



Mercedes-Benz V 300 d lang Avantgarde 9G-TRONIC

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse (174 kW/237 PS)

Die Mercedes V-Klasse ist bereits seit 2014 auf dem Markt. Nach zehnjähriger Bauzeit haben die Schwaben den Bus umfangreich überarbeitet. Die größten Änderungen findet man dabei im Innenraum vor. Das Cockpit wurde vollkommen neugestaltet und insbesondere das Infotainmentsystem auf den aktuellen Stand gebracht - hier war die V-Klasse nicht mehr up-to-date. Allerdings hat sich im Zuge der Umgestaltung die Bedienbarkeit merklich verschlechtert. Zwar gibt es gleich drei Eingabemöglichkeiten, um den Touchscreen zu bedienen, leider kann keine davon überzeugen. Zum Glück bietet der Stuttgarter noch eine sehr gut funktionierende Sprachsteuerung, allerdings lassen sich damit längst nicht alle Funktionen ausführen. Die Qualitätsanmutung sucht im Bussegment ihresgleichen, hier wird der Benz dem Premiumanspruch der Marke vollauf gerecht. Der Kunde hat die Wahl zwischen drei Fahrzeuglängen, sechs bis acht Sitzplätzen sowie zwischen Diesel-, Benzin- und Elektromotor (EQV). Zum ADAC Autotest tritt der Mercedes in der mittleren Länge mit sechs Einzelsitzen, dem 237 PS starken Topdiesel sowie Hinterradantrieb an. Der Zweiliter-Vierzylinder sorgt für imposante Fahrleistungen im 2,4 t schweren Bus und bei anderen Verkehrsteilnehmern für verdutzte Gesichter, wenn man der V-Klasse die Sporen gibt. Der Fahrkomfort kann ebenfalls überzeugen, auch wenn Federungs- und Geräuschkomfort nicht an das Niveau der Pkw-Modelle von Mercedes heranreichen. Weniger gut gefallen uns hingegen die schlecht dosierbare Bremse sowie der vergleichsweise lange Bremsweg. Die Preise sind Mercedes-typisch hoch: Für den Testwagen sind über 90.000 Euro fällig - selbst für gutbürgerliche Familien dürfte die V-Klasse damit ein Traum bleiben. Immerhin wurde die Ausstattung im Zuge der Überarbeitung merklich angehoben. Dass dabei, wie bei vielen Mercedes-Modellen der automatisch abblendende Außenspiegel gestrichen wurde, ist jedoch vollkommen unverständlich. **Konkurrenten:** u. a. Citroen Spacetourer, Ford Tourneo Custom, Hyundai Staria, VW T7.

- ⊕ sehr großer und variabler Innenraum, im Bus-Segment konkurrenzloses Qualitätsniveau, guter Fahrkomfort, bemerkenswert gute Fahrleistungen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ schlecht bedienbares Infotainmentsystem, kein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich, keine automat. abblendenden Außenspiegel erhältlich, schlecht dosierbare Bremse, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 4,2

Zielgruppencheck

	Familie	1,4
	Stadtverkehr	4,8
	Senioren	3,7
	Langstrecke	2,7
	Transport	0,8
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	3,2

Ecotest ★★★★★

2,0

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Die Mercedes V-Klasse überzeugt mit einer guten Verarbeitung – innen wie außen. Die Anbauteile sind allesamt sauber eingepasst und die Schweißnähte tadellos versiegelt. Die Türausschnitte sind recht gut gegen Schmutz von außen abgedichtet. Das Interieur wirkt ebenfalls solide gefertigt. Das Armaturenbrett und die Türverkleidungen sind sogar an den Schiebetüren sowie in der dritten Sitzreihe im oberen Bereich geschäumt. Zudem sind die Dachpfosten von der A- bis hin zur C-Säule mit Stoff verkleidet, hier lassen sich die Stuttgarter wahrlich nicht lumpen und stellen beispielsweise den VW T7 Multivan deutlich in den Schatten - die V-Klasse wirkt im Interieur um Welten wertiger. Auch beim Unterboden betreibt Mercedes einen hohen Aufwand, gerade bei einem Bus ist das bemerkenswert. Bis auf das freiliegende Abgasrohr ist die Unterseite vollständig verkleidet - selbst die hinteren Fahrwerkskomponenten. Die

Motorhaube besitzt eine kräftige Gasdruckfeder, die das Öffnen erleichtert und einem das mühsame Einfädeln eines Haltestabs erspart.

⊖ Bei genauem Hinsehen lassen sich kleine Nachlässigkeiten feststellen. So sind die Kunststoffe im Innenraum, die nicht im direkten Sichtfeld liegen, hart und kratzempfindlich. Das Handschuhfach ist nicht mit Filz ausgekleidet und Kunststoffkanten könnten teilweise besser entgratet sein. Das Armaturenbrett knarzt bei schlechten Fahrbahnoberflächen und die Einstiegsleisten beim Auftreten. Das Rollo der Mittelkonsole hackt und ist schwergängig. Die Scharniere der Heckklappe sind am Fahrzeugdach befestigt und nicht verkleidet. Daher sind sie der Witterung ausgesetzt und von oben sichtbar – das geht besser.

2,7

Alltagstauglichkeit

Serienmäßig ist die V-Klasse mit sechs Sitzplätzen ausgestattet, die hinteren Sitze können in vis-à-vis-Stellung (Blickrichtung zueinander) angeordnet werden. Optional lassen sich die Einzelsitze gegen bis zu zwei Dreier-Sitzbänke austauschen. Dann finden bis zu acht Personen in der V-Klasse Platz. Inzwischen beträgt der Tankinhalt der V-Klasse nicht mehr 57 l, sondern üppige 70 l - zuvor hatte der größere Tank Aufpreis gekostet. Damit kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs 875 km weit. Der AdBlue Tank ist mit 24 l ebenfalls großzügig dimensioniert, ein Nachtanken ist daher nur selten notwendig.

⊕ Die maximal zulässige Zuladung fällt beim Testwagen mit 684 kg hoch aus. Die maximale Dachlast beträgt bei einem Trägersystem mit mindestens drei Stützfuß-Paaren insgesamt 150 kg. Gebremste Anhänger dürfen serienmäßig bis zu einer Masse von 2,0 t und ungebremste bis 750 kg gezogen werden – optional kann die Anhängelast auf 2,5 t erhöht werden. Die Stützlast beträgt 100 kg – das reicht, um zwei Elektrofahrräder auf einem Heckträger zu transportieren. Kostete die zweite Schiebetüre auf

der linken Seiten vor der Modellüberarbeitung noch Aufpreis, so ist diese nun serienmäßig an Bord. Optional öffnen und schließen die Türen auch elektrisch betätigt, allerdings verlangt Mercedes dafür happige 3.046 Euro Aufpreis.

⊖ Die Tankklappe kann aufgrund ihrer Position lediglich bei geöffneter Fahrertür geöffnet und geschlossen werden - das ist besonders beim Schließen unnötig umständlich. Serienmäßig gibt es bei einer Reifenpanne keine Möglichkeit, mobil zu bleiben. Gegen Aufpreis kann ein Reserverad inklusive Radmutternschlüssel und Wagenheber erworben werden, das eine Weiterfahrt mit einer Geschwindigkeit von maximal 80 km/h zulässt. Das Notrad befindet sich ungeschützt am Unterboden des Fahrzeugs und muss im Falle einer Reifenpanne dort demontiert werden. Aufgrund der Fahrzeuglänge von 5,14 m und der stattlichen Breite von 2,26 m (inkl. der Außenspiegel) kann sich die Parkplatzsuche schwierig gestalten. Die Handlichkeit wird durch den großen Wendekreis von 12,2 m zusätzlich geschmälert.

2,6 Licht und Sicht

⊕ Wer auf dem Fahrersitz Platz nimmt, überblickt das vorausliegende Verkehrsgeschehen durch die hohe Sitzposition sehr gut. Der Blick auf den umliegenden Verkehr fällt allerdings aufgrund der unübersichtlichen Karosserie eher bescheiden aus. Daher ist gerade beim Rangieren das serienmäßige Park-Paket mit 360°-Kamera inklusive Einparksensoren vorn und hinten und einem aktiven Einparkassistenten eine große Hilfe. Die Rückfahrkamera lugt bedarfsgerecht unter einer Plastikabdeckung hervor und bleibt ansonsten schmutzgeschützt im Verborgenen. Zusätzliche Kameras in den Außenspiegeln und an der Fahrzeugfront ermöglichen bei der 360°-Darstellung ein Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive mit Darstellung der Fahrspur. Das serienmäßige LED Intelligent Light System sorgt für eine gute und situationsgerechte Ausleuchtung der Fahrbahn mit variabler Lichtverteilung sowie Kurven- und Abbiegelicht. Dabei wird die Fahrbahn entsprechend der Lenkradstellung ausgeleuchtet und an Abzweigungen zusätzlich das Abbiegelicht aktiviert, um den jeweiligen seitlichen Bereich besser auszuleuchten. Darüber hinaus wird ab Geschwindigkeiten von 80 km/h das Autobahnlicht aktiviert. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Für 744 Euro ist zudem ein digitaler Innenspiegel erhältlich, der auch dann den Blick nach hinten ermöglicht, wenn die Sicht durch die Heckscheibe versperrt ist. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet und verkleinern dadurch den toten Winkel beim Blick nach hinten.

⊖ Die große Karosserie lässt sich schlecht überblicken. Sowohl das Ende der stark nach unten abfallenden Motorhaube als auch das Heck entziehen sich dem Blick des Fahrers. Die breiten Dachsäulen sowie die nicht versenkbaren Kopfstützen der Fondsitze schränken den Blick nach außen zusätzlich ein, was sich in der Rundumsichtbewertung widerspiegelt. Das Sichtfeld im Innenspiegel könnte großzügiger ausfallen. Die Heckscheibenunterkante ist zwar recht tief angesetzt, die Fondsitze schränken den Blick nach hinten dennoch stark ein – niedrige Hindernisse bleiben im Fahrzeugnahbereich unerkant. Das Scheibenwaschwasser verteilt sich schlecht auf der großen Windschutzscheibe und gelangt so kaum in den oberen Scheibenbereich. Zudem lassen die beiden Scheibenwischer recht große ungewischte Bereiche zurück. Wie bei den meisten Mercedes-Modellen ist ein automatisch abblendender Außenspiegel auf der Fahrerseite nicht mehr

2,3 Ein-/Ausstieg

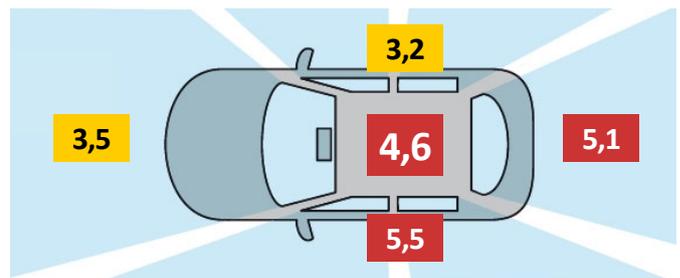
⊕ Serienmäßig ist die V-Klasse mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Mit der Fernbedienung lassen sich die Seitenscheiben vorn und die elektrischen Ausstellfenster hinten öffnen und schließen. Die vorderen Türen öffnen weit und besitzen zwei Feststeller. Diese sind kräftig



Die hohe Sitzposition bietet einen guten Überblick nach vorn, doch die unübersichtliche Karosserie erschwert den Blick nach hinten. Zum Glück sorgen Assistenzsysteme und Kameras für eine bessere Rundumsicht.

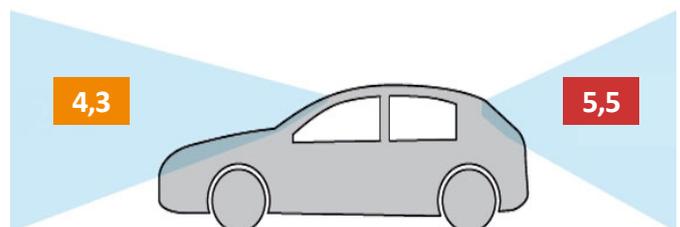
Rundumsicht

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.



erhältlich. Dies führt nachts zu unnötiger Blendung und ist nicht nur eine Komfort-, sondern auch eine merkliche Sicherheitseinbuße.

dimensioniert und halten die Türen zuverlässig offen – selbst an Steigungen. Die Türausschnitte sind groß, man muss aber hoch hinaufsteigen und stößt sich leicht das Knie am herstehenden Armaturenbrett. Insgesamt steigt man zufriedenstellend ein und aus. Ab Werk besitzt die V-Klasse (Avantgarde Edition) auf beiden

Fahrzeugseiten je eine Schiebetür, die sich elektrisch öffnen/schließen lässt. Das Ein- und Aussteigen klappt im Fond durch die sehr großen Türausschnitte sehr bequem, Haltegriffe über den Türen und an den B-Säulen unterstützen bei Bedarf. Die Außenbeleuchtung und zusätzliche Spots in den Außenspiegeln beleuchten das Fahrzeugumfeld.

0,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen der V-Klasse ist enorm. Aufgrund der großen Variabilität durch das Schienensystem beruht die Kofferraummessung im ADAC Autotest auf nachfolgenden Sitzeinstellungen: Zunächst wurden die Sitze der zweiten Sitzreihe (ausgehend von den Vordersitzen) so eingestellt, dass dort eine 1,85 Meter große Person sitzen kann. Anschließend wurde die dritte Sitzreihe (ausgehend von der zweiten Sitzreihe) ebenfalls für 1,85 Meter große Personen eingestellt. In der Konstellation beträgt das Kofferraumvolumen bis zur Scheibenunterkante beziehungsweise bis zur optionalen Laderaumunterteilung 755 l und bis unter das Dach 1.330 l. Klappt man die Rückenlehne der Sitze in der dritten Sitzreihe um und schiebt die Sitze an die zweite Sitzreihe heran, passen bis zur Fensterunterkante 1.220 l hinein. Nutzt man die Sitzlehne ebenfalls als Ablage und stapelt bis unter das Dach, finden 2.425 l Platz. Baut man die Fondsitze beziehungsweise die Sitzbänke aus, beträgt das gesamte Kofferraumvolumen bis zur Fensterunterkante 2.600 l und bis unter das Dach enorme 4.785 l.

1,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Insgesamt kann die Nutzbarkeit des Kofferraums als sehr gut bezeichnet werden. Aufgrund der Heckklappengröße ist allerdings viel Platz hinter dem Fahrzeug erforderlich, damit diese aufschwingen kann. Personen bis zu einer Größe von 1,95 m können aufrecht unter ihr stehen. Die Ladeöffnung ist großzügig dimensioniert, sodass sich selbst sperrige Gegenstände problemlos verstauen lassen. Das Ladegut muss beim Verladen nicht weit angehoben werden, da die Ladekante lediglich 55 cm über der Fahrbahn liegt. Zudem ist der Ladeboden eben, sodass keine Stufe stört. Variables Be- und Entladen ermöglicht die neue V-Klasse mit der beim Avantgarde serienmäßig separat zu öffnenden Heckscheibe. Die Heckscheibe lässt sich so einzeln öffnen und wird über zwei Gasdruckdämpfer offengehalten – eine Griffleiste erleichtert das Schließen. Drei Kofferraumleuchten leuchten das Ladeabteil gut aus.

⊖ Bei geöffneter Heckscheibe steht das Heckscheibenschloss deutlich ab. Große Personen sollten darauf achten, sich hier nicht den Kopf zu stoßen. Die elektrische Heckklappe lässt sich nicht vom Innenraum aus betätigen. Und da für die V-Klasse kein Keyless-System erhältlich ist, muss man an der Heckklappe die gut erreichbare Taste verwenden - Fußschwenk unter die Heckschürze führt hier wortwörtlich ins Leere. Die optionale Laderaumunterteilung kann zur besseren Be- und Entladung nach

⊖ Der hohe Schweller und die weit über der Fahrbahn positionierten Sitze erschweren das Ein- und Aussteigen. Immerhin ist ein Trittbrett vorhanden, um ins Fahrzeug zu gelangen. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist nicht erhältlich - ungewöhnlich und nicht standesgemäß für ein aktuelles Premiummodell.



Die enorme Variabilität des Kofferraumvolumens der V-Klasse ermöglicht eine flexible Anpassung an unterschiedlichste Transportbedürfnisse. Mit bis zu 4.785 Litern bei ausgebauten Fondsitzen ist das Kofferraum-Volumen beachtlich.



Die großzügige Ladeöffnung und niedrige Ladekante der V-Klasse ermöglichen ein komfortables Verladen auch sperriger Gegenstände. Die optional erhältliche Laderaumunterteilung bietet zusätzliche Flexibilität, kann jedoch bei Nichtgebrauch die Sicht nach hinten einschränken.

oben aufgestellt werden. Vergisst man allerdings, die Unterteilung wieder nach unten zu klappen, wird die Sicht durch die Heckscheibe eingeschränkt.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das serienmäßige Sitzschienensystem mit Schnellverriegelung ermöglicht eine hohe Variabilität des Kofferraums. So lassen sich Einzelsitze beziehungsweise Sitzbänke beliebig verschieben oder gar ausbauen.

⊖ Verzurrösen für das Schienensystem sind nur gegen Aufpreis erhältlich. Für kleine Gegenstände gibt es serienmäßig im

Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten in Ablagen oder Seitenfächern. Die Sitze sind schwer, sodass bei der (De-)Montage viel Kraft erforderlich ist. Die Schienenführung ist teilweise recht schwergängig, sodass man die Sitze kaum verschieben kann, wenn man nicht darauf sitzt.

2,0 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Cockpit wurde im Zuge der Modellüberarbeitung vollkommen neugestaltet. Dominiert wird das Armaturenbrett von einem durchgehenden Screen, der aus zwei je 12,3-Zoll-Displays besteht. Links sitzt das nun stets digital ausgeführte Kombiinstrument, das sich sehr gut ablesen lässt und dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten und Designs lässt. Rechts sitzt das Infotainmentsystem, über das sich die meisten Fahrzeugfunktionen steuern lassen. Für die manuelle Befehlseingabe gibt es drei Möglichkeiten, allerdings kann keine davon überzeugen. Die naheliegendste Möglichkeit ist die direkte Eingabe über den Touchscreen. Allerdings ist das berührungsempfindliche Display weit vom Fahrer entfernt, wodurch speziell der rechte Bereich nur schwer zu erreichen ist - das grundsätzliche Cockpit-Layout der inzwischen elf Jahre alten V-Klasse ist nicht auf ein Touchscreen-Bediensystem ausgelegt. Hinzu kommt, dass die Touchflächen recht klein ausfallen und damit schwer zu treffen sind - Fehlbedienungen sind damit an der Tagesordnung. Zweite Eingabemöglichkeit ist das Touchpad unterhalb der Klimabedieneinheit. Nachdem es aus den kompakten Modellreihen inzwischen verbannt wurde, feiert es in der V-Klasse eine zweite Karriere. Allerdings ist die Befehlseingabe darüber umständlich und langwierig und die rechts davon angeordneten Direktwahltasten sowie der Lautstärkeregler werden davon verdeckt. Zudem fehlt hier eine Möglichkeit, den Arm auflegen und das Touchpad damit sicherer bedienen zu können. Dritte Eingabemöglichkeit ist das Touchfeld auf dem Multifunktionslenkrad, das sich allerdings nur sehr unpräzise bedienen lässt. Auch hier sind Fehlbedienungen an der Tagesordnung. Gleiches gilt für die Lautstärkeregelung sowie die Einstellung der Geschwindigkeitsregelung, die ebenfalls über berührungsempfindliche Bedienflächen am Lenkrad erfolgt. Die Bedienstruktur des Infotainmentsystems hat sich nur evolutionär weiterentwickelt und erschließt sich einem recht schnell; für Detailinstellungen muss man jedoch teils tief in die Menüstruktur abtauchen. Aufgrund des großen Systemumfangs und der zahlreichen Einstellungsmöglichkeiten ist eine umfangreiche Eingewöhnung erforderlich, um mit der Fahrzeugbedienung vertraut zu werden.



Die Bedienung des Infotainmentsystems in der überarbeiteten V-Klasse erfordert aufgrund der tiefen Menüstruktur eine umfangreiche Eingewöhnung. Die Touchflächen an Lenkrad und Mittelkonsole sind schwierig handzuhaben.

⊕ Lenkrad, Sitze und Spiegel lassen sich dank der separaten und bestens erreichbaren Bedienelemente mühelos einstellen. Das Lenkrad lässt sich über einen großen Bereich in Höhe und Weite gemäß dem Fahrervunsch anpassen und der rechts im Lenkstock platzierte Wählhebel fürs Automatikgetriebe ist sehr gut erreichbar. Die wichtigsten Bedienelemente der Klimaautomatik sind als Wipptasten in der Mittelkonsole ausgeführt. Die Klimaautomatik (Tempmatic) für den Fondbereich kann sowohl in der Mittelkonsole als auch im Fond durch eine zentrale Bedieneinheit am Dachhimmel eingestellt werden. Die elektrischen Fensterheber vorn besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik samt früh eingreifendem Fenstereinklemmschutz und funktionieren selbst ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Mit der Fernbedienung der Zentralverriegelung können die beiden Fenster geöffnet beziehungsweise geschlossen werden, wenn die jeweilige Taste für Ver- beziehungsweise Entriegelung gedrückt gehalten wird. Das serienmäßige Sprachsystem mit Onlineanbindung funktioniert tadellos und ist nicht auf festgelegte Sprachbefehle angewiesen.

⊖ Die Taste für die elektrische Feststellbremse ist links unterhalb des Lenkrads angeordnet und dort schlecht erreichbar. Für den Beifahrer ist die Handbremse überhaupt nicht zu erreichen, um

den Wagen im Falle eines medizinischen Notfalls zum stehen zu bringen. Die Taste für den Warnblinker ist sehr unscheinbar in der Klimabedieneinheit untergebracht und dort schlecht zu erkennen.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattungsvariante Avantgarde ist die V-Klasse serienmäßig mit dem MBUX-Multimediasystem samt 12,3 Zoll großem Widescreen-Display und einem Soundsystem mit acht Lautsprechern ausgestattet. Gegen Aufpreis bieten die Stuttgarter ein Burmester Surround-System mit 15 Lautsprechern. Neben dem DAB- und FM-Radioempfang stehen eine Bluetooth-Schnittstelle sowie mehrere USB-Anschlüsse zur Verfügung. Smartphone-Inhalte lassen sich mittels Apple CarPlay und Android Auto auf dem Touchscreen darstellen, die Anbindung ist per USB-Kabel sowie kabellos möglich. Neu an Bord ist eine induktive Ladeschale, die gut erreichbar unten an der Mittelkonsole angebracht ist. Auch ein Festplatten-Navigationssystem samt

Echtzeit-Verkehrsinformationen und Augmented-Reality-Funktion ist serienmäßig an Bord. Dabei wird anstatt der Navigationskarte bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste Live-Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt. 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.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Der Benz bietet den vorderen Insassen ein großzügiges Platzangebot. Die Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m zurückschieben. Die Kopffreiheit würde

Personen bis zu einer Größe von 2,10 m Platz bieten. Durch die großzügige Innenbreite, die großen Fensterflächen und die niedrige Seitenlinie ist das Raumgefühl vorn äußerst großzügig.

1,0 Raumangebot hinten

⊕ Auch der Fondbereich ist sehr weiträumig. In der zweiten und dritten Sitzreihe finden Insassen bis zu einer Körpergröße von über 2,15 m dank der enormen Kopf- und Beinfreiheit bequem Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Die Innenbreite ist im Fond mit 1,65 m in der zweiten bzw. 1,59 m in der dritten Reihe ebenfalls üppig dimensioniert, das Raumempfinden sehr angenehm. Das optionale Panorama-Schiebedach lässt zusätzlich viel Licht in den Innenraum, bei Dunkelheit wirkt der Fahrgastraum dank der serienmäßigen Ambientebeleuchtung (64 Farben wählbar) großzügiger. In der dritten Sitzreihe der "langen" V-Klasse finden auch Erwachsene gute Platzverhältnisse vor.



Der Fondbereich des Fahrzeugs zeichnet sich durch ein außergewöhnlich großzügiges Raumangebot aus. Die Innenbreite und die Kopf- sowie Beinfreiheit ermöglichen selbst großgewachsenen Insassen in der zweiten und dritten Sitzreihe ein komfortables Reisen.

2,2 Innenraum-Variabilität

⊕ Die V-Klasse überzeugt mit einer guten Innenraumvariabilität - das darf man von einem Bus jedoch auch erwarten. Gerade im Fondbereich können durch das serienmäßige Schienensystem die Sitze beziehungsweise Sitzbänke nahezu beliebig verschoben, verbaut oder ausgebaut werden. Die ab Werk vorhandenen vier Einzelsitze im Fond können in vis-à-vis-Stellung (Blickrichtung zueinander) positioniert und optional durch Sitzbänke ersetzt werden. Die Lehnen der Einzelsitze und der Rückbänke sind nach vorn umklappbar, wodurch sie als Ablage genutzt werden können. Gegen weiteren Aufpreis lassen sich auch die Sitze für Fahrer und

Beifahrer entgegen der Fahrrichtung nach hinten drehen. Aufpreisfrei erhältlich ist darüber hinaus eine Dreier-Sitzbank in der dritten Reihe, die als Liege verwendbar ist, sowie ein klapp- und verschiebbarer Tisch.

⊖ Die Ablagemöglichkeiten sind in der V-Klasse eingeschränkt. Zum Verstauen kleinerer Gegenstände gibt es vorn große Türfächer und ein geschlossenes Fach zwischen den Sitzen. Das

Fach ist allerdings recht tief angeordnet und somit samt Flaschenhalter schlecht erreichbar. Hier stellt die aufpreispflichtige Mittelkonsole mit Kühlfach und Thermo-Cupholder eine Ausstattungsempfehlung dar (nicht in Verbindung mit drehbarem Komfort-Fahrersitz und -Beifahrersitz erhältlich). Das abschließbare Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format. Im Fond sind einige Ablagen sowie Flaschen- und Becherhalter vorhanden, in der Schiebetürverkleidung befindet sich ebenfalls ein kleines Fach. Die serienmäßigen Fondsitze sind

baugleich (keine Unterscheidung zwischen links und rechts), sodass einzelne Verstellhebel von der linken Fahrzeugseite aus schlecht erreichbar sind. So ist beispielsweise der Längssitzversteller am Sitz rechts unten angebracht und daher von links außerhalb des Fahrzeugs schwer zugänglich. Zudem ist zum Ausbauen und bereits zum Verschieben der Sitze zum Teil viel Kraft erforderlich, da die Schienenführung schwergängig ist und ein Sitz schnell festklemmt.

2,2 KOMFORT

2,4 Federung

Der Testwagen ist mit der optionalen Luftfederung (Airmatic) samt Niveauregulierung ausgestattet. Für einen Bus bietet die V-Klasse einen bemerkenswert guten Federungskomfort, vom Komfortniveau der Mercedes-Modelle mit Luftfederung ist die V-Klasse jedoch ein gutes Stück entfernt. Insbesondere innerorts spricht die Federung erstaunlich herb an, Unebenheiten dringen etwas zu deutlich zu den Insassen durch. Mit höheren Geschwindigkeiten

bessert sich das Ansprechverhalten, wobei die Vertikal- und Wankbewegungen auf welligen Landstraßen deutlich erhöht sind - hier wirken sich das hohe Fahrzeuggewicht von 2,4 t und der Bus-typisch hohe Schwerpunkt negativ aus. Auf der Autobahn stellt sich ein angenehmer Reisekomfort ein, an die Souveränität der Pkw-Modelle mit dem Stern reicht die V-Klasse jedoch auch hier nicht heran.

2,1 Sitze

⊕ Die V-Klasse punktet mit einem bemerkenswert guten Sitzkomfort auf allen Plätzen. Als Avantgarde ist der Bus vorn mit Komfort-Sitzen ausgestattet. Sie verfügen über neigungsverstellbare und ausziehbare Sitzflächen, höhen- und längsverstellbare Kopfstützen, elektrische Vierwege-Lordosenstützen sowie je eine höhenverstellbare Mittelarmlehne auf der Innenseite. Lederpolster sind Serie, eine elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion ist optional zu haben. Die Sitze erlauben dank der vielfältigen Einstellmöglichkeiten eine angenehme Sitzposition. Dies und die bequeme Polsterung sorgen dafür, dass sich mit der V-Klasse selbst lange Strecken entspannt

abspulen lassen, auch wenn der Seitenhalt nur zufriedenstellend ausfällt. Die vier Einzelsitze im Fond sind ordentlich konturiert und ebenfalls angenehm gepolstert. Die Sitzposition ist dank der einstellbaren Lehnenneigung und der beidseitig höhenverstellbaren Armlehnen außergewöhnlich gut. Die optionalen Luxussitze für die erste Sitzreihe im Fond (10.496 Euro) bieten Liegefunktion, Rückenmassage und Klimatisierung.

⊖ Die Armlehnen (vorn wie hinten) werden in fünf unterschiedlichen Neigungen gehalten, hinterlassen aber einen wenig stabilen Eindruck.

3,0 Innengeräusch

Der Mercedes V 300 d schneidet bei den Innengeräuschen lediglich zufriedenstellend ab. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h im Innenraum 68,5 dB(A). Der Dieselmotor ist zwar ordentlich gekapselt, ist im Innenraum aber deutlich vernehmbar und dominiert im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich

die Geräuschkulisse. Die Fahrgeräusche halten sich zwar im Rahmen, die Windgeräusche steigen auch aufgrund der großen Stirnfläche bei höheren Geschwindigkeiten jedoch überproportional stark an.

1,7 Klimatisierung

⊕ In der Ausführung Avantgarde ist die V-Klasse mit der Klimatisierungsautomatik (Thermotronic) inklusive Motorrestwärmeausnutzung und Umluftautomatik ausgestattet. Der Auto-Modus lässt sich in drei Intensitätsstufen betreiben (Focus, Medium und Diffuse). Fahrer und Beifahrer können unterschiedliche Temperaturen vorwählen, die Luftverteilung

erfolgt allerdings nur für beide gemeinsam. Im Fond ist die Klimaautomatik Tempmatic mit zusätzlichem Wärmetauscher und Gebläse vorhanden. Die Fondpassagiere können die Temperatur sowie die Gebläsestufe über ein separates Bediengerät am Dachhimmel wählen. Die Luftaustritte befinden sich im Fußraum und am Dach. Die Seitenscheiben in der zweiten

und dritten Sitzreihe sind fest verbaut, beim Vorfacelift-Modell waren zumindest die hinteren Seitenscheiben optional elektrisch ausstellbar. Für die kalten Tage gibt es optional beheizbare Vordersitze und erstmalig auch eine Lenkradheizung. Eine Sitzbelüftung ist ebenfalls erhältlich. Auch die Einzelsitze in der zweiten und dritten Reihe lassen sich beheizen und zudem belüften, sofern man die Sitzklimatisierung ordert. Gegen Aufpreis gibt es zudem eine Standheizung sowie getönte Scheiben ab der B-Säule. Rollos sind für den Fondbereich nicht zu haben.

⊖ Der Luftstrom aus den neu gestalteten mittleren Lüftungsdüsen lässt sich nicht bedarfsgerecht dosieren. Mittels der seitlich angebrachten Knöpfe hat man lediglich die Möglichkeit, den Luftausströmer komplett zu öffnen oder schließen. Die Seitenscheiben der Schiebetüren können nicht geöffnet werden. Aufgrund des großen Innenraums kann es an kalten Tagen lange dauern, bis eine Wohlfühltemperatur erreicht ist. Hier kann die aufpreispflichtige Standheizung Abhilfe leisten.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Bei den Fahrleistungsmessungen gibt der V 300 d mit dem kräftigen Zweiliter-Turbodiesel in der stärksten Ausbaustufe mit 174 kW/237 PS ein bemerkenswert gutes Bild ab. Dank des maximalen Drehmoments von üppigen 500 Nm, das bereits ab 1.600 Touren abrufbar ist, treibt der Selbstzünder den im Leerzustand 2,4 t schweren Bus erstaunlich energisch voran. Bei voller Beschleunigung stehen beim V 300 d kurzfristig weitere 30 Nm zur Verfügung (Overtorque-Technologie). Wer es darauf anlegt, zeigt mit dem V 300 d den meisten Verkehrsteilnehmern

die Rücklichter: 7,4 s für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h sowie eine Höchstgeschwindigkeit 220 km/h sind durchaus als sportlich zu bezeichnen. Unter den Verbrenner-Bussen reicht dem Stuttgarter keiner das Wasser. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird so in 5,3 s absolviert, von 80 auf 120 km/h geht es in 6,7 s nur geringfügig langsamer. Das Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h ist mit gemessenen 1,3 s ist ebenfalls tadellos, auch hier reißt der kräftige Diesel bei Bedarf gewaltig an.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die aktuelle Dieselmotorengeneration OEM 654 von Mercedes bietet einen verbesserten Geräusch- und Schwingungskomfort gegenüber der Vorgängergeneration (OEM 651). Dennoch ist der Selbstzünder in der V-Klasse deutlicher zu spüren und zu hören als in den Pkw-Modellen von Mercedes-Benz. Motorbedingte Vibrationen sind im Innenraum und dabei vor allem in Lenkrad und der Pedalerie merklich zu spüren. Auch akustisch macht der Diesel stärker als von Mercedes gewohnt auf sich aufmerksam. Er

verkneift sich zwar störende Dröhngeräusche, klingt aber doch recht kernig und ist im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich recht präsent. Die Leistung entfaltet der Vierzylinder dank der zweistufigen Aufladung bemerkenswert spontan und homogen. Der Selbstzünder legt bereits bei niedrigen Drehzahlen sehr kraftvoll los, gleichzeitig geht im bei hohen Motordrehzahlen erst spät die Puste aus - seine Nennleistung erreicht er erst bei 4.200 Touren.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ In der überarbeiteten V-Klasse arbeitet die bekannte Neungang-Automatikgetriebe (9G-Tronic) von Mercedes - die Stuttgarter zählen zu den wenigen Herstellern, die ihre Getriebe selbst entwickeln und produzieren. Der Wählhebel befindet sich gut zugänglich rechts am Lenkrad, nur das Einlegen des Leerlaufs ist nicht optimal gelöst und erfordert eine sensible Hand. Die Wandlerautomatik wechselt die Stufen im normalen Fahrbetrieb unauffällig und geschmeidig. Bei plötzlicher Leistungsabforderung reagiert das Getriebe allerdings recht träge. Schaltet man vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang, wird die Fahrstufe verzögert gewechselt, falls das Fahrzeug noch nicht steht. Das Anfahren klappt hingegen harmonisch und zügig, die Kriechfunktion setzt

spontan ein und ist gut dosierbar. Starkes Betätigen des Bremspedals im Stand aktiviert die Autohold-Funktion. Dann kann man im Stand von der Bremse gehen, ohne dass das Fahrzeug anfährt. Die neun Vorwärtsgänge sind gut abgestuft und passen zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Gesamtübersetzung hat Mercedes im höchsten Gang sehr lang gewählt, die Kurbelwelle rotiert im neunten Gang bei 130 km/h mit lediglich 1.750 1/min. Mit dem Dynamic Select-Schalter kann das Schaltverhalten des Automatikgetriebes beeinflusst werden. Zudem stehen Schaltpaddles am Lenkrad für den manuellen Gangwechsel zur Verfügung.

3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität der V-Klasse ist zufriedenstellend. Der Mercedes zeigt ein träges Ansprechen bei plötzlichen Lenkimpulsen und quittiert diese mit deutlichen Wankbewegungen der Karosserie. Aufbau- und Lenkbewegungen sind sowohl bei starkem Beschleunigen/Bremsen als auch bei schnellen Richtungsänderungen ausgeprägt. Spurrillen haben wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest schneidet die V-Klasse nicht sonderlich gut ab. Das Heck drängt beim ersten Anlenken nach außen und beim Gegenlenken schiebt die V-Klasse deutlich über die Vorderräder. Insgesamt ist der Bus dadurch sehr behäbig und kurzzeitig kaum lenkbar. Eine Kipp- oder Schleudergefahr besteht allerdings nicht. Werden Kurven zu schnell angefahren, neigt der V 300 d früh zum Untersteuern. Lastwechselreaktionen in Kurven sind vorhanden. Durch den Heckantrieb geht die Traktion in Ordnung, die

Antriebsräder neigen aber in den unteren Gängen beim energischen Herausbeschleunigen aus Kurven zum Durchdrehen. Im Bedarfsfall greift hier die Traktionskontrolle ein. Alle Motorisierungen der neuen V-Klasse sind serienmäßig mit Hinterradantrieb ausgestattet – wahlweise auch mit permanentem Allradantrieb 4Matic.

⊖ Die Fahrsicherheit könnte im ADAC Ausweichtest mit einem deutlicheren Geschwindigkeitsabbau durch ESP-Regeleinrichtungen erhöht werden. Der kräftige Motor verleitet im V 300 d zu einer dynamischen Fahrweise, die der Fahrzeugaufbau nur bedingt umsetzen kann. So führt eine zu sportliche Fahrweise schnell zur Überforderung des Fahrwerks – zu Lasten der Fahrstabilität und Sicherheit. Die Massenträgheit des 2,4-t-Buses ermöglicht im ADAC Ausweichtest lediglich eine geringe Fahrdynamik.

2,6 Lenkung

Die V-Klasse ist serienmäßig mit einer Direktlenkung ausgestattet, die eine geschwindigkeitsabhängige Lenkkraftunterstützung mit variabler Lenkübersetzung besitzt und mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter wird. Die Lenkung spricht bei geringen Lenkwinkeln gut an, bietet dem Fahrer um die Mittellage aber wenig

Rückmeldung. Bei großen Lenkwinkeln neigt sich zunächst die Karosserie, bevor der Lenkbefehl umgesetzt wird und der Mercedes der vorgegebenen Richtung folgt. Die Lenkpräzision geht insgesamt in Ordnung, wenn auch aufgrund der Karosserieneigungen gelegentliche Korrekturen erforderlich sind.

3,8 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der V 300 d 38,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist selbst für einen Bus vergleichsweise viel.

⊖ Zuletzt fielen Mercedes-Modelle wiederholt mit schlecht dosierbaren Bremsen auf. Leider ist die überarbeitete V-Klasse hier keine Ausnahme, ganz im Gegenteil. Zunächst muss man

einen großen Leerweg überwinden und dabei ungewohnt viel Kraft aufwenden, ehe die Bremse greift. Anschließend missfällt die Bremsanlage mit einem teigigen Pedalgefühl, ein klar definierter Druckpunkt ist nicht zu spüren. Zwar gewöhnt man sich nach einer längeren Zeit zumindest teilweise daran und passt das Bremsverhalten daran an, punktgenaues Anhalten ist damit jedoch kaum möglich.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die V-Klasse erzielt ein sehr gutes Ergebnis bei der aktiven Sicherheitsausstattung, die im Zuge der Modellüberarbeitung aufgewertet wurde. Zum Serienumfang zählen beispielsweise die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC), der Spurwechselwarner samt Querverkehrserkennung hinten und Ausstiegswarnung sowie der Spurhalte-Assistent. Das Notbremssystem umfasst einen Kollisions- und Abstandswarner sowie jetzt auch einen Kreuzungsassistenten. Ordert man das Fahrerassistenz-Paket für schlanke 214 Euro, verfügt die V-Klasse über einen teilautonomen Autobahnassistenten, der einen aktiven Lenkassistenten sowie die automatisierte Geschwindigkeitsübernahme von Tempolimits sowie des Straßenverlaufes in die ACC- und Limiter-Regelung beinhaltet. Ein direktes Reifendruckkontrollsystem überwacht mit Sensoren jedes Rad. Bei einer Vollbremsung blinken zunächst die LED-Bremslichter und ab dem Fahrzeugstillstand schaltet sich die Warnblinkanlage ein, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erhält die V-Klasse 93 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis. Das Testergebnis stammt aus 10/2014 und ist inzwischen ungültig. Die V-Klasse ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer sowie seit der Modellüberarbeitung auch mit einem Zentralairbag und Kopfairbags für die hinteren Sitzreihen ausgestattet. Die vorderen Gurte sind mit einem Straffer und einem Kraftbegrenzer ausgerüstet. Das vorbeugende Insassenschutzsystem Pre-Safe ist nun ebenfalls stets an Bord. Es strafft die vorderen Gurte und schließt die Fenster und das Schiebedach, sofern eines vorhanden ist. Vorn reichen die Kopfstützen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m. Da sie nah am Kopf liegen, können sie bei einem Heckaufprall optimal wirken. In den hinteren Sitzreihen reichen die Kopfstützen für Passagiere bis zu einer Größe von 1,90 m. Die vorn Sitzenden werden zum Anschnallen ermahnt. Um den Rettungsvorgang zu beschleunigen, leitet ein QR-Code (Aufkleber auf der Innenseite der Tankklappe sowie der gegenüberliegenden B-Säule) die Rettungskräfte direkt zur richtigen Rettungskarte des Fahrzeugs. Zumindest gegen Aufpreis gibt es für die V-Klasse ein Gepäckraumtrennnetz, das sich hinter den Vordersitzen oder hinter der ersten Sitzreihe einhängen lässt.

⊖ Zurrösen für das Schienensystem sind lediglich gegen Aufpreis erhältlich – sie sollten in einem Bus standardmäßig an Bord sein. Die Gurterinnerung berücksichtigt nicht die Fondplätze, sodass der Fahrer nicht gewarnt wird, wenn sich während der Fahrt jemand im Fond abschnallt. Die hinteren Gurte haben zwar einen Gurtkraftbegrenzer, aber keinen Straffer.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

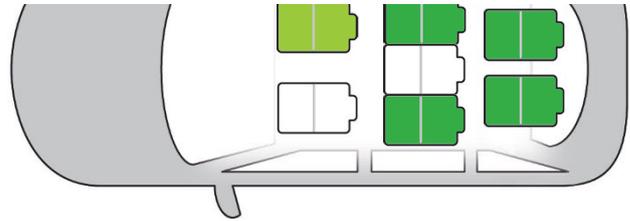
1,9 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht die V-Klasse 87 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung lassen sich universelle Kindersitze aller Altersgruppen problemlos nutzen und mit den fahrzeugseitigen Sicherheitsgurten befestigen. Sie fallen lang aus, die Abstände zwischen den Anlenkpunkten reichen selbst für Sitze mit großem Platzbedarf und die Gurtschlösser sind stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Der Beifahrersitz ist nicht mit Isofix-System erhältlich, allerdings serienmäßig mit einer Kindersitzerkennung ausgestattet. Ein Sensor erkennt einen montierten Kindersitz und deaktiviert automatisch die Beifahrerairbags. Da sich die Kopfstütze des elektrisch verstellbaren Beifahrersitzes nicht ausbauen lässt, eignet sich der Sitz lediglich eingeschränkt für die Montage hoher Kindersitze – daher ist eine Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Die Einzelsitze im Fond sind mit Isofix-Systemen inklusive Befestigungspunkten ausgestattet.

⊖ Der Einklemmschutz bei den hinteren Schiebetüren setzt zu spät ein. Die maximal gemessene Schließkraft an den Schiebetüren beträgt 160 N - hier droht Verletzungsgefahr. Die

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)

Kindersicherung der Schiebetüren wird über einen leicht bedienbaren Kipphebel betätigt. Leider ist dieser auch für den Nachwuchs kinderleicht zu bedienen.

3,4 Fußgängerschutz

Die V-Klasse erhält beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm 67 Prozent der möglichen Punkte und damit lediglich ein befriedigendes Ergebnis beim Fußgängerschutz. Das Testergebnis stammt aus 10/2014 und ist inzwischen ungültig.

⊕ Die V-Klasse verfügt stets über einen Notbremsassistenten, der sowohl auf Fußgänger als auch auf Radfahrer reagiert.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO2

⊖ In diesem Kapitel schneidet der Mercedes V 300 d mit seiner hohen CO₂-Bilanz von 247 g/km schlecht ab – dafür gibt es lediglich einen von 60 möglichen Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 8,0 l/100 km. Dieser setzt sich aus 8,2 l/100 km innerorts, 6,9 l/100 km außerorts und 9,7 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Absolut betrachtet ist der Verbrauch natürlich hoch, in Relation zu Fahrzeuggröße, Gewicht, Anzahl der Sitzplätze und den gebotenen Fahrleistungen geht der Wert aber durchaus in Ordnung.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der V 300 d erfüllt die Abgasnorm Euro 6e und verfügt über eine umfangreiche Abgasnachbehandlung inklusive Harnstoffeinspritzung (AdBlue). So kommen eine Hoch- und Niederdruck-Abgasrückführung, ein Dieseloxydationskatalysator (DOC), ein Partikelfilter mit SCR-Katalysatorfunktion (SDPF), ein

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

SCR-Katalysator (selektive katalytische Reduktion) sowie ein zusätzlicher SCR-Katalysator mit Ammoniak-Sperr-Katalysator (ASC) zum Einsatz. Das zahlt sich aus, denn die neue V-Klasse

erreicht damit im Schadstoff-Kapitel die volle Punktzahl (50 Punkte). Somit bringt es die V-Klasse 300 d insgesamt auf 51 Punkte – das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

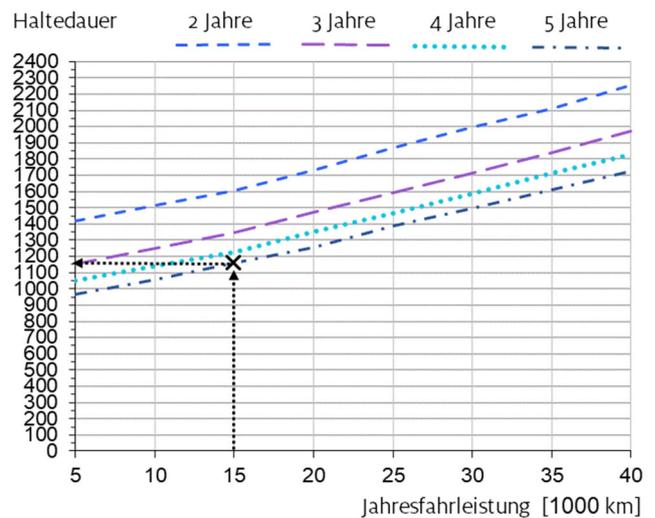
4,2 AUTOKOSTEN

4,2 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Mercedes verlangt für den Topdiesel in der gut ausgestatteten Ausführung Avantgarde zum Zeitpunkt der Veröffentlichung 72.726 Euro. Zweifellos sehr viel Geld, allerdings wurde die Ausstattung im Zuge der Modellüberarbeitung deutlich aufgewertet. So zählen nun u. a. eine zweite Schiebetür und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung zur Serienausstattung, praktische Funktionen wie eine induktive Ladeschale und ein schlüsselloses Start-Stopp-System sind neu hinzugekommen. Stattet man den Bus wie im Falle des Testwagens noch luxuriöser aus, durchbricht man rasch die 90.000-Euro-Grenze. Auch die Fixkosten fallen recht hoch aus. Allein die Kfz-Steuer schlägt hier mit 443 Euro pro Jahr zu Buche. Zudem fallen die Versicherungseinstufungen mit nachfolgenden Typklassen insgesamt ungünstig aus: Haftpflicht (KH) 20, Vollkasko (VK) 24 und Teilkasko (TK) 24. Das Wartungsintervall beträgt großzügige 40.000 km bzw. 24 Monate - je nachdem, was zuerst eintritt. Bei den Garantieleistungen zeigen sich die Schwaben leider weniger großzügig: Auf das Fahrzeug geben die Schwaben lediglich eine zweijährige Garantie. Zumindest gegen Durchrostung beträgt die Garantie üppige 30 Jahre.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1157 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	V 300 lang 9G- TRONIC	V 220 d lang 9G- TRONIC	V 220 d lang 4MATIC 9G- TRONIC	V 250 d lang 9G- TRONIC	V 250 d lang 4MATIC 9G- TRONIC	V 300 d lang 9G- TRONIC	V 300 d lang 4MATIC 9G- TRONIC
Aufbau/Türen	BU/5	BU/5	BU/5	BU/5	BU/5	BU/5	BU/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1950	4/1950	4/1950	4/1950	4/1950	4/1950
Leistung [kW (PS)]	170 (231)	120 (163)	120 (163)	140 (190)	140 (190)	174 (237)	174 (237)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	370/n.b.	380/1200	380/1200	440/1350	440/1350	500/1600	500/1600
0-100 km/h [s]	n.b.	10,7	10,7	9,5	9,5	7,4	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	n.b.	193	188	204	199	220	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	10 S	7,1 D	7,7 D	7,3 D	7,8 D	7,3 D	7,8 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	227	186	202	191	205	192	205
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/24/24	22/24/23	22/24/23	22/24/23	22/24/23	20/24/24	20/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	428	419	478	436	490	439	490
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1066	1017	1143	1045	1132	1096	1157
Preis [Euro]	55.962	53.276	59.959	55.146	62.776	60.432	65.261

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

Informationen rund um Effizienz und Nachhaltigkeit

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,5
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	505/1.084/1.981
• Dachlast/Anhängelast [kg]	62/828
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,91
Herstellungsland	Spanien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	113,7
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	286

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbodiesel, Euro 6e, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.950 ccm
Leistung	174 kW/237 PS bei 4.200 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,3 l
CO ₂ -Ausstoß	193 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	3,24 m ² /0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R 17
Länge/Breite/Höhe	5.140/1.928/1.901 mm
Leergewicht/Zuladung	2.284/816 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1.030/4.630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/150 kg
Tankinhalt	70 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Spanien, Vitoria

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R 18 100W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3
Wendekreis links/rechts	12,1/12,2 m
Ecotest-Verbrauch	8,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,2/6,9/9,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	210 g/km (WTW* 247 g/km)
Reichweite	875 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.255 mm
Leergewicht/Zuladung	2.416/684 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1.220/2.620/4.785 l

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

Betriebskosten	182 Euro	Werkstattkosten	113 Euro
Fixkosten	155 Euro	Wertverlust	707 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.157 Euro		
Steuer pro Jahr	443 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/24		
Basispreis V 300 d lang Avantgarde 9G-TRONIC	70.528 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.01.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	90.111 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.215 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer

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	2.331 Euro*
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	562 Euro*/1.686 Euro
Lenkradheizung	1.145 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.258 Euro
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	3.840 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

4,2

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

Stand: Dezember 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner