



Mercedes-Benz T 180 Progressive 7G-DCT

Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse (96 kW / 131 PS)

Bei so vielen Klassikern im Mercedes-Sortiment lässt Mercedes die Namensgebung unangetastet. Nur die Hochdachkombis und baugleichen Kastenwagen nehmen es mit der Tradition nicht ganz so genau. Erst Vaneo, dann Citan und nun also T-Klasse. Gemeint ist dabei immer das gleiche Segment - nämlich eine sehr handwerker- oder familienfreundliches Raumwunder im Kompaktwagenformat. Auf Deutsch: Der direkte Konkurrent zum VW Caddy. Und weil gerade dieses Umfeld sehr preissensibel ist, setzt Mercedes schon seit einigen Jahren auf eine Kooperation mit Renault. Was bei den Franzosen als Kangoo verkauft wird, heißt bei Mercedes eben T-Klasse. Technisch gesehen sind beide Modelle sehr eng beieinander. Das Platzangebot ist hier wie da identisch großzügig. Sogar der kleine aber kräftige Vierzylinder-Benziner (hier: M200) ist ein Gemeinschaftswerk. Bei der Ausstattung gibt es dennoch Unterschiede. Und auch beim Cockpit haben die Schwaben noch einmal Hand angelegt. Mercedes-Fahrer werden sich sowohl schnell mit dem MBUX-Infotainment-System zurechtfinden, als auch mit der Bedienung über die zwei Mini-Touchflächen am Lenkrad. Zum Zeitpunkt des Tests kostet ein schon von Haus aus gut ausgestatteter 131 PS starker T 180 mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe 32.285 Euro. So viel (vernünftiges Auto) bekommt man sonst selten für sein Geld - schon gar nicht bei Mercedes. **Konkurrenten:** u.a. Ford Tourneo Connect, Renault Kangoo, Toyota Proace City, VW Caddy,.

- +** großzügiges Platzangebot, zahlreiche praktische Ablagen, praktische Schiebetüren, komfortable Gesamtabstimmung, geringe Schadstoffemissionen
- relativ hoher Benzinverbrauch, weiter Schwenkbereich der Heckklappe, Einklemmgefahr bei hinteren Fenstern

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Die Karosserie der Mercedes T-Klasse zeigt sich gut verarbeitet, die Spalten verlaufen schmal und weitgehend gleichmäßig. Der Unterboden könnte noch etwas Optimierung im hinteren Bereich vertragen, der vordere Teil unter dem Motor und seitlich ist er aber gut verkleidet und geschützt. Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist zufriedenstellend, es fehlt eine Türrahmenverkleidung, hier und da entstehen Geräusche. Das Material an sich hat man eher einfach und kostengünstig

2,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 7,6 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 54 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 710 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 526 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Ein Anhänger darf lediglich bis zu 1,5 t wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt – sonst dürfen es bis zu 750 kg sein. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes sollte das reichen. Der kompakte Mercedes-Transporter lässt sich aufgrund seiner Abmessungen recht passabel im Stadtverkehr fortbewegen, mit einer Breite von 2,15 m (inklusive Außenspiegel) nimmt er jedoch viel Platz ein. Der Wendekreis liegt bei 11,8 m – nicht gerade wenig für einen Kompaktwagen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen

3,2 Licht und Sicht

Die T-Klasse schneidet im Sichtkapitel zufriedenstellend ab. Das vordere Ende des Fahrzeugs lässt sich nur erahnen. Das liegt am langen Armaturenbrett und daran, dass sich die vordere Motorhaubenkante dem Blick des Fahrers entzieht – immerhin ist die Haube nicht allzu lang. Das Fahrzeugheck dagegen lässt sich durch die steile Heckklappe gut abschätzen. Hilfreich sind hier die serienmäßigen Parksensoren, eine Rückfahrkamera sowie ein Parkassistent.

⊕ Dank der höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken. Die T-Klasse ist bereits ab dem Basismodell mit LED-Scheinwerfern ausgestattet – das ist vorbildlich. Das Abblendlicht ist angenehm hell, dürfte allerdings eine homogenere Lichtverteilung erzielen. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist ebenfalls serienmäßig. Nur die LED-Nebelscheinwerfer kosten extra und übernehmen zudem die Funktion des Abbiegelichts. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht

gestaltet. Hier spürt man den Nutzfahrzeugcharakter der T-Klasse. Im Innenraum findet man mit Ausnahme der Armaturenbrettoberseite ausschließlich harten und kratzempfindlichen Kunststoff vor. Der Einsatz unterschiedlicher Materialien wertet den Innenraum aber optisch auf.

⊕ Die Motorhaube wird über zwei Gasdruckfedern offen gehalten.

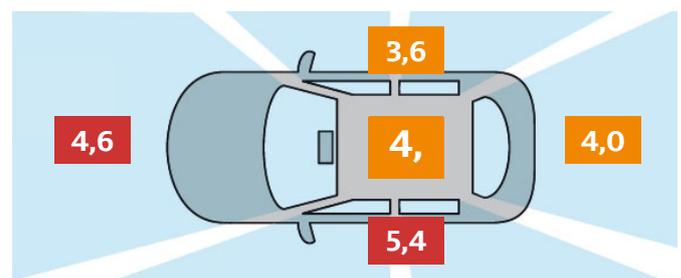
Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) beihelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlauf-eigenschaften sind nicht lieferbar.

⊕ Praktisch sind die serienmäßigen zwei Schiebetüren im Fond, die den Platz zu den drei Einzelsitzen hinten freigeben. Auf der serienmäßigen Dachreling kann man mit einem geeigneten Trägersystem bis zu 100 kg transportieren. Mit dem Progressive-Paket (Testwagenausstattung) beinhaltet die Dachreling bereits verdrehbare Querträger, die sich ohne Werkzeug quer einspannen und als Dachträger für 80 kg Last einsetzen lassen.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken mit Diesel verhindern würde, ist nicht vorhanden.

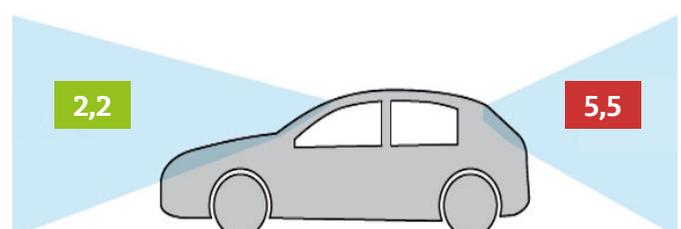
Rundumsicht

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.



zu haben. Immerhin verfügen die Außenspiegel über einen sphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Hochdachkombi lediglich ein ausreichendes Ergebnis, besonders die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach außen deutlich ein. Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Objekte oder Kinder hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen – da ist die serienmäßige Rückfahrkamera eine sinnvolle Hilfe. Ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht. Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

1,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet die Mercedes T-Klasse einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Türen sind groß und öffnen sehr weit (bis 90-Grad-Winkel), die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen in drei Positionen offen. Die Vordersitze befinden sich in bequemer Höhe (knapp 57 cm über Fahrbahn, Sitz ganz nach unten gestellt), die Schweller liegen in zufriedenstellender Höhe und besitzen eine durchschnittliche Breite. Im Fond gibt es zwar praktische Schiebetüren, sodass man annähernd aufrecht einsteigen kann, allerdings muss man auch hinten auf den etwas erhöhten Schweller achten. Angenehm fällt auf, dass es im Fond keinen Mittelunnel gibt

0,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Hochdach-Kombi kann mit seinem überdurchschnittlichen Kofferraumvolumen punkten. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 530 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 1.045 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 22 handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 1.065 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 2.125 l Volumen verfügbar.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe lässt sich lediglich manuell öffnen, die Entriegelungstaste ist gut erreichbar. Beim Öffnen muss man jedoch einen großen Schritt zurück machen, da die Klappe durch ihre Größe einen weiten Schwenkbereich hat. Steht sie offen, können Personen bis knapp 1,95 m Körpergröße aufrecht darunter stehen. Allerdings muss seitlich auf die



Trotz des kastenförmigen Aufbaus und der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten wegen der breiten Dachsäulen nur mäßig.

und Haltegriffe über allen Türen am Dachhimmel zur Verfügung stehen – an den B-Säulen (für leichteres Einsteigen kleinerer Personen) fehlen diese allerdings.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Positiv ist jedoch, dass das Keyless-System deaktiviert werden kann. Ungünstig ist zudem, dass die beiden Schiebetüren im Anschlag nicht fest arretieren, sondern nur mittels Widerstand offen gehalten werden.



Der Kofferraum mit 530-2125 Liter Volumen lässt keine Wünsche offen.

Gasdruckfedern geachtet werden, die etwas im Weg stehen. Optional gibt es asymmetrische Hecktüren. Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format und eine große Kofferraumöffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 58 cm über dem Boden, dadurch muss das Gepäck beim Beladen nicht weit angehoben

werden. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche auf gleicher Höhe mit der Ladekante liegt.

⊖ Die Schlaufe zum Herunterziehen der Klappe ist ungünstig, da man damit nicht genügend Kraft zum Schließen aufwenden kann – die Klappe muss immer von außen nachgedrückt werden, wobei die Hände schmutzig werden können. Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht. Der große Kofferraum verfügt lediglich über eine kleine Lampe, die bei Dunkelheit das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank des Mercedes ist asymmetrisch geteilt klappbar. Das funktioniert vom Innenraum aus unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Bei vollständig nach hinten geschobenen Vordersitzen kann man die Lehnen aber nicht ganz umklappen, selbst wenn die Kopfstützen abgezogen werden. Beim Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen.

⊖ Seitenfächer sucht man im Gepäckraum ebenso vergebens, wie auch ein Fach unterhalb des Kofferraumbodens. Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat



Die niedrige Ladekante und die große Öffnung machen den Transport auch sperriger Ladung einfach.

kaum Ablagen für Kleingut, immerhin gibt es vier stabile Verzurösen sowie zwei Taschenhaken in den Seitenverkleidungen.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ In der Progressive-Ausstattung (Testwagenausstattung) wird das aufgeräumt wirkende Cockpit von dem 7-Zoll-Touchscreen des MBUX-Infotainmentsystems dominiert. Der ist zwar hoch montiert, aber recht weit vom Fahrer entfernt. Das gestaltet die Bedienung nicht sonderlich einfach, zumal die Touchflächen teils recht klein ausfallen. Das Bediensystem ist weitestgehend logisch aufgebaut. Der große Funktionsumfang lässt sich durch praktische und haptische Schnellwahltasten unter dem Bildschirm vereinfachen. Positiv hervorzuheben ist, dass der Touchscreen leicht zum Fahrer geneigt, gut zu erreichen und weit oben platziert ist. Unterhalb befindet sich die Bedieneinheit für Grundfunktionen und die der serienmäßigen Klimaautomatik. Sie dürfte zwar etwas höher platziert sein, lässt sich aber dank der großen Drehregler und der gut erkennbaren Symbole einwandfrei bedienen – lediglich der Schalthebel ist unter Umständen etwas im Weg. Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich auch die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung befinden, blickt der Fahrer auf das Kombiinstrument mit konventionellen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Drehzahl, das sich tagsüber wie nachts einwandfrei ablesen lässt.

An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite verstellen und der Wählhebel der Automatik liegt insgesamt gut zur Hand.

⊖ Die Mercedes-typischen Mini-Touchflächen auf dem Lenkrad reagieren etwas unpräzise und können hier und da ungewollte Befehle auslösen.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist akzeptabel, die Materialanmutung kann die Nähe zum Nutzfahrzeugsektor allerdings nicht kaschieren. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Von Haus aus ist der Schwabe in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das serienmäßige Infotainmentsystem MBUX mit 7-Zoll-Display bietet FM- und Digitalradio (DAB+), USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) inklusive

Auto-Update-Funktion, Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden) sowie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Mithilfe der Mercedes-me-App lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und -funktionen steuern.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen ist das Platzangebot in der T-Klasse beachtlich, die Kopf- und Beinfreiheit sowie der seitliche Entfaltungsspielraum sind großzügig. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht für Personen bis zu 1,95

m aus – die Kopffreiheit reicht theoretisch sogar für Personen bis zu 2,50 m Körpergröße. In Verbindung mit der Innenbreite spiegeln sich die Messwerte auch subjektiv wider, man hat ein großzügiges Raumgefühl.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Die Fondsitzebank bietet ein noch gutes Platzangebot. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für 1,90 m große Insassen aus. Die Kopffreiheit würde für eine Personengröße von knapp 2,35 m ausreichen. Auf der zweiteiligen Rückbank ist der Mittelsitz ausgeformt und konturiert, sodass sich drei Einzelsitze ergeben und drei Erwachsene ausreichend Platz finden. Das Raumgefühl ist auch im Fond angenehm, hier wird es allerdings durch die erhöhte Seitenlinie etwas eingeschränkt.

⊖ Ein Panorama-Glasschiebedach, das zusätzliches Licht in den Fond lässt, ist nicht verfügbar.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen – verschiebbare Rücksitze sowie neigungsverstellbare Rücksitzlehnen gibt es nicht. Vorn findet man zahlreiche praktische Ablagen vor, eine geräumige Dachgalerie und Fächer auf der Armaturentafel. Es gibt ein separates Ablagefach für das Smartphone, ein weiteres Fach unter der Mittelarmlehne und in den kleinen Türfächern lässt sich vorn selbst eine Ein-Liter-Flasche verstauen. Im Fond findet man, abgesehen von kleinen Fächern in den Türen,

ausklappbaren Tischen mit Becherhaltern sowie geschlossenen Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten.

⊕ Das beleuchtete Handschuhfach ist serienmäßig als kompakte Schublade ausgeführt, das sich jedoch weder abschließen noch klimatisieren lässt. Das Schubfach kann, sofern sich keine Beine eines Beifahrers im Weg befinden, weit aufgezogen werden, sodass der Fahrer komfortabel auf den Inhalt zugreifen kann.

2,9 KOMFORT

2,8 Federung

Die T-Klasse ist mit einem Standardfahrwerk ausgestattet, verstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind wie in diesem Segment üblich nicht erhältlich. Das Fahrwerk macht seine Sache aber recht gut und bietet einen ordentlichen Federungs-

komfort. Bei geringen Geschwindigkeiten spricht es etwas steifbeinig auf Unebenheiten an, mit zunehmendem Tempo bessert sich das Ansprechverhalten. Auf schlechten Landstraßen halten sich die Aufbaubewegungen in angenehmen

Grenzen, nur bei regelmäßig wiederkehrenden Anregungen kommt etwas Unruhe in das Fahrzeug. Auch auf Kopfstein-

pflaster schlägt sich der Hochdach-Kombi wacker, die Fahrt darüber ist jedoch deutlich spür- und auch hörbar.

3,0 Sitze

Die Vordersitze bieten einen passablen Seitenhalt und sind nicht zu straff gepolstert. Abgesehen von höhen-, längs- und lehneneigungsverstellbaren Vordersitzen finden sich serienmäßig keine weiteren Anpassungsmöglichkeiten – abgesehen von der elektrischen Zweibein-Lendenwirbelstütze auf der Fahrerseite. Eine Mittelarmlehne ist serienmäßig an Bord –

höhen- oder längsverstellbar ist sie jedoch nicht. Die zweiteilige Rückbank ist ausreichend konturiert und selbst der Mittelsitz ist ausgeformt. Allerdings sitzt man im Fond weniger komfortabel und die Polsterung ist recht weich. Hinzu kommt, dass die Lehneigung nicht sonderlich bequem ist und eine Mittelarmlehne fehlt.

3,6 Innengeräusch

Der Hochdachkombi ist prinzipbedingt wahrlich kein Leisetretter, bei Tempo 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 70,3 dB(A). Die Geräuschkulisse dominieren vor allem Windgeräusche, der Vierzylinder-Turbobenziner bleibt die

meiste Zeit akustisch unauffällig und wird erst im oberen Drehzahlbereich präsenter. Die allgemeinen Fahrgeräusche wie Achspoltern oder Wummern auf schlechten Untergründen sind vorhanden, allerdings eher unauffällig.

2,5 Klimatisierung

⊕ Mercedes rüstet die T-Klasse Progressive immer mit einer Zweizonen-Klimaautomatik aus, die über eine Umluftautomatik verfügt und den Fondbereich über Ausströmer am Ende der Mittelkonsole sowie unter den Vordersitzen

klimatisiert. Serienmäßig schützen getönte Scheiben ab der B-Säule die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung. Für kalte Tage bietet der Schwabe serienmäßig sogar beheizbare Vordersitze.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

Der 1,3 Liter große Vierzylinder-Benziner, der zusammen mit Renault entwickelt wurde, leistet dank Turboaufladung 131 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von kräftigen 240 Nm, das bereits bei 1.600 Umdrehungen pro Minute bereitsteht. Damit ist der Hochdachkombi für die meisten Aufgaben des Alltags ausreichend motorisiert. Den Zwischenspur von

60 auf 100 km/h erledigt er in 6,6 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 9,2 s. Das Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen – dauert 1,2 s. Mercedes gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 11,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 184 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Benziner legt ordentliche Manieren an den Tag. Im Innenraum, etwa an Lenkrad und Pedalerie, sind Vibrationen allerdings besonders im Stand und beim Anfahren deutlich zu spüren. Bei der Leistungsentfaltung merkt man, dass der Ottomotor seine Leistung mit wenig Hubraum generieren muss und dementsprechend stark aufgeladen ist. Die

Folge ist ein merklich verzögertes Ansprechen, insbesondere bei niedrigen Touren. Hat der Turbomotor erst einmal Ladedruck aufgebaut, gibt er seine Leistung allerdings recht homogen ab. Störendes Brummen bei niedrigen Drehzahlen verkniffelt sich der Vierzylinder, bei hohen Drehzahlen neigt er allerdings zum Dröhnen.

2,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe macht seine Sache gut und unauffällig. Für den Alltagsverkehr ist die Antriebskombination sowohl sparsam als auch komfortabel.

Wer gemütlich durch Stadt und Land rollt, wird selten Drehzahlen jenseits von 3000 Umdrehungen sehen. Selbst bei Tempo 130 nicht. Hier liegen im höchsten Gang nur 2500

Touren an. Bei plötzlich sportlicher Gangart benötigt die Getriebebox allerdings schon mal eine Gedenksekunde, bis der richtige Gang gewählt ist. Wer den Wählhebel nach rechts

schiebt, kann die Gänge auch manuell wählen - praktisch beispielsweise fürs Nutzen des Motorschleppmoments bei langer Bergabfahrt.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Fahrdynamik ist nicht die Stärke eines Hochdachkombis, der Schwabe legt dennoch eine zufriedenstellende Fahrstabilität an den Tag. Die T-Klasse überzeugt mit einem guten Geradeauslauf und lässt sich dabei auch von ausgeprägten Spurrinnen nicht übermäßig aus der Ruhe bringen. Der Schwabe zeigt in zügig durchfahrenen Kurven viel Karosserieneigung – besonders hohe Kurvengeschwindigkeiten sind ohnehin nicht möglich, da er früh beginnt über die Vorderachse zum äußeren Kurvenrand zu schieben. Geht man in der Kurve abrupt vom

Gaspedal, drängt das Heck spürbar nach außen, wird durch das ESP aber rasch wieder eingefangen. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der T 180 zwar sicher, aber wenig dynamisch: Bereits beim ersten starken Anlenken bremst das ESP den Wagen stark ein, sodass man problemlos wieder in die ursprüngliche Fahrspur lenken kann – das spiegeln auch die niedrigen Geschwindigkeiten bei der Fahrt um die Pylonen wider. Die Traktion der Vorderräder kommt mit dem 130 PS starken Benziner meist gut zurecht.

2,8 Lenkung

Die Mittelstellung der Lenkung ist bei höheren Geschwindigkeiten ordentlich definiert und zufriedenstellend erfüllbar. Die Lenkpräzision ist gut, leidet jedoch unter der ausgeprägten Wankneigung der Karosserie. Lenkt man stärker ein, setzt die

T-Klasse den Lenkbefehl zunächst in kräftige Karosseriebewegungen um. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8 Lenkradumdrehungen.

2,9 Bremse

Bei der T-Klasse verbaut Mercedes vorn wie hinten Scheibenbremsen. Der baugleiche Renault setzt hinten auf günstigere Trommeln. Bei der Wirksamkeit der Bremsanlage macht dies jedoch keinen großen Unterschied. Bei einer Vollbremsung

aus 100 km/h kommt der Mercedes nach 36,2 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) – ein zufriedenstellender Wert. Ansprechbar und Dosierbarkeit gehen ebenfalls in Ordnung.

2,0

SICHERHEIT

1,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Mercedes T-Klasse hat zahlreiche Assistenzsysteme bereits serienmäßig an Bord wie beispielsweise Spurhalteassistent, Totwinkelwarner, Müdigkeitswarner, Verkehrszeichenerkennung und Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung sowie Fußgängererkennung. Bei einer Notbremsung macht das Fahrzeug den nachfolgenden Verkehr mit blinkenden Bremslichtern aufmerksam.

⊖ Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die automatisch den Abstand zum Vordermann hält, ist nicht erhältlich.

1,9

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei der Insassensicherheit erreicht die T-Klasse im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 91 Prozent der möglichen Punkte (Test: 07/2022) – ein gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Schwabe damit ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Mercedes stattet die T-Klasse mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Airbags für alle außen sitzenden Insassen und einem Mittenairbag aus. Die Vordersitze sind zudem mit einem verriegelnden Beckengurt ausgestattet. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig ist eine eCall-Funktion mit automatischem Notruf an Bord, das bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Die Kopfstützen schützen vorn bis zu 1,95 m und hinten bis zu 1,75 m große Personen wirksam. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. Vier stabile Verzurrösen ermöglichen im Gepäckraum eine Ladungssicherung über Kreuz.

1,9

Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit bekommt die T-Klasse bei den Crashtests gemäß Euro NCAP-Norm 93 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2022) – ein gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den Fondsitzen und auf dem Beifahrersitz universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Sämtliche Sitzplätze sind für die Montage von Kindersitzen gut geeignet, lediglich der Mittelsitz hinten bietet keine Isofix-Halterung. Auf den äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz (Beifahrerairbag deaktivierbar) lassen sich Kindersitze samt Isofix und i-Size-Freigabe ordentlich befestigen. Auf der Rückbank können bis zu drei Kindersitze nebeneinander befestigt werden, allerdings wird der Platz dann recht eng. Nutzt man im Fond platzeinnehmende

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Die Kindersicherung für die hinteren Schiebetüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht so leicht von den Kindern selbst veränderbar. Ein Kinder-Innenspiegel ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Lediglich die elektrischen Fensterheber für vorderen Fenster haben einen zuverlässigen Einklemmschutz, durch die auftretenden Schließkräfte an den Fondfenstern besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

3,3 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält die T-Klasse im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 69 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2022) – ein durchschnittliches Ergebnis. Während die Motorhaube einen adäquaten Schutz für den Kopf eines angefahrenen Fußgängers bietet, bergen die steifen Windschutzscheibensäulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Zudem weist der Stoßfänger bei einem Zusammenstoß eine erhöhte Gefahr für das Becken auf.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

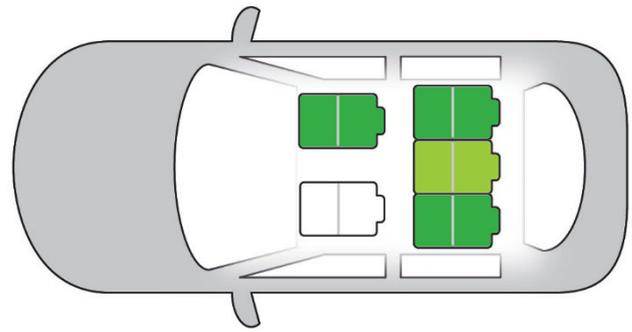
⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mercedes T 180 liegt im ADAC Ecotest bei 7,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 200 g/km. Im ADAC Ecotest gibt es dafür für einen Kompaktwagen vergleichsweise spärliche 17 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 7,2 l, außerorts bei 6,8 l und auf der Autobahn sogar bei 9,3 l Super pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der T 180 punktet im ADAC Ecotest mit niedrigen Schadstoffemissionen. Dank des serienmäßigen Otto-Partikelfilters (OPF) sind die Partikelemissionen in allen Prüfzyklen unter den Grenzwerten – das gibt 49 Zähler. Insgesamt erhält der Stuttgarter mit 66 Punkten drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

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)

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann somit Kollisionen mit Passanten verhindern oder zumindest in ihrer Schwere abmildern.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Die Mercedes T-Klasse T 180 mit Doppelkupplungsgetriebe steht zum Testzeitpunkt für 32.285 Euro in der Preisliste - die Progressive-Edition kostet 1870 Euro obendrauf. Damit ist der Schwabe nicht billig, für einen kompakten Hochdachkombi allerdings recht umfangreich ausgestattet. Notbremssystem, LED-Scheinwerfer, Zweizonen-Klimaautomatik, schlüssellostes Zugangssystem, 17-Zoll-Leichtmetallräder und Infotainmentsystem mit 7-Zoll-Touchscreen und Navigation sind von Haus aus an Bord. Außerdem gehören zwei Schiebetüren und die Dachreling inklusive Dachträger zum Serienumfang. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, dafür sind die laufenden Kosten für Werkstatt oder Versicherung (KH: 17, VK: 23, TK: 21) bei vielen Konkurrenten günstiger. Die Kfz-Steuer beträgt 149 Euro pro Jahr. Bei der Fahrzeuggarantie ist Mercedes recht geizig – mehr als zwei Jahre (ohne Kilometerbegrenzung) kosten extra.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T 160	T 180	T 160 d	T 180 d
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1461	4/1461
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	96 (131)	70 (95)	85 (116)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1500	240/1600	260/1750	270/1750
0-100 km/h [s]	14,7	12,8	15,1	13,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	183	164	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,7 S	6,7 S	5,3 D	5,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	153	151	138	147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	17/23/21	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	157	152	234	256
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	776	782	800	816
Preis [Euro]	31.095	32.285	33.106	34.308

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

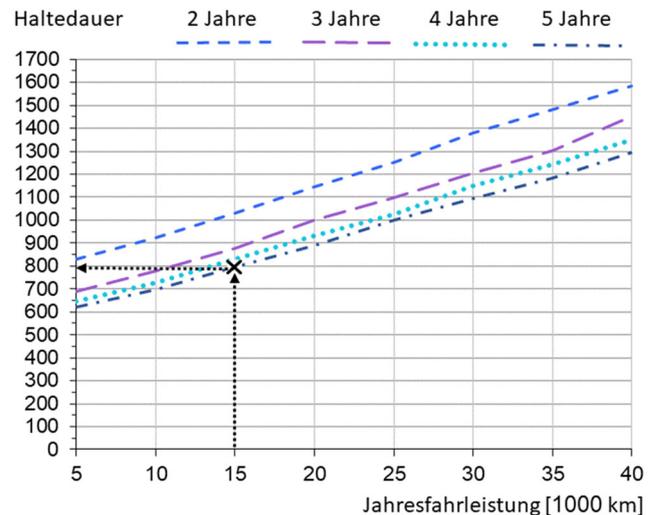
Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 794 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	96 kW/131 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,6 l
CO ₂ -Ausstoß	150 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R 16H
Länge/Breite/Höhe	4.498/1.859/1.811 mm
Leergewicht/Zuladung	1.556/539 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/2.127 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Tankinhalt	54 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Frankreich, Maubeuge

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 95H XL
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Ecotest-Verbrauch	7,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/6,8/9,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	172 g/km (WTW* 200 g/km)
Reichweite	710 km
Innengeräusch 130 km/h	70,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	1.592/526 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	530/1.065/2.125 l

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

Betriebskosten	180 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	119 Euro	Wertverlust	408 Euro
Monatliche Gesamtkosten	794 Euro		
Steuer pro Jahr	149 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/21		
Basispreis T 180 Progressive 7G-DCT	36.691 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.08.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.767
Km-Stand bei Testbeginn	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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvelicht	xxx Euro/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
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	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	609 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: November 2022
 Test und Text: Markus Schönfeld