



Mercedes B 250 e AMG Line 8G-DCT

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (160 kW/218 PS)

Die aktuelle B-Klasse bietet Platz, Komfort sowie Sicherheit und trägt den Beinamen Sports Tourer. Unter dem Label EQ Power ist nun neben Benzin- und Dieselvarianten ein Plugin-Hybrid erhältlich – wir testeten den B 250 e in der Ausstattungsvariante AMG Line, der (elektrische) Fahrfreude mit Alltagstauglichkeit verbinden soll.

Der Hybrid-Antrieb der dritten Generation kombiniert einen 160 PS starken Vierzylinder-Turbobenziner mit einem E-Motor (102 PS). Die daraus resultierende Systemleistung von bis zu 218 PS erzeugt ein maximales Drehmoment von 450 Nm, das über das Doppelkupplungsgetriebe 8G-DCT übertragen wird. Der über 1,7-Tonnen schwere Van der unteren Mittelklasse ist damit dynamisch unterwegs, sodass der simulierte Überholvorgang (60 auf 100 km/h) in 4,4 Sekunden abgeschlossen ist. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 235 km/h angegeben, im elektrischen Betrieb wird die Geschwindigkeit bei 140 km/h abgeregelt.

Die elektrische Energie speichert eine wassergekühlte 15,6 kWh große Lithium-Ionen-Batterie, die sowohl mit Wechsel- als auch gegen Aufpreis mit Gleichstrom aufgeladen werden kann – dann sind selbst kurze Zwischenladungen sinnvoll. Die Hochvoltbatterie befindet sich unter der Rücksitzbank und reduziert das Kofferraumvolumen um lediglich 10 Liter. Die gespeicherte Energie reicht aufgrund des Stromverbrauchs von 25,13 kWh/100 km (elektrischer Fahrbetrieb im ADAC Ecotest) für 52 Kilometer. In Kombination mit dem 35-Liter-Kraftstofftank beträgt die theoretische Reichweite des Plugin-Hybrids rund 545 km. Im ADAC Ecotest schneidet der B 250 e mit insgesamt 51 Punkten und drei von fünf Sternen nur mäßig ab.

Zahlreiche Assistenten und Sensoren bringen neben Komfort auch zusätzliche Sicherheit mit sich. Ein optisches Highlight setzt die optionale Ambientebeleuchtung mit Farbwechselspielen und vielen beleuchteten Elementen im Innenraum (beispielsweise Lüftungsdüsen).

Die Basisversion des Plugin-Hybrids ist ab 37.663,50 Euro erhältlich. Mit viel Ausstattung überschreitet der Testwagen bereits die 60.000-Euro-Marke. Finanzielle Vorteile ergeben sich durch das Förderprogramm Elektromobilität und bei der Kfz-Steuer – in der Basisausstattung (Bruttolistenpreis bis 40.000 Euro) zusätzlich bei der Versteuerung mit 0,25 Prozent für die Privatnutzung von Firmenwagen. **Konkurrenten:** BMW 225xe Active Tourer.

- ⊕ dynamische Fahrleistungen, umfangreiche Assistenzsysteme, sehr gutes Multi-Beam-LED-Licht (Option), wassergekühltes Batteriesystem, Ladeanschluss für Wechsel- und Gleichstrom (Option)
- ⊖ Bediensystem mit hohem Lernaufwand und großem Ablenkungspotenzial, Aufpreise für Selbstverständlichkeiten, kleiner 35-l-Kraftstofftank

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,8
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der B-Klasse kann weitgehend überzeugen. Durch umfangreiche Zusatzausstattung des Testwagens macht der Innenraum einen wertigen Eindruck; vernachlässigt man die edlen Zierleisten und die aufwendige Ambientebeleuchtung (inklusive beleuchteter Luftdüsen), wirkt der Innenraum jedoch recht trist. Dann fällt auf, wie einfach die Materialien gehalten sind: Da gibt es beispielsweise weich geschäumte Kunststoffe lediglich im oberen Bereich, und schon die B-Säule muss ohne Stoffüberzug auskommen. Auf die Verkleidungen sollte man nicht zu fest drücken, sonst knarzt es unschön. Die Lenkstockhebel wirken billig sowie

3,1 Alltagstauglichkeit

Ist der B 250 e rein elektrisch unterwegs, liegt die Reichweite bei etwa 52 km – Mercedes gibt in den technischen Daten also etwas optimistisch eine elektrische Reichweite von 70 bis 77 km (NEFZ) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit der 35-l-Tankfüllung gut 490 km weit. Das Aufladen der Batterie mit einer Brutto-Kapazität von 15,6 kWh dauert mit einer Ladeleistung von 3,7 kW (Serienausstattung) über drei Stunden. Für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 13,1 kWh benötigt.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 445 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Dachreling gibt es allerdings nicht. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, das reicht beispielsweise für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Die Anhängelast darf maximal 1,6 Tonnen betragen, es wird dabei vorausgesetzt, dass der Anhänger eine eigene Bremse hat. Fehlt diese, ist die Anhängelast auf 750 kg

2,2 Licht und Sicht

⊕ Ab Werk ist die B-Klasse lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, gegen Aufpreis sind zwei unterschiedliche LED-Scheinwerfersysteme erhältlich. Das im Testwagen verbaute teurere Multibeam-LED-Licht bietet eine Kurvenlichtfunktion und verfügt über einen dynamischen Fernlichtassistenten, der partiell „schattieren“ kann und damit andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet; zudem bietet es ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. Die nächtliche Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht ist hell und bietet einen guten Kontrast und die Leuchtwerte wird automatisch reguliert.

Die Fahrzeugenden lassen sich gerade vorn zwar nicht direkt einsehen, aber dank der Van-artigen Karosseriegestaltung

wenig stabil, und das Handschuhfach weist unschöne Grate auf. Dem Markenlogan „Das Beste oder nichts“ wird Mercedes damit nicht ganz gerecht. Natürlich ist das Kritik auf hohem Niveau, die Preisgestaltung von Mercedes sorgt jedoch für eine entsprechende Erwartungshaltung.

An der Karosseriequalität hingegen gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt. Den Unterboden hat Mercedes umfassend verkleidet, die Bemühungen um eine möglichst windschnittige Verkleidung sind deutlich erkennbar.

begrenzt. Der gemessene Wendekreis fällt mit 10,8 m zufriedenstellend aus. Mit ihren 4,42 m Länge und 2,03 m Breite lässt sich die kompakte B-Klasse gut in der Stadt bewegen.

⊕ Das wassergekühlte Batteriesystem ermöglicht gegen Aufpreis Ladeleistungen von bis zu 7,4 kW (2-phasig, Wechselstrom/AC) und bis zu 25 kW (Gleichstrom/DC).

⊖ Ab Werk befindet sich nichts an Bord, was einem im Falle einer Reifenpanne weiterhilft. Gegen Aufpreis gibt es ein Reifenreparaturset sowie Reifen mit Notlauf Eigenschaften. Die Tankklappe des Kraftstofftanks muss zunächst an einer Taste im Innenraum entriegelt werden und öffnet nach einer Entlüftungsphase automatisch. Die Entlüftung inklusive Öffnung der Tankklappe ist dabei nicht an die Getriebe position „P“ gekoppelt – so schwingt die Tankklappe bereits auf, wenn man beispielsweise an der Ampel stehend versehentlich an die Entriegelungstaste kommt.



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

zumindest nach hinten gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind aufgrund der flachen Motorhaube gut zu erkennen, hinten fällt dies wegen der höheren Heckscheiben-Unterkante deutlich schwerer – die Rückfahrkamera ist also für eine bessere Übersicht hilfreich.

Clever, aber leider wie fast alles aufpreispflichtig: Steht man vorn an der Ampel, wird die Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplay sichtbar. Dies ist besonders hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für die B-Klasse nicht erhältlich, und zudem kostet alles Aufpreis, was das Ein- und Ausparken erleichtert. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahrkamera und 360-Grad-Kameras sowie ein Parkassistent.

2,2 Ein-/Ausstieg

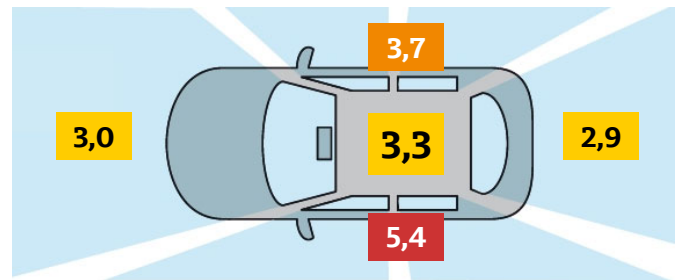
⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt in der B-Klasse deutlich bequemer als in der A-Klasse, denn die etwas höhere Karosserie bringt einige Vorteile mit sich. So sind die Türausschnitte des Mini-Vans höher und breit genug, sodass beispielsweise Personen, die vorn einsteigen, mit dem Kopf nicht so nahe an die A-Säulen kommen. Die Sitze befinden sich in günstiger Höhe (vorn 50 cm über der Straße, Sitze ganz nach unten gestellt), zudem liegen die Schweller recht niedrig – das ist ein klarer Vorteil gegenüber vielen SUV-Konkurrenten. Im Fond stören der etwas in den Türausschnitt ragende Radlauf sowie der knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums. Ansonsten fällt es hier nicht schwer, ein- und auszusteigen. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie nicht zuverlässig. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es an allen Außenplätzen, selbst für den Fahrer. Die optionale Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit wird über das Aktivieren der Front- und

2,7 Kofferraum-Volumen

Um die Einschränkungen im Innenraum so gering wie möglich zu halten, hat Daimler beim Plugin-Hybrid der B-Klasse einige Anpassungen vorgenommen: Die Abgasanlage mündet beispielsweise zentral unter dem Fahrzeugboden, der Endschalldämpfer wurde in den Mitteltunnel und der 35-l-Kraftstofftank in den Achsbauraum integriert. Das Ergebnis: Die Hochvoltbatterie findet unter den Rücksitzen Platz und reduziert das Kofferraumvolumen um lediglich 10 Liter gegenüber den nicht hybrid-motorisierten Schwestermodellen. So fasst das Ladeabteil unter der Kofferraumabdeckung 335 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 540 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich

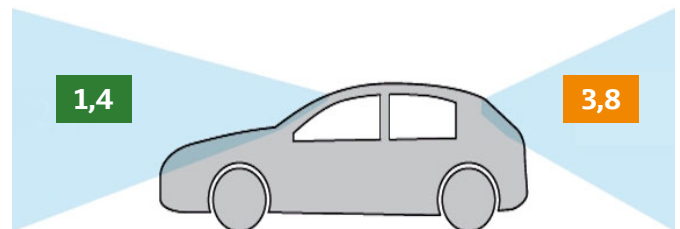
Rundumsicht

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.



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

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



Der Kofferraum des Hybrid-Mercedes fasst mit 335 l nur unwesentlich weniger Gepäck als die herkömmlich angetriebenen Versionen.

auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 690 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.285 Liter Volumen zur Verfügung. Unter der

Kofferraumabdeckung befindet sich ein kleiner Stauraum mit einem Volumen von 5 Litern – ideal für das Ladekabel.

⊖ Der doppelte Ladeboden entfällt beim Plugin-Hybrid B 250 e.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür einen elektrischen Antrieb. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich die Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, womit die Klappe auf einen angedeuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Selbst 1,95 m große Personen müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Größere Menschen sollten allerdings auf das etwas abstehende Schloss achten, das immerhin mit

Kunststoff verkleidet ist.

Die Ladekante liegt etwa 65 cm über der Straße und damit recht günstig. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Im Kofferraum selbst leuchtet zwar nur links eine LED-Lampe. Allerdings gibt es eine zweite in der Heckklappeninnenverkleidung.

⊖ Bei umgeklappter Rücksitzlehne entsteht keine ebene Ladefläche.

2,7 Kofferraum-Variabilität

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

Sinnvolle Verstaumöglichkeiten im Kofferraum sind ohne aufpreispflichtige Extras rar. Serienmäßig gibt es lediglich zwei einfach gestaltete Taschenhaken, und die beiden seitlichen Ausbuchtungen haben aufgrund fehlender Netze keinen

Zusatznutzen. Erst mit dem optionalen Laderaumpaket ziehen praktische Details in den Kofferraum ein, wie beispielsweise ein 12-V-Anschluss, links und rechts praktische Netze und die als strapazierfähige Wendematte ausgeführte Kofferraummatte.

⊖ Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen muss man darauf achten, die Sicherheitsgurte nicht einzuklemmen. Ein Sicherheitstrennnetz zwischen Ladeabteil und Fahrgastraum ist lediglich optional erhältlich.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Die B-Klasse ist ein weiteres Mercedes-Modell mit dem Bediensystem MBUX. Damit hat der Fahrer die Wahl, ob er Befehle über die beiden Touchflächen am Lenkrad, das optionale Touchpad auf der Mittelkonsole, die Touchfunktion des Infotainmentsystems selbst oder die Sprachsteuerung eingibt, wobei man mit letzterer nicht alle Funktionen ansteuern kann. Die Bedienstruktur des Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell, hier ist Mercedes ein großer Fortschritt gelungen. Die Handhabung mit den beiden Touchtasten in den Lenkradspeichen ist allerdings mühsam, da man nicht so zielgenau und schnell durch die Menüs navigieren kann wie mit dem Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell. Das hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Gleiches gilt für den Bordcomputer beziehungsweise die Funktionen des digitalen Kombiinstrument, das sich mit der linken Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Der bekannte Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell mutet vielleicht nicht so modern an, war in seiner Handhabung aber



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut und die Materialauswahl der Fahrzeugklasse angemessen, auch wenn aufgrund eines Preises von über 60.000 Euro für den Testwagen die Erwartungshaltung mitunter nicht ganz erfüllt wird. Die Bedienung ist grundsätzlich gelungen, das neue Bediensystem MBUX kann allerdings nicht gänzlich überzeugen.

das merklich zielsicherere Eingabegerät. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkeregler – ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch.

Die Bedienung der B-Klasse gibt kaum Rätsel auf. Die wenigen verbliebenen Schalter im stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar, die Klimabedieneinheit ist nun höher positioniert und damit gut erreichbar. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur umständlich über Wipptasten, und der Wert wird nicht im Bedienteil, sondern dauerhaft unten im Infotainmentdisplay eingeblendet.

⊕ Hat man sich mit den neuen Eingabemethoden und der Menüstruktur angefreundet, kann man mit der Bedienung gut zurechtkommen. Der Funktionsumfang ist gewaltig, es gibt aber auch viele Automatikfunktionen, die gut abgestimmt sind und denen man guten Gewissens die Steuerung überlassen kann. Alle Schalter und Tasten sind vorbildlich beleuchtet. Gegen Aufpreis bilden die beleuchteten Lüftungsdüsen einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung; ein tolles Lichterspiel, das so in dieser Klasse bisher nur Mercedes bietet. Für die, denen es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.

⊖ Das digitale Kombiinstrument wirkt durch die umliegenden Kontrollleuchten recht gedrängt. Man kann zwar aus vorgegebenen Ansichten auswählen, allerdings lässt sich lediglich ein Rundinstrument anzeigen, beispielsweise für

Geschwindigkeit, Leistungsabgabe des E-Motors oder Drehzahl des Verbrennungsmotors. Hier wird die verfügbare Displayfläche nicht konsequent genutzt, sodass keine Displayansicht möglich ist, die die wichtigsten Informationen zeitgleich und gut ablesbar darstellt – stattdessen muss man ständig zwischen unterschiedlichen Ansichten wechseln. Abhilfe leistet das optionale größere Instrumenten-Display. 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 B-Klasse muss man allerdings von links nach rechts wischen. In den Richtungen oben/unten verhält es sich identisch. Die Funktion einiger Tasten des Klimabedienteils sind nicht auf den ersten Blick zu identifizieren und erfordern eine längere Blickabwendung vom Straßenverkehr. Die Sitzeinsteller inklusive Tasten für Sitzheizung und -belüftung (Testwagenausstattung) sind an den Türverkleidungen angebracht, die Einstellung der optionalen Lordosenstütze erfolgt wiederum seitlich am Sitz.

Der Knopf für die Handbremse ist an Mercedes-klassischer Stelle platziert, vor dem linken Knie des Fahrers und damit für andere Mitfahrer in einer Notsituation nicht ohne Weiteres erreichbar. Zudem befindet sich dieser in einer gemeinsamen Chromumrandung mit dem Lichtschalter, sodass er eher den Lichtfunktionen zugeordnet wird.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist in der B-Klasse ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Aufgerüstet werden kann der Daimler-Kompaktvan u. a. mit einem Festplatten-Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen. Gegen weiteren Aufpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion (Empfehlung). Anstatt der Navigationskarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste Live-Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt. Das Infotainmentsystem MBUX unterstützt zudem bei der Suche nach Ladesäulen. Das natürliche Sprachverstehen des Systems erlaubt es beispielsweise, die Suche durch „Hey Mercedes, finde Ladesäulen in der Nähe“ zu starten. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer die Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay spiegeln möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto ordern (Aufpreis). Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung zum beziehungs-

weise eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen.

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

⊖ Der digitale Radioempfang (DAB+) ist lediglich optional an Bord. Ein CD-Laufwerk oder ein AUX-Anschluss ist nicht mehr verfügbar, ebenso handelt es sich bei allen USB-Schnittstellen um USB-C, das heißt, die bisher bei Handys mitgelieferten Kabel mit Standard-USB-Anschluss (beispielsweise für das Ladegerät) passen nicht. Aber Mercedes bietet Abhilfe in Form eines Adapterkabel-Sets – natürlich gegen Aufpreis.

2,2 Raumangebot vorn

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

durch den dunklen Dachhimmel, das vergleichsweise hoch aufbauende Armaturenbrett und den geringen Abstand zwischen Kombiinstrument und Frontscheibe geschmälert. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Glas-Panoramaschiebedach, das viel Licht in den Innenraum lässt.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Reichlich Platz steht auf der Rückbank zur Verfügung. Selbst wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Menschen eingestellt sind, reicht die Beinfreiheit dahinter noch für über zwei Meter große Insassen. Nur die Kopffreiheit ist etwas knapper, hier geht man ab knapp 2,0 m auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite großzügig, für drei Erwachsene wird es eng – nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist angenehm, nur der Kopf befindet sich recht nah an der C-Säule. Das optionale Panorama-Schiebedach bietet sogar über den Rücksitzen eine Glasfläche und ermöglicht einen Blick nach oben aus dem Fahrzeug.



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

3,3 Innenraum-Variabilität

Bei der B-Klasse ist die Frage der Variabilität des Innenraums eine Frage des Geldes, denn serienmäßig gibt es lediglich die dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne. Möchte man beispielsweise eine geteilt verschiebbare Rücksitzbank, muss man einen Aufpreis bezahlen. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen Ein-Liter-Flaschen problemlos auf. Vorn befinden sich in der Mittelkonsole zwei angenehm erreichbare Becherhalter, die sich allerdings nicht automatisch an unterschiedliche Größen anpassen – hier ist eine manuelle

Entriegelung eines Halters für kleinere Gefäße erforderlich. Im Fond sieht es mit Ablagemöglichkeiten ebenfalls gut aus, sobald man sich gegen die Basisausstattung entscheidet. Die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig und fassen sogar Ein-Liter-Flaschen. Es gibt Becherhalter in der Mittelarmlehne und Netze an den Rückseiten der Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist beleuchtet und innen mit Filz überzogen, allerdings nicht besonders groß geraten und weder abschließbar noch klimatisiert.

2,5 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Standardmäßig ist die B-Klasse AMG Line mit dem Komfortfahrwerk mit 15-mm-Tieferlegung ausgestattet. Mit den sportlich abgestimmten Federn und Dämpfern bietet der B 250 e einen guten Federungskomfort. Im Stadtverkehr wird bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken die Karosserie spürbar angeregt, was auch ein Effekt der 18-Zoll-Bereifung und damit verbundenen, recht hohen ungefederten Massen sein dürfte. Über Bremshügel, Querfugen oder Kopfsteinpflaster fährt die B-Klasse ebenfalls pflichtbewusst

federnd. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten, und besonders auf der Landstraße und Autobahn dringen Hindernisse kaum noch bis zu den Insassen durch; die ausgeprägten Aufbaubewegungen mögen dabei nicht jedem gefallen.

⊖ Das adaptive Fahrwerk ist für den Plugin-Hybrid nicht erhältlich.

2,5 Sitze

⊕ Die Ausstattungslinie AMG Line beinhaltet Sportsitze vorn, die beispielsweise über eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe verfügen. Die angenehmen Vierwege-Lordosenstützen kosten allerdings Aufpreis. Ebenso kostenpflichtig kann man eine vollelektrische Sitzeinstellung mit Memoryfunktionen für die Vordersitze ordern. Für zusätzlichen Komfort sorgt das optionale „Energizing Paket Plus“ (Testwagenausstattung), das durch Kombination von Klimatisierung, Massage (Multi-kontursitze vorn), Ambientebeleuchtung und Audio-Wiedergabe gezielt vitalisiert und verwöhnt – für Leistungs-

fähigkeit am Steuer und eine angenehme Fahrt. Die gut konturierten Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt (individuelle Anpassung der Sitzwangenbreite durch Luftkammern), im Schulterbereich wünscht man sich etwas mehr Unterstützung.

Die Sitze hinten sind weniger bequem als die vorderen, weisen eine geringere Konturierung und einen mäßigen Seitenhalt auf. Unter anderem aufgrund der guten Beinfreiheit kann man hinten aber recht bequem sitzen.

2,9 Innengeräusch

Im Innenraum geht es leise zu, besonders gut sind die Messwerte allerdings nicht. Bei Tempo 130 herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,5 dB(A). Vor allem auf rauen Fahrbahnoberflächen sind in der B-Klasse recht deutliche Fahrgeräusche zu vernehmen. Windgeräusche hat Mercedes dagegen

gut unterbunden. Der Verbrennungsmotor arbeitet meistens leise im Hintergrund und wird nur unter hoher Last und bei höheren Drehzahlen deutlich hörbar, beispielsweise beim starken Beschleunigen.

2,6 Klimatisierung

Serienmäßig ist die B-Klasse mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Variante inklusive einstellbarer Intensität des Automatikmodus und automatischer Umluftsteuerung erhältlich. Der Plugin-Hybrid ermöglicht durch den elektrischen Klimakompressor zudem eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen)

inklusive Vorkonditionierung beispielsweise per Smartphone. Für die kalten Tage des Jahres bietet der Mercedes gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze und Lenkradheizung. Ebenso in der Optionsliste findet man belüftete Vordersitze und getönte Scheiben für den hinteren Bereich.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,3 l Hubraum leistet 160 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Zusätzlich befindet sich am Doppelkupplungsgetriebe 8G-DCT ein Elektromotor mit 102 PS, der die Systemleistung auf bis zu 218 PS und 450 Nm maximales Drehmoment erhöhen kann. Der doppelte Antrieb beschleunigt den Kompakt-Van trotz des Leergewichts von rund 1,8 Tonnen vehement – ist der Grip der Vorderräder nicht optimal, finden sie beim Anfahren kaum Halt und müssen von der Traktionskontrolle abgebremst werden. Gerade die Zwischenspurts sind beeindruckend, zumal man die Beschleunigung der eher konservativ anmutenden B-Klasse nicht direkt ansehen oder zutrauen würde. Mercedes verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 6,8 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit bei 140 km/h abgeregelt – das ist sinnvoll, weil einerseits

ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Von 60 auf 100 km/h kann man in 4,4 Sekunden beschleunigen, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, geht es in knapp über einer Sekunde. Nicht nur der Durchzug ist erstaunlich, ebenso das Ansprechverhalten – durch die E-Maschine reagiert der B 250 e spontan auf den Tritt aufs Gaspedal.

Der Fahrer kann zudem aus vier unterschiedlichen Fahrmodi (Electric, Hybrid, Sport und Battery Control) auswählen, die unter anderem den Antrieb beeinflussen. Damit kann der Fahrer elektrisches Fahren priorisieren, die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb betonen oder verbrennungsmotorische Fahrt bevorzugen, um beispielsweise elektrische Reichweite aufzusparen.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Verbrenner ist hinsichtlich seiner Laufkultur nicht wirklich gut und bringt immer leichte Vibrationen bis in den Innenraum, sodass man spürt, wenn er läuft. Auch akustisch ist er oft präsent und klingt dröhnig und angestrengt. Gerade im Kontrast zum Elektromotor fällt der wenig kultivierte 1,3-l-Vierzylinder auf, der eigentlich eines Mercedes so kaum würdig ist. Der 2,0-l-Benziner beispielsweise im B 250 läuft deutlich geschmeidiger. Der Benziner hat durch die

Turboaufladung ein breit nutzbares Drehzahlband, die 250 Nm stehen bereits bei 1.620 1/min zur Verfügung. Je nach Fahrsituation schiebt der Elektromotor zunächst den Kompakt-Van vorwärts, bis der spontan ansprechende Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Durch den E-Motor spricht der B 250 e spontaner auf Gasbefehle an als die reinen Verbrenner-Varianten.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Bei dem Plugin-Hybrid setzt Mercedes auf ein Doppelkupplungsgetriebe mit acht Stufen (8G-DCT), das recht gut arbeitet, auch wenn es die Souveränität der Neungang-Automatik beispielsweise der C-Klasse nicht erreichen kann. Am ehesten fällt der Unterschied beim Anfahren auf, denn hier muss mit der Kriechfunktion kurz gewartet werden, bis die Kupplungen schließen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den rechten Lenkstockhebel hat man sich schnell gewöhnt, das Umschalten klappt ohne hinzusehen. Praktisch: Beim Abstellen des Motors kann das Getriebe eigenständig die Stufe P einlegen, so wird ein versehentliches Wegrollen des Fahrzeugs verhindert.

Die Schaltvorgänge selbst verlaufen weitgehend unmerklich, ab und zu ist ein Rucken zu spüren – vorrangig beim Zu- und Wegschalten des Elektromotors. Selbst beim forschen Anfahren ruckt es nicht unangenehm, hier trifft die Elektronik die richtige Balance zwischen schnellem Kraftschluss und ausreichend geschmeidigem Einkuppeln – lediglich die Vorderräder finden kaum Halt. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 1.950 Umdrehungen. Die Gänge können über die Schaltwippen am Lenkrad manuell

durchgeschaltet werden – bei elektrischer Fahrt wird über die Schaltwippen zwischen fünf verschiedenen Rekuperationsstufen (DAUTO, D+, D, D- und D--) gewechselt; von 0 Prozent Rekuperation bis 100 Prozent (volle Rekuperation), sobald man vom Gaspedal geht. In der Auto-Rekuperation entscheidet das System basierend auf Informationen des Frontradarsensors, ob die Energierückgewinnung (Rekuperation) eingesetzt oder die Segelfunktion aktiviert wird – der Motor wird dabei vom Antriebsstrang abgekoppelt, und der B 250 e segelt ohne Schleppmomentverluste dahin. Darüber hinaus werden Navigationsdaten zur Steuerung des Getriebes eingesetzt, um beispielsweise wiederum das Schleppmoment zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit vor Kreuzungen zu nutzen oder aufgrund der Streckenführung unnötige Schaltvorgänge zu vermeiden. Das funktioniert im Alltag erstaunlich gut, das Bremspedal muss man nur selten bedienen, gleichzeitig wird nur soviel über Rekuperation gebremst, wie nötig ist. Über weite Strecken kann man den Plugin-Hybrid ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Scheibenbremsen am Auto selten einsetzen. Der Bremsverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus – um langfristig die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen. Eine Autohold-Funktion bietet die B-Klasse serienmäßig.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Durch die Ausstattungsvariante AMG Line ist der Testwagen mit dem tiefergelegten, dynamisch abgestimmten Fahrwerk ausgestattet. Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, selbst bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls sorgt zwar für spürbare Karosseriebewegung, wer sich davon aber nicht beirren lässt, wird feststellen, dass der B 250 e nicht die Ruhe verliert und seinen Kurs zuverlässig hält. Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und

Lenkaktionismus des Fahrers durchaus vorhanden, die B-Klasse bleibt dabei aber sicher kontrollierbar. Die Traktion der Vorderachse geht in Ordnung, wenngleich Gefühl am Gaspedal hilfreich ist, wenn die Räder im Zusammenspiel mit zügigem Einkuppeln des Doppelkupplungsgetriebes nicht durchdrehen sollen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert die B-Klasse eine stimmige Vorstellung ab. Der Fronttriebler ist auf Sicherheit bedacht abgestimmt, das ESP greift schon recht früh moderat ein,

wodurch Tempo abgebaut wird und der Parcours sicher durchfahren werden kann. Wem Fahrdynamik wichtig ist, der sollte eher auf die A-Klasse setzen; denn bei der B-Variante sind die ESP-Eingriffe deutlich ausgeprägter. Da diese aber fein dosiert erfolgen, bleibt die B-Klasse gut steuerbar und vor allem sicher auf Kurs.

2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung überzeugt mit einem harmonischen Lenkgefühl und passenden Lenkkräften; die Präzision ist ebenfalls gut, sie wird nur etwas verwässert durch die ausgeprägten Karosseriebewegungen bei sportlicher Gangart. Von Anschlag zu Anschlag sind 3,2 Lenkradumdrehungen erforderlich, der Lenkaufwand ist damit beim Rangieren noch zufriedenstellend.

2,1 Bremse
























⊕ Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des B 250 e sehr gut abgestimmt. Das etwas synthetische Gefühl hält sich tatsächlich in Grenzen – im Alltag gibt die Bremse eine gute Rückmeldung, da man den Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Radbremsen kaum spürt. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann die Rekuperation ausreichen. Muss der Plugin-Hybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 33,9 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein gutes Ergebnis. Die Bremse hält selbst hohen Beanspruchungen stand.

1,5 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist für ein Fahrzeug der Kompaktklasse sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremssystem, das selbst Fußgänger erkennt. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket (Testwagenausstattung), wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer sogar im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist bei dem Paket ebenfalls an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch,

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist zudem der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung zusätzliche Informationen wie Navigationshinweise in die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht die B-Klasse ein sehr gutes Ergebnis von 96 Prozent der möglichen Punkte (Test Juli 2019). Der Daimler-Van schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Fahrer-Knieairbag), neben Front- und Seitenairbags vorn mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen ebenfalls Seitenairbags zur Verfügung. Die höheninstellbaren Kopfstützen bieten vorn für Personen bis knapp 1,95 m guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,80 m Größe. Gegen Aufpreis lässt sich die B-Klasse mit dem präventiven Crashsystem Pre-Safe (Testwagenausstattung) ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im

2,4 Kindersicherheit

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

⊖ Die elektrischen Fensterheber hinten sowie die elektrische Heckklappe sind ohne zuverlässigen Einklemmschutz ausgestattet – durch die auftretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

2,8 Fußgängerschutz

Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm besteht die B-Klasse mit 78 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Front der B-

Blickabwendung beim Fahren. Die optionale Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt – vorerst nur in Deutschland – vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenfalls Serie.

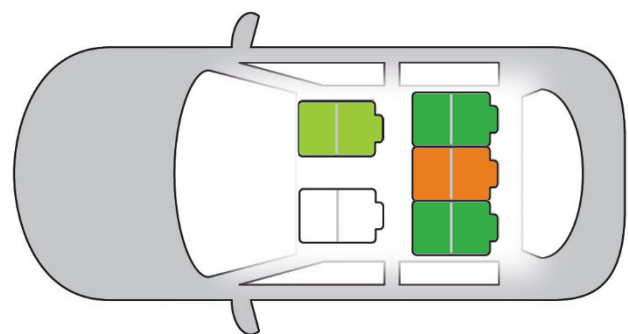
Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, sodass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist. Bereits beim ADAC Ausweichtest mit ESP-Eingriffen wird das Geräusch aktiviert – hier könnte das System noch feinfühlicher entscheiden, ob tatsächlich eine Kollision bevorsteht. Das Warndreieck ist im Kofferraum im Bereich der Ladekante gut zugänglich untergebracht; der Verbandkasten hat keinen festgelegten Verstaurot.

⊖ Im Kofferraum befinden sich zwar vier stabile Verzurrösen, diese sind aber deutlich über dem Boden angebracht, sodass sich das Ladegut unter Umständen nicht zuverlässig über Kreuz sichern lässt.

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

Kindersitze

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



Notenskala

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

Klasse ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die Randbereiche der Motorhaube sowie die A-Säulen bergen ein erhöhtes

Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß. Die aktive Motorhaube, die sich im Falle eines Aufpralls blitzschnell anhebt, um mehr Knautschzone über harten Motorbauteilen zu schaffen, trägt ihren Teil dazu bei. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

⊖ Bei niedrigen Geschwindigkeiten sendet der Plugin-Hybrid lediglich bei elektrischer Rückwärtsfahrt einen Warnton aus, um Fußgänger zu warnen.

3,5 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwändige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Vorteile erzielt der Plugin-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell für eine andere Motorisierung der B-Klasse entscheiden.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 52 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Mercedes gibt eine elektrische Reichweite zwischen 56 und 67 km (WLTP) an – selbst bei verhaltener Fahrweise und hohem Innerortsanteil ist das kaum zu schaffen. Der reine Stromverbrauch liegt bei 25,1 kWh/100 km

(inklusive Ladeverlusten).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 7,1 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 6,8 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,6 l/100 km und auf der Autobahn bei 8,0 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der B 250 e auf den ersten 100 km 12,5 kWh (Strom) und 3,6 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 168 g/km – 99 g/km für Kraftstoff- und 69 g/km für Stromverbrauch (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel 27 von 60 möglichen Punkten.

3,6 Schadstoffe

Der 1,3-l-Turbobenziner hält die Grenzwerte der Euro 6d-Norm ein und bleibt auch im Ecotest weitgehend sauber. Trotz des verbauten Otto-Partikelfilters (OPF) ist die Partikelanzahl im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil allerdings leicht erhöht.

Direkt am Auto entstehen zwar im Elektrobetrieb keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem Plugin-Hybrid zugerechnet. Je niedriger der Strom-

verbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte beim Stromverbrauch. So erhält der B 250 e mit den zwei Antriebsarten lediglich 24 von 50 Punkten, da der Stromverbrauch relativ hoch ausfällt. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 51 Zählern, die gerade so für drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest genügen.

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

Für den B 250 e verlangt Mercedes 37.663,50 Euro – mindestens. Das ist ein heftiger Preis, denn viele Annehmlichkeiten kosten extra, und damit sind nicht exotische Details wie eine Massagefunktion gemeint, sondern so selbstverständliche Dinge wie Becherhalter, eine beheizte Scheibenwaschanlage, Abdeckungen für Fächer oder ein Reifenreparaturset. Schnell kommen so viele Tausend Euro zusammen, im Falle des gut ausgestaffierten Testwagens über 60.000 Euro. Von den genannten Preisen

kann man aktuell immerhin 3.750 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 1.875 Euro) als Umweltbonus abziehen. Unterhalt und Versicherungseinstufungen (KH: 16, VK: 23 und TK: 21) sind nicht gerade günstig.

⊕ Die Berechnung der Kfz-Steuer auf Basis des CO₂-Ausstoßes führt zu einer deutlichen Steuererleichterung für den Kompakt-Van. Da sich die optimistischen CO₂-Emissionen gemäß Herstellerangaben mit 36 bis 32 g/km unterhalb der

Freigrenze von 95 g/km befinden, fallen lediglich 2 Euro/100 Kubikzentimeter an Kfz-Steuer an – geringe 28 Euro/Jahr (nach WLTP). Zum Vergleich: Beim B 250 mit dem Zweiliter-Turbobenziner und 224 PS beträgt die jährliche Kfz-Steuer mindestens 176 Euro.

Die Inspektionsintervalle werden vom Fahrzeug nutzungsabhängig festgelegt.

⊖ Im Grundpreis ist lediglich ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose enthalten – weitere Ladekabel (beispielsweise für öffentliche Ladestationen) kosten Aufpreis.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	B 160	B 180	B 200	B 220 4MATIC 7G-DCT	B 250 7G- DCT	B 160 d	B 180 d	B 200 d 8G-DCT
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1991	4/1991	4/1461	4/1461	4/1950
Leistung [kW (PS)]	80 (109)	100 (136)	120 (163)	140 (190)	165 (224)	70 (95)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	180/1375	200/1460	250/1620	300/1600	350/1800	240/1750	260/1750	320/1400
0-100 km/h [s]	11,3	9,4	8,5	7,1	6,4	12,7	10,9	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	212	223	234	250	188	200	219
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 S	6,0 S	6,1 S	7,4 S	7,1 S	4,6 D	4,6 D	4,9 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	130	123	123	148	137	107	107	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/22/20	14/22/20	14/22/20	16/23/21	16/23/21	16/22/21	16/22/21	15/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	112	112	114	188	172	194	196	256
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	687	700	715	832	834	692	699	753
Preis [Euro]	28.144	29.780	31.476	37.556	38.931	30.416	31.577	35.932

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

Plugin-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6d-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	160 kW/218 PS bei 0 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm bei 0 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,3 l
CO ₂ -Ausstoß	32 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,4 m²/0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.419/1.796/1.562 mm
Leergewicht/Zuladung	n.b.
Kofferraumvolumen normal/geklappt	n.b.
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Batteriekapazität/Tankinhalt	15,6 kWh/35 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Rastatt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R19 95W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	10,8 m
EcoTest-Verbrauch	12,5 kWh + 3,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/6,6/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	85 g/km (WTW* 168 g/km)
Reichweite	545 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.755/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	335/690/1.285 l

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

Betriebskosten	114 Euro	Werkstattkosten	120 Euro
Fixkosten	109 Euro	Wertverlust	389 Euro
Monatliche Gesamtkosten	732 Euro		
Steuer pro Jahr	28 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/21		
Basispreis B 250 e AMG Line 8G-DCT	37.664 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.446 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.692 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/ab 988 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.488 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/714 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	803 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	803 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	399 Euro°/1.595 Euro°
Head-up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.660 Euro° (Navigations-Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	476 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	536 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/238 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	583 Euro°
Navigationsystem	ab 1.416 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	476 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	345 Euro°/-
Lenkradheizung	399 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	952 Euro
Metalllackierung	ab 702 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.392 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: April 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer