



Mercedes-Benz B 250 AMG Line Premium 4MATIC 8G-DCT

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (175 kW / 238 PS)

Viele gibt es nicht mehr von den "Mini-Vans", und auch Mercedes hat schon angekündigt, keinen Nachfolger mehr für die aktuelle B-Klasse bringen zu wollen. Dennoch gab es aktuell nochmal ein Facelift für den Sports Tourer, welches sich vor allem unter der Motorhaube positiv ausgewirkt hat. Denn den Zweiliter-Turbvierzylinder gibt es jetzt mit Mildhybridsystem, welches beim Spritsparen helfen kann. Führt man seinen eigenen Stiefel aber weiter und nutzt das Potenzial der Spritspartechniken nicht aus, dann kommt man eben auf Verbräuche zwischen 7 und 8 l/100 km - wahrlich nichts Berühmtes. Geschickte Menschen können den Verbrauch aber auch deutlich unter die 6-l-Marke drücken, die Spanne der Möglichkeiten ist also groß. Vielleicht ist die hohe Leistung des Antriebs auch einfach zu verlockend, denn der B 250 taugt tatsächlich als "GTI-Jäger" und rennt mit etwas Anlauf bis zu 250 km/h schnell - von wegen Senioren-Image!

Das Fahrwerk kommt mit der Leistung problemlos zurecht, kann es doch eine ansehnliche Fahrdynamik bieten. Umso erstaunlicher ist der sehr gute Komfort, der dank der optionalen adaptiven Dämpfer überdies geboten ist. Zum hohen Komfort passt auch die praktische Karosserie, die das Ein- und Aussteigen erleichtert. Das Platzangebot ist selbst für vier Erwachsene und deren Gepäck völlig ausreichend. Und selbst als Zugfahrzeug eignet sich der B 250 4MATIC, denn er darf bis zu 1,8 t an den Haken nehmen.

Zweifelloos ist die B-Klasse ein tolles und praktisches Multitalent, was aber auch seinen Preis hat. Dem hohen Verbrauch kann man mit der Wahl einer Dieselmotorisierung entgegenwirken, gegen den sehr hohen Kaufpreis hilft das freilich nicht. Bei über 50.000 Euro liegt schon die Basisausstattung, im feschen AMG-Trim und ein paar Extras ist die 60.000 Euro Marke schnell geknackt. Die enormen Preise sind vielleicht auch ein Grund für die zurückgehenden Verkaufszahlen des Vans - an den guten Eigenschaften einer B-Klasse kann es kaum liegen. **Konkurrenten:** u.a. BMW 2er Active Tourer.

- +** sehr gute Fahrleistungen, zupackende und standfeste Bremsanlage, viele und ausgereifte Assistenzsysteme, sehr gutes Scheinwerferlicht (Multibeam-Option), hoher Fahrkomfort mit optionalen adaptiven Dämpfern noch besser
- hoher Verbrauch trotz Mildhybridsystem, verschlechtertes Bediensystem aufgrund entfallener Schnellwahltasten, sehr hoher Anschaffungspreis, hohe Aufpreise

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **3,8**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest **★★★★☆**

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der B-Klasse kann auch nach dem Facelift weitgehend überzeugen. Dank der zahlreichen Optionen des Testwagens macht der Innenraum einen wertigen Eindruck; lässt man die edlen Zierleisten und die aufwendige Ambientebeleuchtung allerdings weg, wirkt der Innenraum recht trist. Dann fällt auch auf, wie einfach die Materialien teilweise gehalten sind: Da gibt es beispielsweise weich geschäumte Kunststoffe nur im oberen Bereich und schon die B-Säule muss ohne Stoffüberzug auskommen. Die Lenkstockhebel wirken nicht besonders hochwertig und das Handschuhfach weist unschöne Grate auf. Dem einstigen

Markenslogan „Das Beste oder nichts“ wird Mercedes damit nicht mehr gerecht. Natürlich ist das Kritik auf hohem Niveau, die Preisgestaltung von Mercedes sorgt jedoch für eine entsprechend hohe Erwartungshaltung. An der Karosseriequalität dagegen gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt. Den Unterboden hat Mercedes umfassend verkleidet, die Bemühungen um eine möglichst optimal windschnittige Verkleidung sind klar zu sehen - besser geht es nur bei einem Elektroauto.

2,9 Alltagstauglichkeit

Der Kraftstofftank fasst 51 Liter - damit fährt der B 250 auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 7,5 l/100 km etwa 680 km weit. Die mögliche Zuladung von 515 kg im Falle des Testwagens kann sich sehen lassen. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Dachreling gibt es nicht. Die Anhängelast darf maximal 1,8 Tonnen betragen, es wird dabei vorausgesetzt, dass der Anhänger eine eigene Bremse hat. Fehlt diese, ist die Anhängelast auf 750 kg begrenzt. Die maximale Stützlast liegt bei 80 kg, das

reicht für einen Fahrradträger samt zweier schwerer Pedelecs. Der gemessene Wendekreis fällt mit 11 m zufriedenstellend aus. Mit seinen 4,42 m Länge und 2,03 m Breite kann man die kompakte B-Klasse auch noch gut in der Stadt bewegen. Ab Werk befindet sich ein Reifenreparaturset an Bord - damit können aber nur kleine Reifenschäden behandelt werden. Gegen Aufpreis gibt es Reifen mit Notlaufeigenschaften.

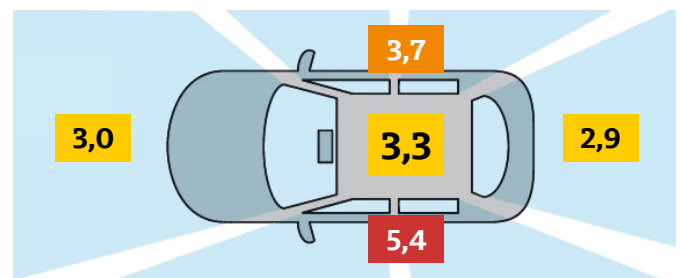
1,9 Licht und Sicht

⊕ Als AMG Line Premium bringt die B-Klasse schon einiges an Assistenten mit, welche das Ein- und Ausparken erleichtern können. So sind Parksensoren an Front- und Heck sowie ein Parkassistent an Bord, ebenso die Rückfahrkamera. Gegen Aufpreis kann man das 360-Grad-Kamerasystem ordern. Serienmäßig sind LED-Scheinwerfer, gegen Aufpreis erhält man Matrix-LED-Scheinwerfer mit Kurven- und Abbiegelicht sowie einem dynamischen Fernlichtassistenten, der andere

Verkehrsteilnehmer gezielt schattieren kann, um nicht zu blenden. Die nächtliche Ausleuchtung ist mit dem optionalen

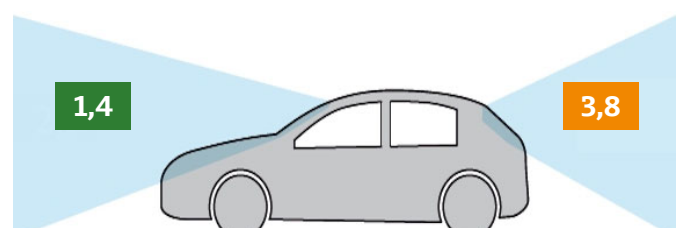
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Das hohe Heck, die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen und die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

Licht ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht hell und recht homogen. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für die B-Klasse leider nicht erhältlich.

Die Fahrzeugenden lassen sich gerade vorn zwar nicht direkt einsehen, aber dank der Van-artigen Karosseriegestaltung zumindest nach hinten gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind aufgrund der flachen Motorhaube gut zu

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt in der B-Klasse deutlich bequemer als in der A-Klasse, denn die etwas höhere Karosserie bringt einige Vorteile mit sich. So sind die Türausschnitte des Mini-Vans höher und breit genug, so dass beispielsweise vorn die A-Säulen dem Kopf beim Einsteigen nicht so nahe kommen. Die Sitze befinden sich in günstiger Höhe (vorn 47 cm über der Straße, Sitze ganz nach unten gestellt), auch die Schweller liegen recht niedrig und sind zudem nicht zu breit gebaut - das ist ein klarer Vorteil gegenüber vielen SUV-Konkurrenten. Im Fond stört einzig der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums, ansonsten fällt es auch hier nicht schwer, ein- und auszusteigen. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie nicht zuverlässig. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außenplätze, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit wird über das Aktivieren der Front- und

2,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 345 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 550 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 700 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen maximal 1.295 Liter Volumen zur Verfügung. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, lassen sich damit etwa 40 Liter des Laderaums nach unten abtrennen.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe kann man einfach auf Knopfdruck öffnen und schließen, den elektrischen Antrieb liefert Mercedes in der getesteten Ausstattung serienmäßig mit. Gegen Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei diese auf einen ange deuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Erst

erkennen, hinten fällt dies wegen der höheren Heckscheiben-Unterkante deutlich schwerer - die Rückfahrkamera ist also für eine bessere Übersicht hilfreich.

Clever, aber leider wie so vieles aufpreispflichtig: Steht man vorn an der Ampel, wird die Frontkamera mit Weitwinkellinse aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplaysichtbar. Dies ist besonders hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.

Rücklichter sowie Spots unter den Außenspiegeln umgesetzt, zusätzlich werden die Außentürgriffe beleuchtet.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Keyless-Go-System kann schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, so dass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr überlistet werden kann; eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden. Inzwischen besitzt der Schlüssel auch einen Bewegungssensor: Wird der Schlüssel nicht mehr bewegt, schaltet sich das Funksignal nach kurzer Zeit aus, so dass es nicht mehr überbrückt werden kann.



Mit 345 l Volumen ist der Kofferraum der B-Klasse von klassenüblicher Größe.

knapp 1,95 m große Personen sollten darauf achten, sich nicht an der geöffneten Klappe ihren Kopf zu stoßen. Das etwas abstehende Schloss ist immerhin mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante liegt etwa 63 cm über der Straße und damit sehr günstig. Beim Testwagen mit doppeltem Ladeboden kann man die Stufe innen, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben

werden muss, von knapp sieben Zentimeter auf praktisch null reduzieren. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format.

⊖ Im Kofferraum selbst leuchtet nur links eine LED-Leuchte; vor dem Facelift war noch eine zweite Lampe in der Heckklappeninnenverkleidung verbaut, die für zusätzliche Beleuchtung sorgte. Im Facelift-Testwagen gibt es diese Leuchte jedoch nicht mehr.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die B-Klasse ist mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehne ausgestattet. Die Lehnteile lassen sich vom Fond aus entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand. Gegen Aufpreis erhält man eine in zwei Segmenten um 14 cm verschiebbare Rückbank mit neigungsverstellbaren Lehnen (nicht im Testwagen). Die umklappbare Beifahrersitzlehne ist nicht mehr erhältlich.

Sinnvolle Verstaumöglichkeiten sind im Kofferraum rar, wenn man nicht extra die Aufpreisliste bemüht hat. Serienmäßig gibt es lediglich zwei einfach gestaltete Taschennetze und vier Verzurrösen, die aber deutlich über dem Boden angebracht sind, so dass sich kein Bodennetz einspannen lässt. Die beiden seitlichen Ausbuchtungen haben aufgrund fehlender Netze keinen Zusatznutzen. Erst wenn man das optionale Laderaumpaket ordert, ziehen praktische Details in den Kofferraum ein. Dann gibt es einen 12-V-Anschluss, links und



Die niedrige Ladekante erleichtert das Be- und Entladen des Kofferraums.

rechts praktische Netze und die Kofferraummatte wird als strapazierfähige Wendematte ausgeführt. Ein Trennnetz ist optional zu haben.

2,2 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das Cockpit der B-Klasse wurde mit dem Facelift weiter aufgeräumt. Entfallen sind das Touchpad, leider aber auch die praktischen Direktwahltasten. Trotz Touchscreen macht sich der Entfall der Tasten im Alltag durchaus negativ bemerkbar - sehr schade. Wenigstens der Lautstärkeregler funktioniert noch als praktische kleine Walze. Dagegen gibt es am Lenkrad nichts mehr zu beschönigen, die vielen Touchflächen sind unübersichtlich und perfekt für Fehlbedienungen geeignet. Insgesamt ist die Bedienbarkeit mit dem Facelift umständlicher und weniger intuitiv geworden. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Die Sprachsteuerung wurde weiter optimiert und funktioniert wirklich gut, kann aber in manchen Situationen physische Eingaben nicht ersetzen.

Tacho- und Infotainmentdisplays sind tagsüber wie nachts sehr gut ablesbar und gefallen mit ihrer hohen Auflösung und der kontrastreichen Darstellung. Die Bedienstruktur des Infotainmentsystems hat sich nur evolutionär weiterentwickelt und erschließt sich einem recht schnell; sie basiert noch nicht

auf dem neuen Single-Layer-Design wie beispielsweise in der C-Klasse. Ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut und die Materialauswahl der Fahrzeugklasse angemessen, auch wenn aufgrund eines Preises von über 60.000 Euro für den Testwagen die Erwartungshaltung mitunter nicht ganz erfüllt wird. Die Bedienung des Infotainmentsystems wurde mit dem Facelift leider verschlimmbessert und kann weniger überzeugen.

Die Klimabedieneinheit ist ausreichend hoch positioniert und damit gut zu bedienen. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur umständlich über Wipptasten und der Wert wird nicht direkt im Bedienteil, sondern dauerhaft unten im Infotainmentdisplay eingeblendet.

⊕ Hat man sich mit den Eingabemethoden und den Menüstrukturen angefreundet, kann man mit der Bedienung im Allgemeinen recht gut zurecht kommen. Der Funktionsumfang ist gewaltig, es gibt aber auch viele Automatikfunktionen, die gut abgestimmt sind und denen man guten Gewissens die Steuerung überlassen kann. Alle Schalter und

Tasten sind vorbildlich beleuchtet. Gegen Aufpreis bilden die beleuchteten Lüftungsdüsen einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung; ein tolles Lichterspiel, das es so in dieser Klasse nach wie vor nur von Mercedes gibt. Für jeden, dem es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.

⊖ Der Knopf für die Handbremse ist an Mercedes-klassischer Stelle vor dem linken Knie des Fahrers platziert und damit für andere Mitfahrer in einer Notsituation nicht ohne weiteres erreichbar.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im B 250 ein Radio (inkl. DAB+) samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Ebenso kommt das Festplatten-Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen aufpreisfrei mit. Gegen Mehrpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion (Empfehlung). Anstatt der Navigationskarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste Live-Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt. Das natürliche Sprachverständnis des Systems erlaubt es, Anweisungen auch in ganzen Sätzen und in eigenen Formulierungen zu geben. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay darstellen möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto gegen Aufpreis ordern - beides funktioniert mit und ohne Kabel

(wireless). Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone einrichten, die eine Datenabfrage bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen. Es lassen sich verschiedene Fahrerprofile im Auto anlegen und über Passwörter oder zugewiesene Schlüssel schützen; die Verknüpfung zur jeweiligen App ist ebenso möglich.

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation: viele Mercedes-Modelle können auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch befüllt wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteisituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle sollen sich in Zukunft ebenfalls beteiligen und so zu einer Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit beitragen.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Die B-Klasse bietet vorn eine Menge Platz. Die Sitze lassen sich für knapp zwei Meter große Menschen weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,15 m Körpergröße ausreichen. Der Innenraum ist vorn breit genug

ausgelegt, das Raumempfinden ist großzügig und wird nur durch das vergleichsweise hoch aufbauende Armaturenbrett und den dunklen Dachhimmel etwas geschmälert; gegen Aufpreis gibt es ein großes Glas-Panoramaschiebedach.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Reichlich Platz steht auch auf der Rückbank zur Verfügung. Selbst wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Menschen eingestellt sind, reicht dahinter die Beinfreiheit noch für etwa zwei Meter große Leute. Nur die Kopffreiheit ist ein wenig knapper, hier geht man ab knapp zwei Meter Größe auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite großzügig, für drei Erwachsene wird es eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist angenehm, nur der Kopf befindet sich recht nah an der C-Säule; das optionale Panorama-Schiebedach bietet auch über den Rücksitzen eine Glasfläche, die viel Helligkeit hinein lässt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von fast 2,0 m Platz.

3,4 Innenraum-Variabilität

Bei der B-Klasse ist die Frage der Variabilität des Innenraums eine Frage des Geldes. Denn serienmäßig gibt es nur eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne ohne Mittelarmlehne, die zwei Becherhalter beherbergen würde. Möchte man eine geteilt verschiebbare Rückbank, muss man die Optionsliste bemühen, dann ist auch die Mittelarmlehne samt Getränkehaltern enthalten. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen problemlos auf. Im

Fond sieht es mit Ablagemöglichkeiten auch nicht so schlecht aus, wenn man sich nicht für die Basisausstattung entscheidet. Die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig und fassen sogar Ein-Liter-Flaschen. Es gibt besagte Becherhalter in der Mittelarmlehne und Netze an den Rückseiten der Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten und nicht klimatisiert, aber beleuchtet und abschließbar - der geräuschkämmende feine Filzüberzug ist inzwischen den Sparmaßnahmen zum Opfer gefallen.

2,0 KOMFORT

1,4 Federung

Standardmäßig ist die B-Klasse mit einem konventionellen Fahrwerk (Komfortfahrwerk) ausgestattet. In der getesteten Ausstattungslinie ist das Komfortfahrwerk um 15 mm tiefer gelegt. Gegen Aufpreis steht wie im Falle des Testwagens ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern zur Wahl.

⊕ Mit den genannten optionalen Adaptivdämpfern bietet der B 250 4MATIC einen sehr gelungenen Federungskomfort. Besonders auf der Landstraße und Autobahn dringen Hindernisse kaum noch bis zu den Insassen durch; der kleine Van "wogt" über die Unzulänglichkeiten der Fahrbahn. Die ausgeprägten Aufbaubewegungen mögen nicht jedem gefallen,

Abhilfe schafft hier der straffere Sportmodus des Fahrwerks. Aber auch im Stadtverkehr schlägt sich die B-Klasse gut; bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken zeigt sie eifriges Schluckvermögen. Die Karosserie wird dabei aber spürbar angeregt, was auch ein Effekt der großen 18-Zoll-Bereifung und den damit verbundenen recht hohen ungefederten Massen sein dürfte. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten. Über Bremsrillen, Querspalten oder Kopfsteinpflaster fährt die B-Klasse ebenfalls pflichtbewusst federnd und komfortorientiert - und das trotz der Tieferlegung um 15 mm.

2,2 Sitze

⊕ Die Ausstattung AMG Line Premium enthält Sportsitze vorn, die u.a. auch in der Neigung eingestellt werden können und die über eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe verfügen (letzteres nur Fahrerseite). Die angenehmen Vierwege-Lordosenstützen sind ebenso Serie. Kostenpflichtig dagegen ist die vollelektrische Sitzeinstellung mit Memoryfunktion, enthalten ist darin auch eine Entspannungsfunktion. Diese wird umgesetzt, indem die Lehnen und Sitzflächen der

Vordersitze durch die Elektronik ein wenig bewegt werden, so dass sich die Einwirkung auf die Insassen immer etwas ändert - eine klassische Massagefunktion ist das aber nicht. Die deutlich konturierten Sitze bieten einen guten Seitenhalt. Die Rücksitze sind weniger bequem als die Vorderen, sie weisen eine geringere Konturierung und einen mäßigen Seitenhalt auf. Unter anderem aufgrund der guten Beinfreiheit kann man hinten aber recht bequem sitzen.

2,7 Innengeräusch

Im Innenraum geht es subjektiv angemessen leise zu, besonders gut sind die Messwerte jedoch nicht. Mit Tempo 130 km/h unterwegs herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,8 dB(A). Vor allem auf rauen Fahrbahnoberflächen sind in der B-Klasse recht deutlich Fahrgeräusche zu vernehmen, das Fahrwerkspoltern auf schlechten Straßen fällt dagegen nicht mehr

so auf. Windgeräusche hat Mercedes gut unterbunden. Der Motor ist mit seinem recht sonoren Unterton stets dezent präsent, wird beim Ausdrehen dann kernig lauter - das scheint aber durch die Sportauspuffanlage in der AMG Ausstattung so gewollt.

2,2 Klimatisierung

⊕ In der Basis kommt die B-Klasse mit einer Einzonen-Klimaautomatik, die Ausstattung AMG Line Premium hat eine

Zweizonen-Klimaautomatik inklusive automatischer Umluftsteuerung. Die Temperatur kann damit vorn getrennt

geregelt werden, die Luftverteilung (oben, Mitte und unten) aber nur gemeinsam. Die Intensität des Automatikmodus kann in fünf Stufen vorgewählt werden, von dezent fächelnd bis stürmisch. Die Sitzheizung vorn ist ebenso Serie. Aufpreis

kosten die Lenkradheizung, getönte Scheiben hinten und eine Standheizung (ab Werk selten in dieser Klasse) - letztere kann unter anderem über die Mercedes App gesteuert werden.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Vierzylindermotor leistet dank Turbolader bis zu 224 PS, wobei der Startergenerator des Mildhybridsystems kurzzeitig nochmals 14 PS beisteuern kann, so dass zum raschen Beschleunigen letztlich 238 PS und maximal 350 Nm Drehmoment zur Verfügung stehen. Dank Allradantrieb kann der B 250 4MATIC in 6,5 s aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigen und bis zu 250 km/h schnell fahren - auch wenn das von Mercedes versprochene Werte sind, möchte man sie in der Praxis nicht in Frage stellen, denn der Van hat in allen Lebenslagen absolut ausreichend Leistung.

Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h gelingt in gerade mal 3,7 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,8 s - so viel sportliches Temperament möchte man dem Mercedes-Van trotz AMG-Outfit im ersten Moment gar nicht zutrauen. Selbst das Einfädeln in den fließenden Verkehr beim Abbiegen gelingt zügig, von 15 auf 30 km/h vergeht nur gut eine Sekunde. Würde die Automatik nicht ab und zu zögerlich und dann wieder hektisch agieren, wenn es flott vorangehen soll, würde sich ein noch harmonischeres, gar sportliches Bild ergeben.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Für einen Benziner läuft der Vierzylinder vergleichsweise rau, das ist bei den modernen Ausführungen mit hohem Einspritzdruck inzwischen aber eher die Regel als die Ausnahme. Kultivierter als viele Diesel bleibt der Turbobenziner aber dennoch. Der Motor läuft in der B-Klasse angemessen ruhig und zurückhaltend, selbst bei ganz niedrigen Drehzahlen und in hohen Gängen fängt er nicht zu brummen an. Vibrationen sind kaum zu spüren, der Benziner ist gut

entkoppelt. Zunehmend lauter wird der Vierzylinder nur beim Ausdrehen. Die Leistungsentfaltung erfolgt recht spontan, der Startergenerator hilft dabei mit, so dass Gasbefehle schnell umgesetzt werden. Angenehm und praktisch im Alltag ist auch das breit nutzbare Drehzahlband, denn die 350 Nm maximale Drehmoment stehen zwischen 2.000 und 4.000 1/min zur Verfügung.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Wie bisher setzt Mercedes auch nach dem Facelift bei den stärkeren Motorisierungen in A- und B-Klasse auf ein Doppelkupplungsgetriebe mit acht Stufen (8G-DCT). Für ein Getriebe dieser Gattung arbeitet die Automatik zufriedenstellend. Sie schaltet verbindlich, aber nicht immer geschmeidig - nicht zu vergleichen mit der 9G-TRONIC-Wandlerautomatik in den größeren Klassen. Immer wieder ergeben sich leichte Ruckler und leichte Zugkraftschwankungen. Sensible Naturen können aber beim Segeln (Auto rollt bei Motor im Leerlauf oder abgeschaltetem Motor) Vorteile für den Doppelkuppler erkennen, weil die Schaltvorgänge während des Ausrollens nur bei der Wandlerautomatik leicht zu spüren sind.

Das Anfahrverhalten ist gut, von Vorteil ist der schnelle Motorstart durch das Mildhybridsystem. Jedoch sollte man ein wenig Feingefühl am Gaspedal walten lassen, um allzu stürmisches Losbeschleunigen zu vermeiden - der Grad der Geschwindigkeit liegt also mehr am Fahrer als an der

Getriebeelektronik. Nach wie vor auffällig lange dauert das Umschalten zwischen den Fahrstufen, viele Getriebe arbeiten hier zügiger, von Elektroautos ganz zu schweigen. Über den Getriebewählhebel rechts am Lenkrad kann man die Fahrstufe einfach und leicht verständlich anwählen. Praktisch: Beim Abstellen des Motors kann das Getriebe eigenständig die Stufe P einlegen, so wird ein versehentliches Wegrollen des Fahrzeugs verhindert. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 1.900 1/min. Im sehr lang übersetzten achten Gang ist die Beschleunigung noch soweit ausreichend, dass er im Alltag gut genutzt werden kann. Das Start-Stopp-System über den riemengetriebenen Startergenerator (Mildhybrid) funktioniert im Zusammenspiel mit dem Doppelkupplungsgetriebe problemlos. Die Gänge können über die Paddel am Lenkrad auch manuell durchgeschaltet werden. Eine Autohold-Funktion bietet die B-Klasse serienmäßig.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls sorgt zwar für spürbare Karosseriebewegung, wer sich davon aber nicht beirren lässt, wird feststellen, dass der B 250 4MATIC nicht die Ruhe verliert und seinen Kurs zuverlässig hält. Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und Lenkaktionismus des Fahrers deutlich vorhanden, die B-Klasse bleibt dabei aber sicher kontrollierbar. Im Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks ergeben sich weniger Karosseriebewegungen, dann kommen aber Unebenheiten deutlicher bis zu den Insassen durch. Die Traktion ist dank Allradantrieb tadellos.

Beim ADAC Ausweichtest liefert die B-Klasse eine stimmige Vorstellung ab. Schnelles und kräftiges Lenken wird mit

erheblichen ESP-Eingriffen quittiert, dabei wird die B-Klasse stark eingebremst. Sie bleibt aber lenkbar, der Fokus der Abstimmung liegt auf der Geschwindigkeitsreduzierung. Absolut kein dynamisches Verhalten, dafür aber sicher. Die Lenkung verhärtet auch bei sehr schnellen und weiten Lenkmanövern nicht. Mit geringem Lenkwinkel und bewusst dynamischer Gangart zeigt sich ein ganz anderes Bild. Das ESP regelt nur sehr moderat und im Hintergrund, es wird dabei wenig Tempo abgebaut. Die B-Klasse macht klar, warum sie nicht einfach nur ein Tourer, sondern ein Sports Tourer ist. Geschickt durchgezirkelt ist sie ausgesprochen dynamisch unterwegs und kann durchaus Freude am dynamischen Fahren vermitteln.

2,3 Lenkung

Ordert man, wie im Falle des Testwagens, die adaptive Dämpferregelung, gibt es die variabel übersetzte Direktlenkung dazu.

⊕ Die Abstimmung der Direktlenkung ist den Ingenieuren insgesamt gut gelungen. Sie wurde um die Mittellage vergleichbar wie die Standard-Lenkung ausgelegt, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen

um die Mittellage zu erhalten. Die Lenkung gefällt mit einem harmonischen Lenkgefühl und passenden Lenkkräften; die Präzision ist ebenfalls gut, sie wird nur etwas verwässert durch die ausgeprägten Karosseriebewegungen bei sportlicher Gangart. Die Lenkunterstützung kann man in zwei Stufen variieren (über Dynamic Select). Von Anschlag zu Anschlag sind 2,7 Lenkradumdrehungen erforderlich, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren noch in Grenzen.

1,7 Bremse

⊕ Die in der AMG Line enthaltene Sportbremsanlage leistet ganze Arbeit - die Bremswerte fallen mit durchschnittlich 33,0 m aus 100 km/h bis zum Stillstand vorbildlich niedrig aus (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse ist standfest

ausgelegt und hält auch höheren Beanspruchungen statt. In der getesteten B-Klasse lässt sich die Bremsanlage gut dosieren und spricht einwandfrei an.

1,4 SICHERHEIT
























0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mercedes verbaut einen "bunten Blumenstrauß" an Assistenten in die B-Klasse - allerdings umfassend nur dann, wenn man die Optionsliste bemüht. Serienmäßig bringt der B 250 einen Notbremsassistenten, einen Spurhalteassistenten, den Spurwechselassistenten mit Ausstiegswarnung und Querverkehrswarnung sowie neben der Müdigkeitserkennung auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem mit. Auch immer dabei sind Geschwindigkeitsbegrenzer und Tempomat sowie die Verkehrszeichenerkennung. Gegen Aufpreis erhält man die adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC, die Spurzentrierung, ein Head-Up-Display sowie Kreuzung-, Ausweich- und Notfallassistent. Der Stauassistent ist über das Fahrerassistenz-Paket an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise auf die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht die B-Klasse ein sehr gutes Ergebnis von 96 Prozent der möglichen Punkte (Test Juli 2019). Der Daimler-Van schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Fahrer-Knieairbag), neben Front- und Seitenairbags vorn mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen ebenfalls Seitenairbags zur Verfügung. Die höheneinstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis knapp 1,95 m guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,80 m Größe. Gegen Aufpreis lässt sich die B-Klasse mit dem präventiven Crashsystem Pre-Safe PLUS ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft und gegebenenfalls die Fenster sowie das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, so dass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist. Das Warndreieck ist im Kofferraum unter dem Boden untergebracht und damit schlecht zugänglich; den Verbandkasten wiederum könnte man recht griffgünstig in einem der seitlichen Netze unterbringen, wenn man das Gepäckraumpaket ordert (nicht im Testwagen).

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Ein Kofferraum-Trennnetz ist gegen Aufpreis zu haben, es lässt sich hinter den Rücksitzen und hinter den Vordersitzen einspannen.

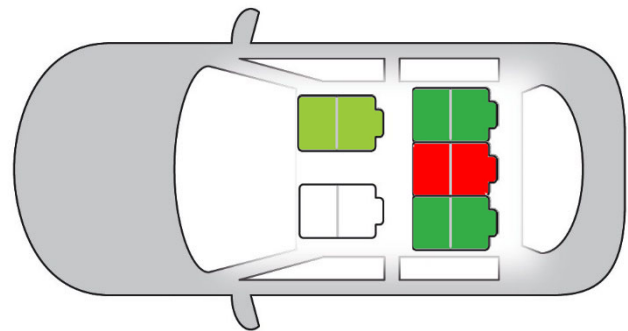
2,0 Kindersicherheit

⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt der B-Klasse im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 90 Prozent der maximalen Punkte (Test 07/2019). Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inkl. i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz wie auch den äußeren Fondsitzen lassen sich hohe Kindersitze problemlos montieren, auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze nebeneinander befestigt werden, für drei ist die Innenbreite zu knapp. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Alle elektrischen Fensterheber haben einen sensiblen und wirksamen Einklemmschutz.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen kleinen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,6 Fußgängerschutz

Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm besteht die B-Klasse mit 78 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Front der B-Klasse ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die Randbereiche der Motorhaube sowie die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß. Die aktive Motorhaube, die sich im Falle eines Aufpralls blitzschnell anhebt, um

mehr Knautschzone über harten Motorbauteilen zu schaffen, trägt ihren Teil zur insgesamt ordentlichen Bewertung bei. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder die Verletzungsschwere zu verringern.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des B 250 4MATIC mit dem Zweiliter-Turbobenziner liegt im ADAC Ecotest bei 7,5 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 205 g/km. Das gibt im CO₂-Bereich magere 15 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei hohen 8,9 l/100 km, wobei hier in erster Linie der Kaltstart sehr negativ ins Gewicht fällt. Außerorts sinkt der Verbrauch auf 6,4 l/100 km und liegt auf der Autobahn bei rund 8 l/100 km. Die Zahlen zeigen, dass der Antrieb gerade für Kurzstrecken wenig geeignet ist, weil die Warmlaufphase des Motors mit einem sehr hohen Verbrauch verbunden ist. Ruhige und gleichmäßige Fahrweise wiederum goutiert der Motor mit Verbrauchswerten, die auch eine fünf vor dem Komma haben können. Dabei ist es aber wichtig, im Eco-Modus zu fahren, damit in den Segelphasen der Verbrenner ganz abgestellt wird. So kann man die

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Sparmöglichkeiten des Antriebs mit seinem Mildhybridsystem konsequent nutzen. Definitiv sparsamer in den meisten Lebenslagen sind die Dieselmotorisierungen in der B-Klasse.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Abgasreinigung im B 250 funktioniert einwandfrei, in allen Lebenslagen sind die Schadstoffemissionen sehr niedrig und bleiben damit weit unter den gesetzlichen Grenzwerten. Auch die strengeren Ecotest-Grenzwerte werden unterboten. Somit sind die vollen 50 Punkte in diesem Bereich absolut

verdient. Da es für den CO₂-Bereich aber nur 15 Punkte gibt und damit die Gesamtpunkte bei 65 liegen, reicht es am Ende nur für 65 Punkte und damit für drei von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

3,8 AUTOKOSTEN

3,8 Monatliche Gesamtkosten

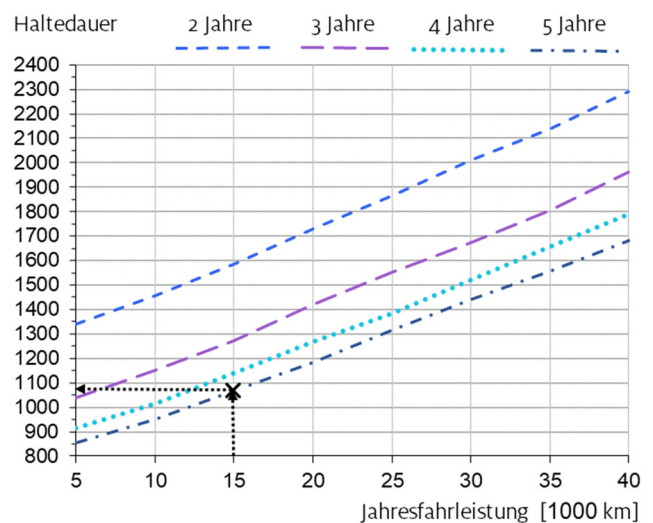
In den letzten zwei Jahren sind die Preise für Mercedes-Modelle rasant gestiegen - so auch für die B-Klasse. Auch der Umfang der Ausstattung hat deutlich zugenommen, kann aber den Preisanstieg nicht wirklich kompensieren. Denn für das getestete Modell B 250 4MATIC in der AMG Line Premium möchten die Stuttgarter mindestens 56.150 Euro haben, mit guter, aber bei weitem nicht umfassender Serienausstattung. So kostet das Fahrerassistenz-Paket ebenso wie die empfehlenswerten Multibeam-Scheinwerfer noch Aufpreis, auch eine variable Rückbank möchte Mercedes extra bezahlt haben. Letztere ist zu empfehlen, auch weil es sonst hinten keine Mittelarmlehne und keine Getränkehalter gibt. Schnell liegt der Listenpreis dann über 60.000 Euro, was für einen Van der unteren Mittelklasse ein stattlicher Preis ist. Die B-Klasse bietet eine Menge Qualitäten, mit der Topmotorisierung wird er sogar zum GTI-Jäger im Schafspelz. Dann muss man aber auch mit erheblichen Kraftstoffkosten rechnen, denn der Turbobenziner ist vieles, nur kein Sparfuchs.

Die Steuer liegt bei 194 Euro im Jahr und damit für einen Benzinler doch recht teuer. Die Einstufungen bei der Versicherung sind mit Ausnahme der Vollkasko (Klasse 22) sehr günstig (Haftpflicht 14, Teilkasko 18). Die Werkstattkosten sind sicher kein Sonderangebot, allerdings kann man Wartungspakete mit Preisvorteil buchen. Mit Garantie-Paketen lässt sich auch die

spärliche Garantie von nur zwei Jahren erweitern auf bis zu fünf Jahre für das Gesamtfahrzeug. Die 30 Jahre Garantie gegen Durchrostung ist immer Serie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1066 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	B 180 7G-DCT	B 200 7G-DCT	B 220 4MATIC 8G-DCT	B 250 e 8G-DCT	B 250 Progressive Line Advanced 4MATIC 8G-DCT	B 180 d 8G-DCT	B 200 d 8G-DCT	B 220 d 8G-DCT
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1332	4/1991	4/1950	4/1950	4/1950
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	130 (177)	150 (204)	160 (218)	175 (238)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1460	250/1620	250/1620	450/1620	350/1800	280/1750	320/1400	400/1600
0-100 km/h [s]	9,4	8,4	7,3	7,6	6,5	10,0	8,5	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	212	223	234	223	250	200	219	234
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,1/6,1 S	6,1/6,1 S	7,0/7,0 S	0,9/0,9 S	7,1/7,1 S	5,2/5,2 D	5,1/5,1 D	5,1/5,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	138/138	138/138	159/159	21/21	162/162	136/136	133/133	135/135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/22/19	13/22/19	14/23/20	15/22/20	14/23/20	15/21/22	15/22/22	15/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	114	114	179	28	194	276	269	274
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	804	823	896	874	1001	838	853	907
Preis [Euro]	38.235	39.811	43.691	47.273	51.182	39.675	41.817	45.577

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbomotor, Mildhybrid (Otto/Elektro), Euro 6d, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.991 ccm
Leistung	175 kW/238 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,1 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.419/1.796/1.562 mm
Leergewicht/Zuladung	1.555/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455/1.540 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Rastatt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,0 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,0/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,9/6,4/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	178 g/km (WTW* 205 g/km)
Reichweite	680 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.630/515 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	345/700/1.295 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	192 Euro	Werkstattkosten	102 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	655 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1066 Euro		
Steuer pro Jahr	194 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/23/20		
Basispreis B 250 AMG Line Premium 4MATIC 8G-DCT	56.644 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.02.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.064 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.274 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	738 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	345 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	345 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/476 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/488 Euro°
Head-up-Display	9.371 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	280 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.012 Euro
Metalllackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.428 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	1,9	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	2,7	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	1,7
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	2,8
Komfort	2,0	Verbrauch/CO ₂	4,5
Federung	1,4	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	2,2		

Stand: November 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer