

SPIEGEL ONLINE - 22. April 2005, 11:43

URL: <http://www.spiegel.de/auto/fahrberichte/0,1518,352766,00.html>**Mercedes B-Klasse**

Van schon, denn schon

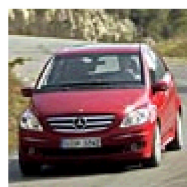
Von Jürgen Pander

Den Begriff Van scheuen manche Hersteller wie der Kanzler die Vertrauensfrage. Audi mag noch gar nicht darüber sprechen, BMW plant aus Freude am Formulieren ein "raumfunktionales Konzept", und Mercedes hat eine "Sports-Tourer"-Baureihe entwickelt. Zu der gehört die neue B-Klasse, die demnächst an den Start geht.

Auf Abgrenzung legen die sogenannten Premium-Hersteller Wert. Kompaktvan, das klingt verdächtig nach Kind und Kegel, nach Baumarkt und Schrebergarten. Daran ist nichts Schlechtes, doch wer auf der Höhe der Welle reiten will, muss schon etwas mehr bieten. Zum Beispiel einen Compact-Sports-Tourer, vulgo Mercedes B-Klasse. "Das neue Auto", erklärt Marion Friese, die verantwortliche Produktmanagerin, "richtet sich in erster Linie an moderne Menschen mit sportlichem Lebensstil, die Wert auf Design und zugleich Variabilität legen." So groß aber ist die Heerschar der Mountainbiker, Surfer und Snowboarder nun auch wieder nicht, als dass deshalb ein Hersteller wie Mercedes ein neues Modell entwickeln würde. "Selbstverständlich", räumt Frau Friese ein, "freue man sich auch über Familien, die eine B-Klasse kaufen."



Mercedes B-Klasse: Wenn die Schwaben schon einen Van bauen, dann einen Sports-Tourer

Soundcheck: Mercedes B-Klasse

- ▶ 200 CDI
- ▶ 200 Turbo
- ▶ So klingt die Hupe

Audio: 1/3



Das Umfeld, in dem der neue Wagen ab 4. Juni antritt, erstreckt sich nach Einschätzung von Entwicklungschef Jörg Prigl "vom Audi A3 Sportsback über den VW Golf Plus oder Peugeot 307 SW bis hin zum Seat Altea". Ein weites Feld ist das, auf dem die B-Klasse sich nicht eindeutig verorten lässt. Von den Maßen her entspricht das Auto (4,27 Meter lang, 1,78 Meter breit, 1,60 Meter hoch) am ehesten dem Golf Plus (4,20 / 1,76 / 1,58). Die dynamische Designlinie geht eher in Richtung Altea, und was den Lifestyle-Anspruch betrifft, eifert die B-Klasse dem A3 Sportsback nach. Das Eigenständige am neuen Modell ist die überzeugende Kombination von ansprechender Optik mit erstaunlichem Raumangebot.



Weil die B-Klasse die Sandwich-Bauweise der A-Klasse kopiert - Motor und Getriebe sind also schräg vor und unter der Fahrgastzelle angeordnet - bleibt reichlich Platz für Passagiere und Gepäck. Auch auf der Rückbank des Fünfsitzers ist bequemes Reisen möglich, Kopf-, Schulter- und Beinfreiheit sind großzügig bemessen. Im Normalfall schluckt der Kofferraum 544 Liter, bei umgeklappten Rücksitzlehnen, demontierten Fondsitzkissen und flachgelegtem Beifahrersitz (serienmäßig) werden daraus 1645 Liter. Wer noch mehr Transportkapazität braucht, kann für 290 Euro das

B-Klasse: Im Ernstfall schluckt der Wagen 2245 Liter Zuladung

"Easy-Vario"-Paket bestellen: Dann können Beifahrersitz und Rücksitzlehnen komplett ausgebaut werden, und der Stauraum steigt auf 2245 Liter.

Dass der Wagen dennoch nicht wie ein geschrumpfter Transporter aussieht, sondern eher wie ein aufgeblähtes Coupé, ist das Verdienst der Designer um Peter Pfeiffer, dem Chefstylisten bei Mercedes. Besonders in der Seitenansicht vermittelt die B-Klasse jene Frische und Eleganz, die vielen anderen Kompaktvans fehlt; einzig die klobige Wurzel der A-Säule stört das flotte Bild. Der Innenraum wiederum ist betont sachlich gestaltet. Man spürt an der Art der Einrichtung, dass Mercedes nach den jüngsten Qualitätsmängeln unbedingt Seriosität und Verlässlichkeit vermitteln möchte. Das gelingt dem konservativ gestrickten Interieur der B-Klasse.

Gleiches gilt für die Motoren, die bereits aus der A-Klasse bekannt sind. Vier Benziner- (95 bis 193 PS) sowie zwei Diesel-Varianten (109 und 140 PS) werden angeboten, die mit Fünf- oder Sechsgang-Schaltgetrieben gekoppelt sind oder auf Wunsch (Aufpreis 1705 Euro) mit dem neuen, stufenlosen Automatikgetriebe namens Autronic. Wir waren vom stärkeren Diesel (B 200 CDI) durchaus angetan: Der Motor harmoniert bestens mit dem Auto, läuft angenehm ruhig und drehfreudig und bleibt beim Verbrauch moderat. Ein Rußpartikelfilter für die Maschine kostet in den ersten Monaten 545 Euro Aufpreis; erst ab August erhalten die Dieselversonen der B-Klasse den Filter ab Werk - dann aber wird auch der Grundpreis der Autos angehoben. Das seltsame Verfahren begründen die Stuttgarter mit momentan noch unzureichender Verfügbarkeit der Filtersysteme.

Das Sandwich-Konzept nutzt nicht nur dem Innenraum der B-Klasse, sondern auch der Sicherheit. Im Falle einer Frontalkollision wird der Motor nicht in den Innenraum gedrückt, sondern verschiebt sich nach schräg unten. Zu diesem konstruktionsbedingtem Vorteil kommen serienmäßig ABS, ESP und vier Airbags. Kopfairbags entlang der Seitenscheiben (261 Euro) und Seitenairbags hinten (388 Euro) kosten allerdings extra. Überhaupt ist die Ausstattungsstrategie von Mercedes ein wenig rätselhaft. Ab Werk gibt es unter anderem einen höhenverstellbaren Laderaumboden (sehr praktisch), eine Klimaanlage, eine Reifendruckkontrolle oder ein Multifunktionslenkrad. Aufpreispflichtig sind dagegen Ablageboxen unter den Vordersitzen (je 46 Euro), Gepäcknetze an den Vordersitzlehnen (58 Euro), ein automatisch abblendender Innenspiegel (237 Euro), ein auch in Längsrichtung verstellbares Lenkrad (156 Euro) oder eine Steckdose im Laderaum (23 Euro), um die Kleinigkeiten zu nennen. Bi-Xenon-Kurvenlicht (1345 Euro), Metalliclack (493 Euro) oder ein Panoramaglasdach (638 Euro) müssen ohnehin extra bezahlt werden.

Das summiert sich, und so wird selbst das Einstiegsmodell B 150 zum Grundpreis von 21.808 Euro rasch zu einem Auto aus der 25.000-Euro-Klasse. Für viele junge, dynamische und sportliche Menschen, die Mercedes so gerne als Kunden hätte, und für junge Familien erst recht, wird das zu teuer sein. Andererseits war es schon immer etwas kostspieliger, ein Auto mit Stern zu fahren. Und am Stern im Kühlergrill der neuen B-Klasse haben die Schwaben nun wirklich nicht gespart: Der ist tellergroß.

Fahrzeugschein

Hersteller:	Mercedes-Benz
Typ:	B 200 CDI
Karosserie:	Kompaktvan
Motor:	Vierzylinder-Turbodiesel
Hubraum:	1.991 ccm
Leistung:	103 kW 140 PS
Drehmoment:	300 Nm
Von 0 auf 100:	9,6 s
Höchstgeschw.:	200 km/h
Verbrauch (ECE):	5,7 Liter
Kraftstoff:	Diesel
Kofferraum:	544 Liter
umgebaut:	1.645 Liter
Versicherung:	14 (HP) 19 (TK) 17 (VK)
Preis:	27.956 EUR

Schnellcheck

Einsteigen: Wegen des frischen Designs, wegen des schlau konzipierten Innenraums, wegen des soliden Gesamtpakets.

Aussteigen: Wegen der nur mäßigen Staumöglichkeiten im Passagierbereich, wegen der hohen Preise, wegen des fehlenden Überraschungsmoments.

Umsteigen: Im Prinzip aus allen Kompaktvans oder artverwandten Modellen wie VW Touran, Opel Zafira, Renault Scénic, Toyota Corolla Verso, Ford Focus C-Max oder dem kommenden Mazda 5.

© SPIEGEL ONLINE 2005

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der SPIEGELnet GmbH

Zum Thema:

Zum Thema in SPIEGEL ONLINE:

- Opel Zafira: Die Hoffnung fährt mit (11.02.2005)
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,341130,00.html>
- VW Golf Plus: Warum nicht gleich so? (28.01.2005)
<http://www.spiegel.de/auto/fahrberichte/0,1518,338738,00.html>
- Mercedes- Benz R- Klasse: Rrrrauf aufs Podest (24.03.2005)
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,348259,00.html>

Zum Thema im Internet:

- Mercedes- Benz
<http://www.mercedes-benz.de>
-