



Mercedes V 300 d lang Avantgarde Edition 9G-TRONIC

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse (176 kW/239 PS)

Seit der Markteinführung im Jahr 2014 hat sich die V-Klasse von Mercedes-Benz im Segment der Großraumlimousinen etabliert. Nach fünfjährigem Einsatz verpassten die Stuttgarter dem Bus nun eine Modellpflege, die äußerlich kaum erkennbar ist. So präsentiert sich die überarbeitete V-Klasse mit markantem Frontdesign und unveränderten Außenmaßen – weiterhin in den Versionen kompakt, lang und extralang. Ab Werk finden sechs Personen Platz, die hinteren vier Einzelsitze sind über ein Schienensystem längs verschiebbar und lassen sich ausbauen. Mit den optionalen Dreier-Sitzbänken finden bis zu acht Personen Platz. Unbestuhlt beträgt der Stauraum der Lang-Version enorme 4.785 Liter, bei einer Zuladung von 760 kg (Testwagen). Die Materialanmutung sowie die Verarbeitungsqualität sind auf sehr hohem Niveau. Die überarbeitete V-Klasse ist mit einem Vierzylinder-Diesel in drei Leistungsstufen von 163 bis 239 PS erhältlich. Serienmäßig überträgt das 9G-Tronic Automatikgetriebe die Leistung auf die Hinterachse – gegen Aufpreis auf alle vier Räder (4Matic). Der 2,0-l-Vierzylinder leistet im V 300 d satte 239 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 500 Nm. Für kurze Zeit kann der Selbstzünder zusätzliche 30 Nm zur Verfügung stellen (Overtorque), sodass der simulierte Überholvorgang (60 auf 100 km/h) in 5,6 Sekunden gelingt – für einen Bus mit einem Leergewicht von über 2,4 Tonnen erstaunlich dynamisch. Das Agility Control Fahrwerk mit selektivem Dämpfungssystem ist dagegen nicht für eine dynamische Fahrweise ausgelegt – hier ist die Massenträgheit deutlich spürbar. Der Mercedes erreicht im Ecotest ein Drei-Sterne-Ergebnis. Die V-Klasse punktet ausschließlich mit sauberen Abgasen – hier gibt es die vollen 50 Punkte. Der ermittelte Verbrauch liegt bei durchschnittlich 8,2 Litern auf 100 Kilometer. Der serienmäßige 57-l-Tank reicht demnach für eine Reichweite von 695 Kilometer. Zahlreiche Sicherheits- und Assistenzsysteme unterstützen den Fahrer, beispielsweise mit dem Fahrassistenten-Paket inklusive Spurhalte-Assistent, Totwinkel-Assistent, aktiver Bremsassistent und Pre-Safe-System. Allerdings ist der Mercedes mit einem Grundpreis von 66.164 Euro teuer – zumal hier viele Komfort- und Sicherheitsausstattungen noch nicht enthalten sind. So erhält man mit dem neuen V 300 d ein leistungsstarkes Familien- und Lastenfahrzeug zu einem hohen Anschaffungspreis. **Konkurrenten:** u.a. Citroen Spacetourer, Opel Zafira Life, Toyota Proace Verso, Volkswagen T6.

- +** großer und variabler Innenraum, hohe Zuladung und Anhängelast, gute LED-Scheinwerfer, Platz für bis zu acht Personen, kräftiger Motor
- große und unübersichtliche Karosserie, eingeschränkte Fahrstabilität, hoher Anschaffungspreis, optionales Notrad am Unterboden

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **4,1**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★☆☆**

2,0

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

⊕ Die Mercedes V-Klasse überzeugt mit einer guten Verarbeitung – innen wie außen. Die Anbauteile sind allesamt sauber eingepasst und die Schweißnähte tadellos versiegelt. Das Ladeabteil zeigt sich mit unempfindlichem Stoff verkleidet. Die Türausschnitte sind recht gut gegen Schmutz von außen abgedichtet. Das Interieur wirkt ebenfalls solide gefertigt. Das Armaturenbrett und die Türverkleidungen sind geschäumt und besitzen eine angenehme Haptik. Mit Stoff überzogene Dachsäulen, Metall-Applikationen sowie die Lüftungsdüsen in sportlicher Turbinenoptik werben den Innenraum optisch auf. Der Unterboden zeigt sich, bis auf den Heckbereich, nahezu vollständig verkleidet, wodurch der Motor gut gegen Verschmutzungen geschützt ist.

⊖ 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.

2,6

Alltagstauglichkeit

Der Bus bietet eine befriedigende Alltagstauglichkeit. Serienmäßig ist der Mercedes 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. Mit einer Tankfüllung (57 l) schafft man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs Reichweiten von 695 km. Gegen Aufpreis kann ein Tank mit einem Volumen von 70 Litern erworben werden, der Reichweiten von bis zu 850 km ermöglicht. Der AdBlue Tank umfasst ein Volumen von 24 l – damit ist ein Nachtanken nur selten notwendig.

⊕ Die maximal zulässige Zuladung fällt beim Testwagen mit 760 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 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 locker, um zwei Elektrofahrräder auf einem Heckträger zu transportieren.

⊖ Die Tankklappe kann aufgrund ihrer Position lediglich bei geöffneter Fahrertür aufgeklappt werden. Somit ist der

Tankdeckel zwar gegen unbefugtes Öffnen gesichert, allerdings gelangen so beim Tanken Kraftstoffdämpfe in den Innenraum. Hier wäre es sinnvoller, die Klappe in die Zentralverriegelung einzubeziehen und das Tanken bei geschlossener Fahrertür zu ermöglichen. Zudem fehlt im Tankstutzen ein Mechanismus, der das versehentliche Betanken mit Otto-Kraftstoff verhindert – gegen Aufpreis gibt es einen roten Einfülldeckel mit der Aufschrift Diesel, der nochmals an den richtigen Kraftstoff erinnern soll. Serienmäßig gibt es bei einer Reifenpanne keine Möglichkeit, mobil zu bleiben. Gegen Aufpreis kann ein Reserverad inklusive Radmutternschlüssel und Wagenheber erworben werden (Testwagenausstattung), 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. Ein Reifenreparaturset oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht erhältlich. Eine Dachreling zählt nicht in allen Ausstattungslinien zur Serienausstattung. Aufgrund der Fahrzeuglänge von 5,14 Meter kann sich die Parkplatzsuche schwierig gestalten. Die Stadttauglichkeit ist, auch durch den Wendekreis von rund zwölf Meter, entsprechend eingeschränkt.

2,9

Licht und Sicht

Die V-Klasse erreicht im Kapitel Licht und Sicht insgesamt ein befriedigendes Ergebnis. Die unübersichtliche Karosserie bringt zwar einige Nachteile mit sich, die jedoch von Licht- und Assistenzsystemen kompensiert werden.

⊕ 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 sind, gerade beim Rangieren, Parkassistenzsysteme erforderlich – wie beispielsweise das

Park-Paket mit 360°-Kamera inklusive Einparkensensoren vorn und hinten und einem aktiven Einparkassistenten, der sowohl die Parkplatzsuche als auch das Ein- und Ausparken in Längs- und Querparklücken erleichtert. 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 110 km/h das Autobahnlicht aktiviert. Ebenfalls gegen Aufpreis ist ein Spiegel-Paket erhältlich – dann blenden der Innen- und der linke Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab.

⊖ 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 unerkannt.

Das Scheibenwaschwasser verteilt sich schlecht auf der Windschutzscheibe und gelangt so kaum in den oberen Scheibenbereich. Zudem lassen die beiden Scheibenwischer recht große ungewischte Bereiche zurück. In der Basisversion ist die V-Klasse lediglich mit Halogen-Reflexionsscheinwerfern ausgestattet.

2,3 Ein-/Ausstieg

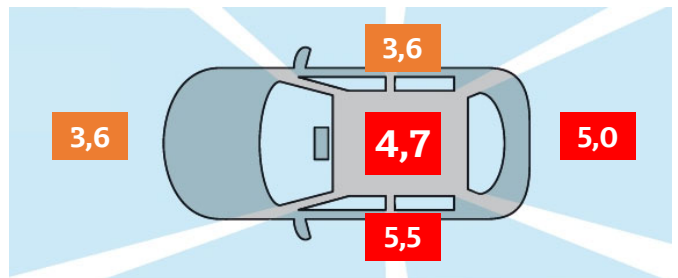
⊕ Serienmäßig ist die V-Klasse mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Mit der Fernbedienung lassen sich die Seitenscheiben vorn und die elektrischen Ausstellfenster hinten öffnen und schließen. Die vorderen Türen öffnen weit und besitzen zwei Feststeller. Diese sind kräftig 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 hervorragenden Armaturenbrett. Insgesamt steigt man zufriedenstellend ein und aus. Ab Werk besitzt die V-Klasse (Avantgarde Edition) auf beiden Fahrzeugseiten je



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

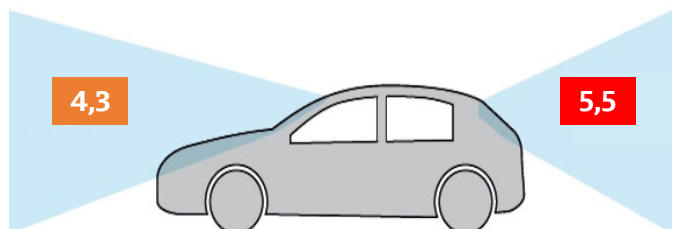
Rundumsicht

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.



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.

⊖ 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.

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. Hier lassen sich bis zu 26 handelsübliche Getränkekisten verstauen. 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. Klappt man zusätzlich die Lehnen der zweiten Sitzreihe um und schiebt diese sowie die dritte Sitzreihe ganz nach vorn, beträgt das Volumen hinter der

dritten Sitzreihe bis zur Fensterkante 1.400 l. Bis zum Dach sind es insgesamt 3.565 l. Baut man die Fondsitze beziehungsweise die Sitzbänke aus, beträgt das gesamte Kofferraumvolumen bis unter das Dach enorme 4.785 l.



Der riesige Kofferraum lässt wirklich keine Wünsche offen.

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 1,90 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 52 Zentimeter über der Fahrbahn liegt. Zudem ist der Ladeboden eben, sodass keine Stufe stört. Variables Be- und Entladen ermöglicht die neue V-Klasse mit der optional verfügbaren, separat zu öffnenden Heckscheibe (Testwagenausstattung). Die Heckscheibe lässt sich so einzeln öffnen und wird über zwei Gasdruckdämpfer offengehalten – eine Griffleiste erleichtert das Schließen. Die optionale Laderaumunterteilung mit zwei Einkaufskörben ist in

Verbindung mit der separat zu öffnenden Heckscheibe eine sinnvolle Ergänzung der Ausstattungsliste – nur so lassen sich Gegenstände direkt hinter der Heckscheibe ablegen. 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 weder vom Innenraum aus, noch über die Fernbedienung der Zentralverriegelung oder berührungslos durch eine Fußbewegung im Bereich unterhalb des Stoßfängers öffnen beziehungsweise schließen. Die optionale Laderaumunterteilung kann zur besseren Be- und Entladung nach oben aufgestellt werden. Vergisst man allerdings, die Unterteilung wieder nach unten zu klappen, wird die Sicht durch die Heckscheibe eingeschränkt.

2,0 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 sowie Gepäcktrennnetze sind nur gegen Aufpreis erhältlich. Für kleine Gegenstände gibt es serienmäßig im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten in Ablagen oder Seitenfächern. Die Sitze

sind recht schwer, besonders die Dreiersitzbank, sodass bei der Demontage/Montage viel Kraft erforderlich ist. Die Schienenführung ist teilweise recht schwergängig, sodass man die Sitze kaum verschieben kann, wenn man nicht darauf sitzt. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die Fondsitze nicht je nach Einsatzort (links oder rechts im Fahrzeug) unterscheiden. So ist der Verstellhebel für die Sitzposition immer unten rechts angeordnet und daher beispielsweise durch die geöffnete Schiebetür links schwer zugänglich.

1,7 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Das Cockpit wirkt durch die wenigen Taster und Schalter durchaus übersichtlich. Die meisten Funktionen werden über den gut erreichbaren Comand Controller, der weit oben und mittig angeordnet ist, gesteuert – dargestellt werden sie im feststehenden Hauptdisplay. Der Testwagen ist serienmäßig mit dem Comand Online-Navigationssystem inklusive 8,4-Zoll-Display und Controller mit Touchpad ausgestattet. Die Funktionstasten wie Radio, Navigation und Telefon sind deutlich vom Drehregler abgegrenzt und etwas weit weg – das ist nicht optimal. Zudem fehlen Kurzwahltasten und eine Skip-Funktion. Radiosender können lediglich über den Drehregler oder das Touchpad eingestellt werden. Auch die Anordnung des Lautstärkereglers ist anfangs ungewohnt. Die Menüstruktur ist unnötig kompliziert. Teilweise sind Fahrzeugeinstellungen über Lenkradtasten im Kombiinstrument abrufbar, teilweise zusätzlich im Zentraldisplay. Aufgrund des großen Systemumfangs und der zahlreichen Einstellungsmöglichkeiten ist eine umfangreiche Eingewöhnung erforderlich, um mit der Fahrzeugbedienung vertraut zu werden.

⊕ Das Kombiinstrument der neuen V-Klasse ist mit einem neuen Ziffernblatt ausgestattet und liegt weiterhin gut im Sichtfeld des Fahrers. Die analogen Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Drehzahl sind klar gezeichnet und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts gut ablesen. Ein zentraler Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, darüber hinaus gibt es für alle wichtigen Betriebszustände Kontrollleuchten. Türen, Heckscheibe sowie Heckklappe werden dem Fahrer im geöffneten Zustand angezeigt, die Motorhaube wird dabei allerdings nicht berücksichtigt. Das Lenkrad ist über einen großen Bereich in Höhe und Weite einstellbar und der im Lenkstock platzierte Wählhebel fürs Automatikgetriebe ideal greifbar. Der serienmäßige Tempomat mit variabler Geschwindigkeitsbegrenzung wird an einem separaten Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Display angezeigt. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (Distronic) ist optional erhältlich (im Testwagen). Die wichtigsten Bedienelemente der Klimaautomatik sind mittels Wipptasten in der Mittelkonsole angeordnet. Man kann über eine große zentrale Taste ins Klima-Menü am Hauptdisplay wechseln. Da einige Funktionen sowohl über die Tasten als auch im Menü eingestellt werden können, sind sie aufgrund der Doppelbelegung nicht auf Anhieb eindeutig. Die ausstattungsabhängige Klimaautomatik (Tempmatic) im Fond des Testwagens 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). Die Ausstellfenster der dritten Sitzreihe lassen sich optional elektrisch bedienen. Die Automatikfunktion beinhaltet lediglich das Ausstellen der Fenster. Um die hinteren Ausstellfenster zu schließen, müssen die entsprechenden Taster gehalten werden. Mit der Fernbedienung der Zentralverriegelung können alle Fenster geöffnet beziehungsweise geschlossen werden, wenn die jeweilige Taste für Ver- beziehungsweise Entriegelung gedrückt gehalten wird.

⊖ Das zentrale Display ist nicht zum Fahrer hin geneigt und bietet keine Touch-Funktion. Das Touchpad des Controllers ermöglicht zur Systemsteuerung das Nachzeichnen von Buchstaben und Zahlen und eine Wischfunktion, die allerdings der vom Smartphone gewohnten und daher intuitiven Wischrichtung widerspricht. Um einen Menüpunkt weiter rechts zu erreichen, wischt man am Smartphone von rechts nach links – am Touchpad der V-Klasse muss man allerdings von links nach rechts wischen. In den Richtungen oben/unten verhält es sich identisch. Bei der Bedienung des Touchpads und des Dreh-Drück-Stellers wünscht man sich eine Möglichkeit, den Arm auflegen zu können. Mit dem Fahrmodus-Schalter in der Mittelkonsole lässt sich das Fahrprogramm wechseln und so unter anderem das Schaltverhalten des Automatikgetriebes beeinflussen – standardmäßig ist der Comfort-Modus ausgewählt. Der aktuelle Fahrmodus wird ausschließlich über die Buchstaben C (Comfort), S (Sport) und M (Manuell) im Kombiinstrument



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum können das hohe Niveau, das man von Mercedes aus der Pkw-Sparte kennt, nicht ganz bieten. Es liegt jedoch deutlich höher als bei vielen Konkurrenten, denen man die Herkunft aus der Nutzfahrzeugsparte deutlicher ansieht.

angezeigt und wird daher leicht übersehen. Die Anzeigen für Tankinhalt und Kühlmitteltemperatur werden digital angezeigt und sind nur grob skaliert. Das Handschuhfach ist lediglich bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Im Fond fehlen Ablagemöglichkeiten. Es gibt schmale Fächer in den

Schiebetüren und gegen Aufpreis Becherhalter für die dritte Sitzreihe. Der Knopf für die elektrische Feststellbremse ist links recht tief unter dem Lenkrad angeordnet und schlecht erreichbar.

1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattungsvariante Avantgarde Edition kommt serienmäßig das Multimediasystem Comand Online mit dem 8,4 Zoll großen Display und dem Burmester Surround-Soundsystem zum Einsatz. Das onlinefähige Multimediasystem mit Freisprecheinrichtung bietet viele Möglichkeiten, die gewünschte Musik im Fahrzeug wiederzugeben. Neben dem Radioempfang stehen ein DVD-Laufwerk, eine Bluetooth-Schnittstelle, zwei USB-Anschlüsse sowie ein Steckplatz für SD-Karten zur Verfügung. Die Festplattenavigation berücksichtigt Online-Verkehrsmeldungen bei der Routenführung und lässt sich per Spracheingabe bedienen. Die neue V-Klasse ermöglicht mit einer integrierten SIM-Karte im Fahrzeug unterschiedliche Online-Dienste per Mercedes connect me: Neben einem Unfall- und Pannenmanagement kann das Fahrzeug

beispielsweise lokalisiert sowie ver- und entriegelt werden. Zudem beinhaltet das Infotainmentsystem bereits integrierte Mercedes-Benz Apps wie Wetter, Nachrichten und Hotelsuche. Das serienmäßige Burmester Surround-Soundsystem ist mit einer Systemleistung von 640 Watt aufgeteilt auf 15 Lautsprecher plus Bassreflexbox schlichtweg atemberaubend – zur besseren Verständigung im Innenraum werden mit der Sprachverstärkung die Gespräche von Fahrer und Beifahrer auf die hinteren Lautsprecher übertragen.

⊖ Das digitale Radio (DAB+) ist nur gegen Aufpreis empfangbar. Verfügbare Vernetzungsfunktionen wie der WLAN-Hotspot sind von einem gekoppelten Mobiltelefon mit aktiver Datenverbindung abhängig und daher nicht autark nutzbar.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der Van 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 Innenbreite von rund 1,58 m, große Fensterflächen und eine niedrige Seitenlinie ist das Raumgefühl vorn angenehm.

0,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch der Fondbereich ist recht weiträumig. In der zweiten und dritten Sitzreihe finden Insassen bis zu einer Körpergröße von über 2,10 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 ebenfalls üppig dimensioniert, das Raumempfinden sehr angenehm. Das optionale Panorama-Schiebedach lässt zusätzlich viel Licht in den Innenraum.



Im Fond herrschen luxuriöse Platzverhältnisse. Es finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,10 m bequem Platz.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Die V-Klasse bietet eine gute Innenraumvariabilität. Gerade im Fondbereich können durch das serienmäßige Schienensystem die Sitze beziehungsweise Sitzbänke nahezu beliebig verschoben, verbaut oder ausgebaut werden. Die ab Werk vorhandenen Einzelsitze 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 gibt es einen Komfortsitz für Fahrer und Beifahrer (nicht im Testwagen), der entgegen der Fahrtrichtung nach hinten gedreht werden kann. Erhältlich ist darüber hinaus das Liegepaket mit Dreier-Sitzbank, 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.

2,3 KOMFORT

2,6 Federung

Die V-Klasse ist ausstattungsabhängig mit dem Agility Control Fahrwerk mit selektivem Dämpfungssystem ausgestattet. Der Bus neigt auf langen Wellen etwas zum Nachschwingen, besonders bei höheren Geschwindigkeiten, was zu einem schwammigen Fahrgefühl führen kann. Kurze Wellen werden ordentlich von den Insassen ferngehalten, sogar bei regelmäßigem Vorkommen wird die V-Klasse nicht unruhig.

Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel und Querfugen absorbiert die Federung gut, diese sind lediglich wenig im Innenraum wahrnehmbar. Der Fahrkomfort ist auf rauen Fahrbahnbelägen gut. Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen nicht allzu stark durch – wird im Innenraum allerdings akustisch stark präsent.

2,3 Sitze

⊕ In der Testwagenausstattung haben beide Vordersitze eine verstellbare Armlehne auf der Innenseite und ermöglichen eine elektrische Verstellung mit Memory-Funktion. Damit können je Sitz bis zu drei Sitzeinstellungen gespeichert und zu einem späteren Zeitpunkt abgerufen werden. Optional sind zudem Vier-Wege-Lordosenstützen für die Vordersitze erhältlich, die sich in Höhe und Intensität einstellen lassen. Die Sitze erlauben vorn eine angenehme Sitzposition. Die hohen Lehnen sind ordentlich konturiert und bieten dem Rücken eine gute Unterstützung. Die Kontur der Flächen geht in Ordnung, diese könnten insgesamt aber etwas länger sein. Der Seitenhalt ist zufriedenstellend. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank fester Ablage ordentlich abstützen. Die Fondsitze

sind zufriedenstellend konturiert, könnten aber insgesamt mehr Seitenhalt bieten. Die Sitzposition ist im Fond dank einstellbarer Lehnenneigung und beidseitigen Armlehnen angenehm. Die optional bestellbaren Luxussitze für die erste Sitzreihe im Fond bieten Liegefunktion, Rückenmassage und Klimatisierung. Und wer eine Übernachtungsmöglichkeit sucht, kann die hintere Reihe mit einer Dreiersitzbank als Komfortliege ausstatten.

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

3,1 Innengeräusch

Der Mercedes V 300 d schneidet bei den Innengeräuschen lediglich zufriedenstellend ab. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h im Innenraum 69,4 dB(A). Bei höheren Geschwindigkeiten dröhnt das Aggregat nicht übermäßig, allerdings ist ein starkes Brummen bei Drehzahlen knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl auffällig. Auch Wind- und Fahrgeräusche

sind vorhanden, aber durchaus im Rahmen des Erträglichen. Besonders auf schlechten Fahrbahnoberflächen klappern gelegentlich Teile der Innenverkleidung und es sind Fahrwerksgeräusche wahrnehmbar.

1,6 Klimatisierung

⊕ Bei der Avantgarde Edition ist neben der wärmedämmenden Verglasung und der Colorverglasung im Fond serienmäßig die Klimatisierungsautomatik (Thermotronic) inklusive Motorrestwärmeausnutzung und Umluftautomatik verbaut. Die Umluftfunktion schaltet automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden und Sauerstoffmangel vorzubeugen. Betätigt man länger den Umluftschalter, werden automatisch die Fenster geschlossen. Darüber hinaus lässt sich der Auto-Modus in drei Intensitätsstufen betreiben (Focus, Medium und Diffuse). Fahrer und Beifahrer können unterschiedliche Temperaturen vorwählen, die Luftverteilung erfolgt allerdings nur für beide gemeinsam. Die Lüftungsdüsen in Turbinenoptik ermöglichen durch Verdrehen des zentralen Bedienhebels eine

richtungsunabhängige Veränderung der Luftmenge. 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. Optional lassen sich in der dritten Sitzreihe die Seitenscheiben elektrisch ausstellen.

⊖ 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

2,0 Fahrleistungen

⊕ Bei den Fahrleistungsmessungen gibt der V 300 d ein gutes Bild ab. Angetrieben wird der knapp 2,5-Tonnen schwere Bus von einem Vierzylinder-Diesel mit einer Leistung von 176 kW/239 PS (bei 4.200 1/min) und einem maximalen Drehmoment von 500 Nm, das bereits bei 1.600 1/min anliegt. Bei voller Beschleunigung stehen beim V 300 d kurzfristig weitere 30 Nm zur Verfügung (Overtorque-Technologie). Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird so in 5,6 Sekunden absolviert. Damit braucht sich die V-Klasse wirklich nicht zu verstecken und kann durchaus

mit Pkws mithalten. So benötigte beispielsweise das Mercedes CLA 180 Coupé mit 122 PS im ADAC autotest (07/2013) ebenfalls 5,6 Sekunden. Laut Herstellerangaben beschleunigt die V-Klasse in bis zu 7,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 220 km/h. Damit ist die V-Klasse 300 d sogar schneller als der CLA mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,0 Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 216 km/h – wobei sich die Frage stellt, ob das bei einem Fahrzeug dieser Größe sinnvoll ist.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die aktuelle Dieselmotoren generation OEM 654 von Mercedes bietet einen verbesserten Geräusch- und Schwingungskomfort gegenüber der Vorgängergeneration (OEM 651). Der Motor läuft weitgehend vibrationsarm und ruhig, es werden aber leichte Vibrationen an das Lenkrad und die Pedale übertragen. Unangenehme Störgeräusche verkneift sich der Motor weitgehend, abgesehen von der typisch rauen Arbeitsweise eines Diesels –

der Motor könnte noch besser gedämmt sein. Die Leistungsentfaltung ist gleichmäßig und gut, setzt allerdings leicht verzögert ein – dann aber mit Nachdruck.

⊖ Gerade im unteren Drehzahlbereich (1.000 bis 1.500 1/min.) treten störende Brummfrequenzen auf, die im Innenraum stark präsent sind.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ In der überarbeiteten V-Klasse ersetzt das serienmäßige Neungang-Automatikgetriebe (9G-Tronic) die bislang verwendete Siebengang-Automatik. Der Wählhebel befindet sich gut zugänglich am Lenkrad, nur das Einlegen des Leerlaufs ist nicht optimal gelöst. Die Wandlerautomatik wechselt die Stufen im normalen Fahrbetrieb recht sanft. Bei plötzlicher Leistungsabforderung reagiert das Getriebe allerdings träge. Schaltet man vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang, wird die Fahrstufe verzögert gewechselt, falls das Fahrzeug noch nicht

steht. Das Anfahren klappt problemlos, die Kriechfunktion setzt spontan ein und ist gut dosierbar – so lässt es sich einwandfrei Rangieren. Starkes Betätigen des Bremspedals im Stand aktiviert die Autohold-Funktion, die dem Fahrer aber nicht im Kombiinstrument angezeigt wird. Dann kann man im Stand von der Bremse gehen, ohne dass das Fahrzeug anfährt. Erst durch Betätigen des Gaspedals wird die Haltefunktion deaktiviert. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos. Geht man von der Bremse, springt der Motor spontan an und

ermöglicht eine zügige Anfahrt.

Die neun Vorwärtsgänge sind gut abgestuft und passen zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Gesamtübersetzung hat Mercedes im höchsten Gang sehr lang gewählt, der Motor dreht im höchsten Gang bei 130 km/h mit lediglich 1.600 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.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 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. Aufbaubewegungen 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 Van 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.

⊕ Der serienmäßige Seitenwind-Assistent hält das Fahrzeug selbst bei starken Seitenwindböen auf Kurs.

⊖ Die Fahrsicherheit könnte im ADAC Ausweichtest mit einem deutlicheren Geschwindigkeitsabbau durch ESP-Regeleingriffe 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 2,5-t-Buses ermöglicht im ADAC Ausweichtest lediglich eine geringe Fahrdynamik.

2,8 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. Die Lenkung ist beim Rangieren recht direkt ausgelegt und erfordert teilweise einen erhöhten Kraftaufwand. Der Wendekreis fällt mit 12,2 m für die Fahrzeuglänge durchschnittlich aus – um von Anschlag zu Anschlag zu lenken, sind drei Umdrehungen erforderlich.

2,8 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der V 300 d ordentliche 35,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt nicht in ihrer Wirkung nach. Die Dosierbarkeit ist zufriedenstellend. Das

Bremspedal fühlt sich weich an, sodass der Druckpunkt nicht optimal erföhlbar ist. Bei Vollverzögerungen in Kurven schiebt der Mercedes unkritisch über die Vorderräder.

1,8 SICHERHEIT
























1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die V-Klasse erzielt ein sehr gutes Ergebnis bei der aktiven Sicherheit durch zahlreiche Assistenzsysteme. Zum Serienumfang zählt der Attention Assist, der das Lenkverhalten des Fahrers überwacht und ihn bei Müdigkeitsanzeichen zu einer Pause auffordert. Die Avantgarde Edition ist zudem mit dem Fahrassistenten-Paket ausgestattet, das unter anderen den Totwinkel-Assistenten und den Spurhalte-Assistenten beinhaltet. Der Spurhalteassistent warnt den Fahrer beim Verlassen der Spur ohne Blinkerbetätigung und der Totwinkelassistent signalisiert durch leuchtende Dreiecke in den Außenspiegeln, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im seitlichen Fahrzeugbereich befinden. Als weiterer Paket-Bestandteil erkennt der aktive Brems-Assistent, wenn die Gefahr einer Kollision mit einem vorausfahrenden Fahrzeug besteht und gibt ein optisches und akustisches Warnsignal. Im Stadtverkehr reagiert das Notbremssystem zusätzlich auf stehende Hindernisse oder querende Fußgänger. Das serienmäßige Navigationssystem Comand Online beinhaltet den Verkehrszeichenassistenten, der über erkannte Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Einfahr- und Überholverbote informiert. Standardmäßig ist der V 300 d mit einem Geschwindigkeitsregler sowie -begrenzer ausgestattet, der die maximale Geschwindigkeit einhält. 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.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Euro NCAP Crashtest erhält die V-Klasse 93 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test 10/2014). Die V-Klasse ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Gegen Aufpreis sind Kopfairbags hinten erhältlich, allerdings lediglich in einer spezifischen Fahrzeugausstattung: in Verbindung mit Schiebetür links, Fahrzeuglänge lang und ohne elektrische Ausstellfenster. Die vorderen Gurte sind mit einem Straffer und einem Kraftbegrenzer ausgestattet. In Verbindung mit dem Fahrassistenten-Paket besitzt die V-Klasse das vorbeugende Insassenschutzsystem (Pre-Safe). Dann werden die Gurte vorn gestrafft sowie die Fenster (und das eventuell vorhandene Schiebedach) geschlossen. 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 der zweiten Sitzreihe reichen die Stützen für Passagiere bis zu einer Größe von 1,85 m, der Abstand zum Kopf

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
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

geht dabei ebenfalls in Ordnung. 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.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht die V-Klasse 87 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Test 10/2014). Laut Bedienungsanleitung lassen sich universelle Kindersitze aller Altersgruppen problemlos nutzen und mit den fahrzeugeitigen 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 optional 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, der elektrischen Heckklappe und den Ausstellfenstern reagiert zu

3,2 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 (Test 10/2014). Der Stoßfänger erzielte bei den Tests maximale Punkte, da er einen guten Schutz für die Beine der Fußgänger bietet. Zu

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

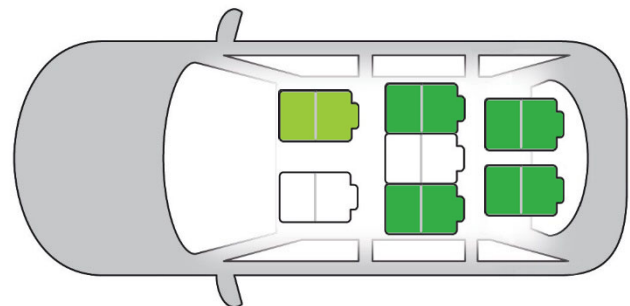
⊖ In diesem Kapitel schneidet der Mercedes V 300 d mit serienmäßigem BlueEfficiency-Paket inklusive Fuel-Efficiency-Generator und Start-Stopp-Funktion durch eine hohe CO₂-Bilanz von 258 g/km schlecht ab – dafür gibt es null von 60 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 8,2 Litern auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 8,2 l/100 km innerorts, 7,0 l/100 km außerorts und 10,0 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

⊖ 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.

spät. Durch zu hohe Schließkräfte besteht hier Gefährdungspotenzial. Die maximal gemessene Schließkraft an den Schiebetüren beträgt 180 N und an der Heckklappe sogar 210 N – hohe Verletzungsgefahr.

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)

aggressiv gestaltet sind jedoch die steifen Dachsäulen der Windschutzscheibe, die daher zu wenig vor Kopfverletzungen schützen. Insgesamt reichte es für die Mercedes V-Klasse dennoch für die vollen fünf Sterne im Euro NCAP Crashtest.

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	7,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Die neue Motorengeneration der V-Klasse 300 d erfüllt die Abgasnorm Euro 6d-TEMP 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 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 50 Punkte – das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

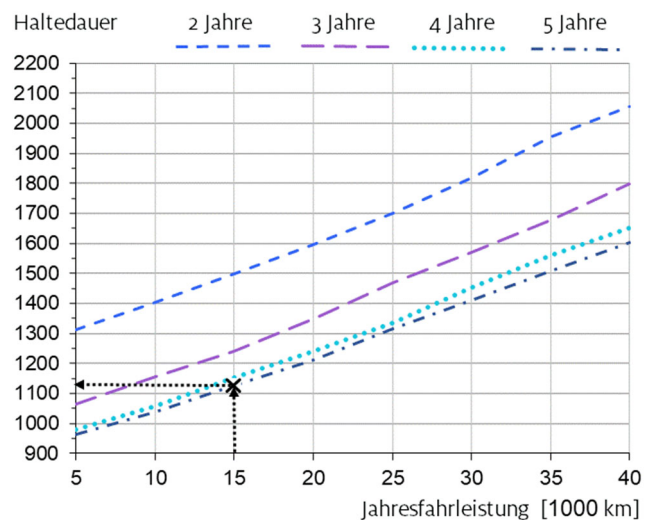
4,1 AUTOKOSTEN

4,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Die neue V-Klasse ist wahrlich kein Schnäppchen. Der Basispreis des getesteten V 300 d lang Avantgarde Edition fällt mit mindestens 66.164 Euro hoch aus, wobei bereits zahlreiche Assistenz- und Sicherheitssysteme zur Serienausstattung zählen. Dennoch gibt es Luft nach oben: So beträgt der Komplettpreis unseres Testwagens 73.661 Euro. Der neuen V-Klasse wird für einen fünfjährigen Berechnungszeitraum ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert, der monatliche Wertverlust liegt bei rund 680 Euro. Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich mit 182 Euro pro Monat hoch aus. Allein die Kfz-Steuer schlägt hier mit 396 Euro pro Jahr zu Buche. Zudem fallen die Versicherungseinstufungen mit nachfolgenden Typklassen insgesamt ungünstig aus: Haftpflicht (KH) 23, Vollkasko (VK) 26 und Teilkasko (TK) 24.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1127 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	V 220 d lang Rise 9G-TRONIC	V 250 d lang Edition 9G-TRONIC	V 300 d lang Edition 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1950	4/1950	4/1950
Leistung [kW (PS)]	120 (163)	140 (190)	176 (239)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	380/1200	440/1350	500/1600
0-100 km/h [s]	11,0	9,4	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	205	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,4 D	7,4 D	7,4 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	157	156	156
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/25/23	22/25/23	23/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	388	390	390
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	965	1011	1065
Preis [Euro]	41.305	51.337	53.717

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.-Diesel, Bi-Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	1.950 ccm
Leistung	176 kW/239 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	7,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,6 l
CO ₂ -Ausstoß	156 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	3,24 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R17
Länge/Breite/Höhe	5.140/1.928/1.880 mm
Leergewicht/Zuladung	2.150/950 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1.030/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/150 kg
Tankinhalt	57 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Spanien, Vitoria

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102Y
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	12,1/12,2 m
EcoTest-Verbrauch	8,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,2/7,0/10,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	215 g/km (WTW* 258 g/km)
Reichweite	695 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.255 mm
Leergewicht/Zuladung	2.440/760 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1.220/2.620/4.785 l

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

Betriebskosten	155 Euro	Werkstattkosten	108 Euro
Fixkosten	182 Euro	Wertverlust	682 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.127 Euro		
Steuer pro Jahr	396 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/26/24		
Basispreis V 300 d lang Avantgarde Edition 9G-TRONIC	66.164 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.04.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	73.661 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.690 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.059 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-/Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/430 Euro
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/526 Euro
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	863 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	3.300 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

4,1

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

Stand: Februar 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer