

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Eines der zuverlässigeren Modelle seiner Klasse. Rückrufstatus und Getriebeölwechsel-Historie sind die zwei Punkte, die Sie vor der Besichtigung klären sollten.

VOR DER BESICHTIGUNG

- Rückrufstatus über FIN prüfen**
Die W247 B-Klasse hatte mehrere Rückrufe in den ersten Baujahren, darunter die Turbo-Ölleitung (Brandgefahr) und den DCT-Getriebeölstand. Bitten Sie den Verkäufer, den Abschluss aller Rückrufe über eine Mercedes-Werkstatt bestätigen zu lassen.
- Wartungshistorie anfordern**
Lückenlose Wartung prüfen, idealerweise vom Mercedes-Serviceheft oder einer qualifizierten Werkstatt. Besonders wichtig: Wurde das Getriebeöl des 7G-DCT alle 60.000 km gewechselt? Das steht nicht immer im Wartungsplan, verlängert aber die Kupplungslebensdauer deutlich.
- TÜV-Berichte und Vorbesitzer**
Letzten TÜV-Bericht zeigen lassen und auf wiederkehrende Mängel achten. Ein Fahrzeug mit vielen Kurzstrecken-Vorbesitzern kann stärkeren DCT-Kupplungsverschleiß aufweisen als eines mit Autobahnprofil.

AM FAHRZEUG

- Reifen und Karosserie**
Ab Werk meist 205/55 R17 oder 225/45 R18. Profiltiefe und Alter prüfen (DOT-Code an der Flanke). Ungleichmäßiger Abrieb an der Vorderachse kann auf Spurprobleme oder verschlissene Fahrwerksbuchsen hindeuten. Karosserie auf Nachlackierungen kontrollieren.
- MBUX-Displays beim Kaltstart**
Beim Starten beide Bildschirme beobachten: Kombiinstrument und zentrales Touchdisplay. Beide sollten innerhalb weniger Sekunden aufleuchten. Ein schwarzer Bildschirm, Flackern oder ein verzögerter Start kann auf Software- oder Hardwareprobleme hindeuten.
- Motorölstand prüfen**
Der Ölmesstab sitzt links im Motorraum (gelber Griff). Niedriger Stand oder sehr dunkles, zähes Öl kann auf versäumte Wartung hinweisen. Der M282-Motor kann bei sportlicher Fahrweise etwas Öl verbrauchen, das ist im Rahmen normal.
- Turbolader-Bereich inspizieren**
Auf Ölspuren rund um den Turbolader achten. Bei Baujahren 2019 und 2020 gab es einen Rückruf wegen einer undichten Ölzuleitungsleitung. Feuchte Stellen oder Ölfilm an der Oberseite des Turbos sind ein Grund, beim Verkäufer gezielt nachzufragen.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

- DCT-Getriebe im Stadtverkehr**
Bewusst langsam im Stop-and-go fahren und auf Ruckeln, Vibrationen oder Zögern beim Wechsel zwischen dem 1. und 2. Gang achten. Das ist der beste Test für den Kupplungszustand des 7G-DCT. Leichtes Ruckeln beim Anfahren kann normal sein, deutliches Schlagen nicht.
- Fahrwerk über Unebenheiten**
Bei niedriger Geschwindigkeit mit leicht geöffnetem Fenster über Bodenschwellen fahren. Ein metallisches Klacken aus dem Vorderbereich kann auf verschlissene Stabilisatorlenker hindeuten. Günstiges Verschleißteil (150 bis 350 Euro), aber ein guter Verhandlungspunkt.
- Motor und Warmmeldungen**
Nach dem Warmfahren auf ruhigen Leerlauf und gleichmäßiges Ansprechen des Turbos achten. Unrunder Leerlauf oder Leistungsschwankungen können auf verschlissene Zündkerzen oder Zündspulen hindeuten (beim M282 teils schon ab 40.000 km fällig).

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Kompakter Premium-Van mit gutem TÜV-Ruf. Vor allem DCT-Kupplung und MBUX-Software beobachten.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

DCT-Kupplungsverschleiß

Ruckeln bei niedrigen Geschwindigkeiten
€900-2.500

MBUX-Bildschirmausfall

Display schwarz oder eingefroren
€300-1.500

Turbo-Ölleitung undicht

Rückruf 2019-2020, Brandgefahr
€200-800

Zündspulen/Zündkerzen

Vorzeitiger Verschleiß am M282
€250-500

Stabilisatorlenker vorne

Klappern über Unebenheiten
€150-350

