 1,0 Laufkultur

⊕ Der Elektroantrieb läuft insgesamt sehr ruhig und unauffällig. Vibrationen sind im Innenraum nicht wahrnehmbar. Auch das typische hochfrequente Surren des Elektromotors beim Beschleunigen hört man in der B-Klasse kaum.

---

## 1,1 Schaltung

⊕ Die Automatik verfügt nur über eine Übersetzungsstufe - da keine Gangwechsel stattfinden, ergeben sich auch keine Zugkraftunterbrechungen. Völlig ruckfrei beschleunigt die B-Klasse vom Stand weg bis zur Höchstgeschwindigkeit. Anfahren klappt weitgehend problemlos. Die Kriechfunktion setzt nach dem Lösen der Bremse zwar leicht verzögert ein. Das Anfahren kann aber dennoch gut dosiert werden. Es können verschiedene Fahrprogramme gewählt werden ("S" (Sport), "E" (Economy) oder "E+" (Economy +)). Dabei wird die Leistung des Elektromotors entsprechend für sportliches Fahren oder möglichst sparsame und effiziente Nutzung der elektrischen Energie gesteuert. Gegen Aufpreis gibt es ein radargestütztes, rekuperatives Bremssystem inklusive Lenkradschaltpaddels. Durch das Radarsystem werden vorausfahrende Fahrzeuge erkannt, und die Stärke der Rekuperation entsprechend eingestellt (Modus D-Auto). Zusätzlich lässt sich die Rekuperation über die Schaltpaddel steuern. Neben dem Normalmodus mit moderater Rekuperation (D), gibt es die Stufen D+ bzw. D-. Im D+ findet keine Rekuperation statt und das Fahrzeug geht in den "Segelbetrieb" - rollt also mit möglichst geringen Fahrwiderständen so lange wie möglich, wenn man vom Gas geht. Im Modus D- ist die Rekuperation dann verstärkt, durch stärkeres Abbremsen des Fahrzeugs wird mehr Energie zurückgewonnen. Die Fahrstufen können problemlos über den bei Mercedes üblichen Lenkstockhebel eingelegt werden. Anfahren am Berg funktioniert dank der Autohold-Funktion problemlos. Drückt man die Bremse stärker durch, wird das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt gehalten bis man das Gaspedal betätigt.

---

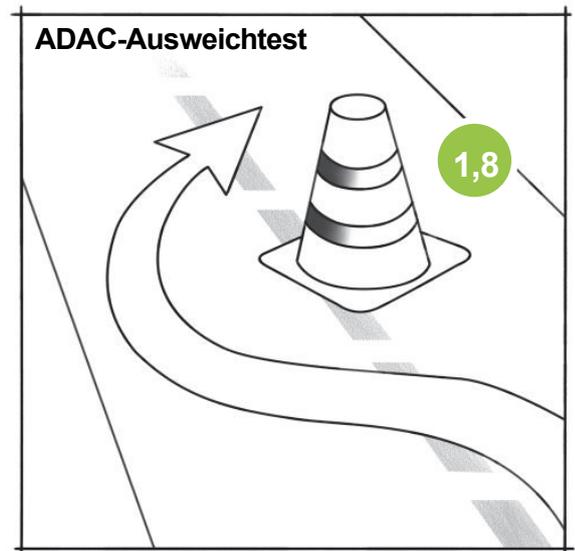
## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Der Elektromotor ist mit einem Eingang-Getriebe mit starrer Übersetzung gekoppelt. Da es keine Getriebeabstufungen gibt und der Elektromotor ein sehr großes nutzbares Drehzahlband besitzt, erhält die B-Klasse Electric Drive in diesem Kapitel die Bestnote.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Die Fahreigenschaften der elektrischen B-Klasse unterscheiden sich kaum von denen der konventionell angetriebenen B-Klassen. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls neigt sich zunächst die Karosserie, bevor das Heck leicht nachpendelt - insgesamt stabilisiert sich der Van aber schnell wieder. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Beim ADAC Ausweichtest fährt die B-Klasse ein gutes Ergebnis ein. Beim ersten plötzlichen Anlenken drängt der Mercedes zunächst mit dem Heck und zeigt ein übersteuerndes Verhalten, was zu frühen und effektiven ESP-Eingriff führt. Dadurch baut das Fahrzeug Geschwindigkeit ab und untersteuert dann beim Gegenlenken. Das Einfahren in die Ausfahrgasse gestaltet sich dadurch problemlos. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt die B-Klasse bereits recht früh über die Vorderräder - das überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in Kurven, drängt der Mercedes mit dem Heck nach - in Gefahrensituationen regelt jedoch das ESP zuverlässig. Die Traktion des Frontrieblers ist trotz des hohen Drehmoments, das bereits aus dem Stand heraus anliegt, einwandfrei. Der Einsatz des E-Motors wird fein geregelt, wodurch möglichst viel Kraft ohne durchdrehende Vorderräder auf die Straße übertragen wird.



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

### 2,6 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 Klassendurchschnitt.

⊕ Die Lenkung zeigt bereits bei kleinen Lenkwinkeln ein spontanes Ansprechen, ohne dabei nervös zu wirken. 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 aber speziell um die Mittelage etwas ausgeprägter sein. Bei größeren Lenkwinkeln geht die Rückmeldung in Ordnung. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig.

⊖ Beim Überfahren von Bordsteinkanten mit größerem Lenkwinkel können diese deutlich bis aufs Lenkrad durchschlagen.

### 1,8 Bremse

⊕ Die elektrische B-Klasse steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 35,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact5 XL der Größe 225/45 R18 95Y). Die Bremse spricht gut an und zeigt sich als belastbar. Nimmt der Fahrer den Fuß vom Gaspedal, setzt die Rekuperation ein und das Fahrzeug verzögert leicht. Dann wird der Elektromotor als Generator betrieben und lädt mit der Bewegungsenergie die Hochvoltbatterie. Bei leichtem Druck auf das Bremspedal fällt die Rekuperation etwas stärker aus. Drückt man es fester durch, wird mechanisch gebremst.

Der Übergang zwischen Rekuperation und mechanischer Bremse ist gut gelöst und kaum spürbar. Das Bremspedal ist zwar recht weich, lässt sich aber dennoch zufriedenstellend dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven ist gut.

1,3

## SICHERHEIT

0,6

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

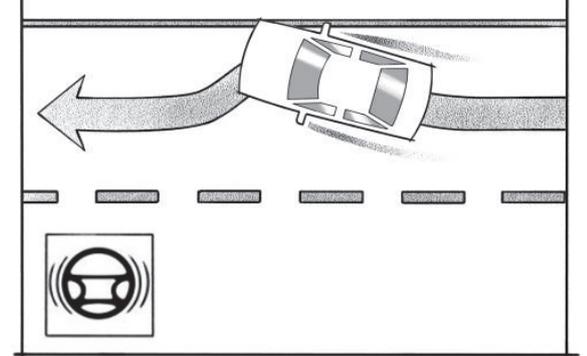
⊕ Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm findet man serienmäßig einen vorausschauenden adaptiven Bremsassistenten an Bord (Collision Prevention Assist Plus). Damit wird mittels Radarsensor in der Fahrzeugfront eine drohende Kollision erkannt und eine optische und akustische Warnmeldung 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. 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, wenn eine Fahrbahnmarkierung ohne Blinkerbetätigung überfahren wird. Der aufpreispflichtige Totwinkel-Assistent überwacht mit Radarsensoren die seitlichen Bereiche neben und hinter dem Fahrzeug. Er warnt den Fahrer mittels Dreiecks-Leuchten in den Außenspiegeln, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befinden. 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 Abgleich dienen zusätzlich die Daten des Navigationssystems. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Bremse zum Motorstart betätigt werden muss.

#### Einschlafwarner



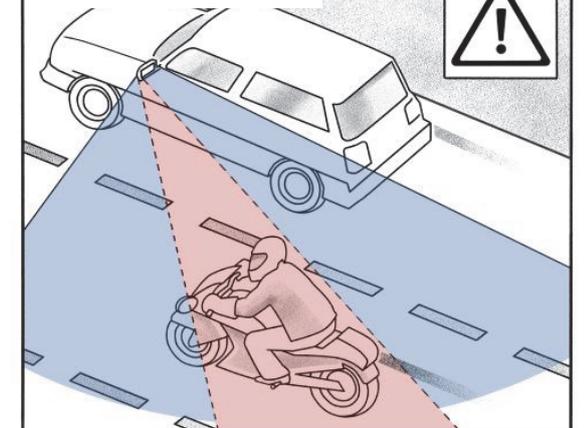
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

#### Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

#### Totwinkelassistent



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

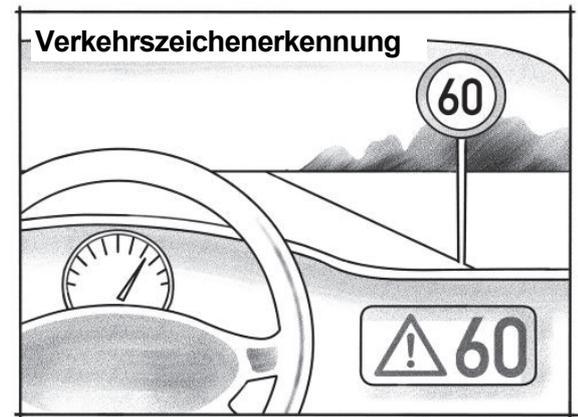
Rückleuchten in geöffneten Vordertüren und offener Heckklappe warnen andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln (optionales Licht- und Sicht-Paket). Die Blinkerfunktion ist auch bei aktivierter Warnblinkanlage gegeben, dadurch kann ein Richtungswechsel beim Abschleppen problemlos angezeigt werden. Kurven- und Abbiegelicht gibt es bei Wahl des Intelligent Light Systems.

⊖ Die elektrische Feststellbremse wird links neben dem Lenkrad aktiviert und ist im Notfall vom Beifahrer schlecht erreichbar.

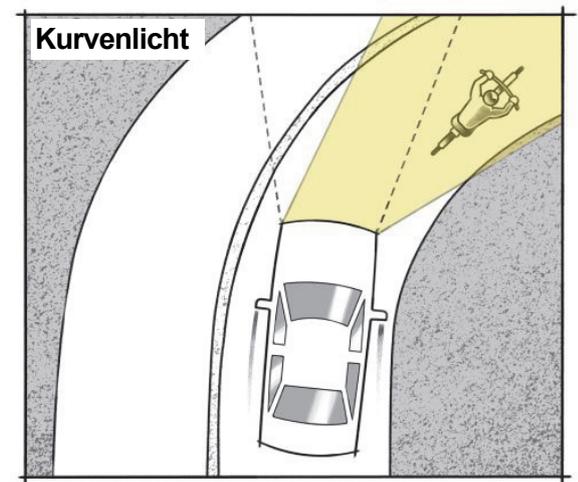
## 1,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest (Test 11/2011) erreicht die konventionell angetriebene B-Klasse 97 Prozent der möglichen Punkte. Für die elektrische Variante gibt es aktuell kein Crashtestergebnis: die Sicherheit sollte beim B Electric Drive aber ähnlich gut ausfallen. 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 rund 1,90 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. Auch hier ist der Abstand zum Kopf 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 gehören das Straffen der vorderen Sicherheitsgurte und das Schließen der Seitenscheiben. Die B-Klasse ist 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 abschnappen und so zur fahrzeugspezifischen Rettungskarte gelangen können.

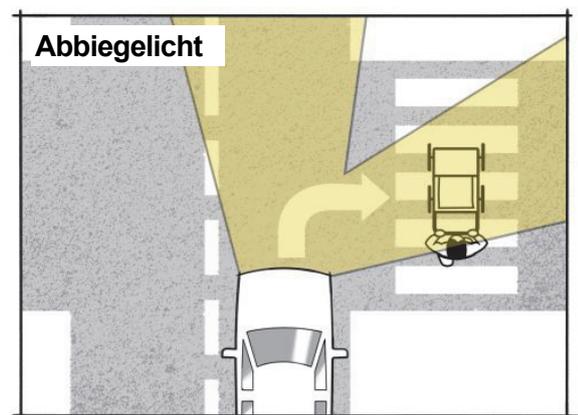
⊖ Das Warndreieck hat zwar einen speziellen Halter, ist aber unter dem Kofferraumboden platziert und dadurch im Notfall schlecht erreichbar.



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.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



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.

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 Fondmittelpplatz lassen sich hohe Kindersitze nicht perfekt montieren, da man die Kopfstütze nicht ausbauen kann. Die für die konventionelle B-Klasse lieferbaren integrierten Kindersitze sind für die elektrische B-Klasse nicht erhältlich.

**+** 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. Die automatische Kindersitzerkennung auf dem Beifahrersitz ist bei der elektrischen B-Klasse Serie (sonst Aufpreis). 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 sind 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.

**+** Gegen Aufpreis gibt es einen akustischen Umfeldschutz. Dieser sendet bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h ein akustisches Signal aus, das andere Verkehrsteilnehmer auf das sonst lautlos rollende Fahrzeug aufmerksam macht. Das System ist vor allem im engen Stadtverkehr äußerst wichtig, um Unfällen mit schwächeren Verkehrsteilnehmern vorzubeugen. Es sollte daher unbedingt mitbestellt werden.

1,3

## UMWELT/ECOTEST

1,5

## Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

**+** Der durchschnittliche Stromverbrauch der Mercedes B-Klasse Electric Drive liegt im ADAC EcoTest bei 20,2 kWh pro 100 km (inklusive Ladeverluste). Die Erzeugung des ermittelten durchschnittlichen Stromverbrauchs entspricht nach dem durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 114 g/km. Damit kann das Fahrzeug im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest 45 Punkte erzielen. Innerorts benötigt das Elektrofahrzeug 13,7 kWh/100 km, außerorts 19,4 kWh/100 km und auf der Autobahn 26,1 kWh/100 km. Dem ADAC EcoTest liegt die „Well-to-Wheel“-Betrachtung zugrunde.

Das bedeutet, dass nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie ermittelt wird, sondern auch die benötigte Energie, um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist allerdings u.a. durch Temperierung der Batterie mit Verlusten behaftet, so dass mehr Ladeenergie notwendig ist, als die Nennkapazität der Batterie aufweist. Im Falle der B-Klasse Electric Drive setzt sich der Energieverbrauch aus 17,9 kWh reinem Verbrauch und 2,3 kWh an Ladeverlusten zusammen.

---

## 1,0 Schadstoffe

+ Da der Mercedes B Electric Drive beim Fahren selbst keine Schadstoffe ausstößt, erhält er in diesem Kapitel volle 50 Punkte. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht die B-Klasse mit 95 Punkten klar fünf Sterne im EcoTest.

---

## 4,7 AUTOKOSTEN

### 0,8 Betriebskosten\*

+ Die Betriebskosten ergeben sich aus den Aufwendungen für den Strom. Zur Berechnung wird der Hersteller-Verbrauch herangezogen, der bei 16,6 kWh/100 km liegt. Als Strompreis werden 26 Cent pro kWh angenommen. Dadurch ergeben sich pro 100 km Stromkosten von rund vier Euro (Ladeverluste nicht mit eingerechnet).

---

### 5,5 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.

+ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Für die Hochvolt-Batterie besteht eine Garantie für 8 Jahre oder 100.000 km.

- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Zudem sorgen teure Werkstattstundensätze sowie erhöhte Ausgaben für den Reifenersatz für die schlechte Note.

---

### 5,0 Wertstabilität\*

- Da Elektrofahrzeuge einer rasanten Entwicklung unterliegen und sich die Anschaffungskosten sowie Batteriepreise in den nächsten Jahren stark verringern werden, kann der elektrischen B-Klasse während des vierjährigen Berechnungszeitraumes kein stabiler Restwertverlauf vorhergesagt werden.

---

### 5,5 Kosten für Anschaffung\*

- Elektroauto fahren ist nach wie vor teuer. Für die B-Klasse Electric Drive werden mindestens 39.151 Euro fällig. Ordert man zudem das im Testwagen verbaute Design-Paket "Electric Art", liegt der Preis schon bei 41.460 Euro. Serienmäßig sind zwar die wichtigsten Ausstattungen verbaut, doch für einige Komfort- und Sicherheitsausstattungen muss man nochmals extra bezahlen.

Dass Mercedes bei einem Elektroauto mit einem so hohen Grundpreis für Ausstattungen Aufpreis verlangt, die speziell das elektrische Fahren erleichtern, ist aber unverständlich. Der Reichweitenverlängerer RANGE PLUS (893 Euro) kostet ebenso saftig Aufpreis wie das radargestützte rekuperative Bremssystem (417 Euro) und der akustische Umfeldschutz (119 Euro). Diese Extras sollten unbedingt mit geordert werden. Das Ladekabel für Haushaltssteckdosen kostet zwar keinen Aufpreis, es muss aber unverständlicherweise in der Sonderausstattungsliste separat angekreuzt werden.

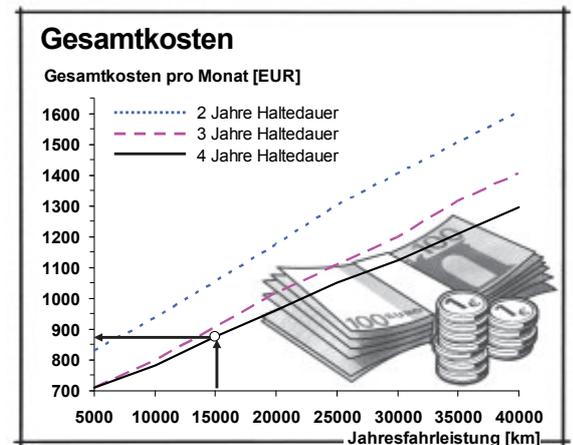
### 3,1 Fixkosten\*

Während die HaftpflichtEinstufung günstig ausfällt, zeigen sich die Teil- und Vollkaskoeinstufungen sehr teuer und treiben damit die gesamten Fixkosten nach oben (KH: 15; TK: 20; VK: 23).

⊕ Die Kfz-Steuer würde 62 Euro pro Jahr betragen, allerdings haben Elektrofahrzeuge eine zehnjährige Steuerbefreiung.

### 5,5 Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Der hohe Anschaffungspreis sowie der zu erwartende starke Wertverlust sorgen für sehr hohe monatliche Gesamtkosten. Da können die geringen Betriebskosten die Kostenbilanz kaum noch positiv beeinflussen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 877 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DATEN UND MESSWERTE

### Elektrofahrzeug

Leistung	132 kW (180 PS)
bei	9900 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	1 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,85/11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	16,6 kWh
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Strom)	<b>20,2 kWh</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>13,7/19,4/26,1 kWh</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	0 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>114 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,5 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4393/1786/1557 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2020 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1765 kg/405 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>345 l/705 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	28 kWh
Reichweite	<b>155 km</b>
Garantie	2 Jahre (auf Batterie 8 Jahre/100.000 km)
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>75 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>80 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>103 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>619 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>877 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/20
Grundpreis	41.460 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 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](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (Intelligent Light System)	1.666 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht (Intelligent Light System)	1.666 Euro°
Lichtsensoren	Serie
Regensensor (Licht und Sicht Paket)	387 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	375 Euro°
Spurassistent	536 Euro°
Tempomat	298 Euro°
Totwinkelassistent	536 Euro°
Xenonlicht	1.006 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite hinten	446 Euro°
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel Paket)	357 Euro°
Klimaautomatik (Thermotronic)	Serie
Navigationssystem	ab 595°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel Paket)	357 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	619 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,7

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

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