

Mit Van und ohne Aber

So richtig locken die als „Pampersbomber“ verschrienen Vans schon länger niemanden mehr hinterm Ofen hervor. Was in dem Format allerdings noch steckt, zeigt die dritte Generation der B-Klasse – beeindruckend!

AUTOFLOTTE-TIPP

Mercedes-Benz B 200 d 8G-DCT

Preise: ab 30.195 Euro

R4/1.950 cm³ | 110kW/150 PS |

320 Nm/1.400-3.200 U/min |

8-G.-DKG | 8,3 s | 219 km/h |

4,2-4,5 D | 112-119 g/km

4.419 x 1.796 x 1.567 mm |

455 – 1.530 Liter

Wartung: 12 Monate/25.000 km

Effizienzklasse: k. A.

Versicherung: k. A.

Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte

Kompakt, praktisch, leicht zu steuern und höchst komfortabel gibt sich die neue B-Klasse

Vans sind out. Die Auswahl an Fahrzeugen sinkt jährlich. Mercedes-Benz hält die Stellung. Zwar ist der klassische Pampersbomber auch bei den Stuttgartern tot, aber die neue B-Klasse kommt dem Ideal des Vans sehr nahe – ohne so auszusehen, was neue Käufer anlocken könnte.

Die ältere Mercedes-Benz B-Klasse, VW Golf Plus und andere Vans sind meist eins: langweilig. Kein Wunder, dass die SUVs übernommen haben. Aber die kompakten Hochdach-Kombis haben nach wie vor ihre Berechtigung. Sie sind praktisch, bieten effiziente Raumausnutzung, bequemen Zustieg, hinten viel Platz und meist gute Übersichtlichkeit. Eigenschaften, die in der Fülle kein SUV bietet. Schön, dass Mercedes-Benz am Segment festhält.

Sauberer geht es nicht

Mit 4,42 Metern Länge und 1,80 Metern Breite besitzt die B-Klasse die gleichen Maße wie die A-Klasse. Nur nach oben, da

bietet der A-Klasse-Zwilling ein Plus von 17 Zentimetern. Dadurch entstehen Proportionen, die mit den kurzen Überhängen und bis zu 19 Zoll großen Rädern stimmig wirken und einen cw-Wert von 0,24 ergeben – Klassenbesten. Diese Windschlüpfigkeit hilft, Sprit zu sparen, und macht den Van autobahnschnell. So gleitet der B 200 d mit serienmäßiger 8-Gang-Doppelkupplung (DKG) bis auf 219 km/h – mit lediglich 150 PS und 320 Newtonmeter Drehmoment. Der Normverbrauch liegt bei 4,5 Litern/119 Gramm CO₂ nach NEFZ.

Grundsätzlich erweisen sich die neuen Vierzylinder-Aggregate (B 200 d und B 220 d) als Volltreffer. Nicht nur, dass sie bereits Euro-6d-sauber sind (ab 2020 Pflicht, alle anderen Motoren 6d-Temp). Der 200er wirkt sehr harmonisch. Reißt der 220er teils heftig an der Vorderachse (Allradantrieb soll folgen), tänzelt der schwächere Zweiliter behände durchs DKG und hält stets den richtigen Punch bereit. So oder so ein grundsolider Antrieb, die Mehrleistung

Euro 6d

Erst ab 2020 ist die strengste Abgasnorm für Neutypen Pflicht. Sie wird vom **Dieselduo** aber bereits erfüllt. Neu ist auch das achtstufige Doppelkupplungsgetriebe

des 220 d (plus 40 PS und 80 Nm) braucht's nicht. Nicht ganz zum ruhigen Charakter passen die 19-Zoll-Räder. Sieht toll aus, fährt sich aber nur okay. Serienmäßig gibt's 16- oder 17-Zöller (je nach Leistung). Mit Serienbereifung kann aufs adaptive Fahrwerk (990 Euro) verzichtet werden.

Hohe Sitzposition, viel Komfort

1,5 Millionen Mal hat Mercedes-Benz seit 2005 die B-Klasse mit ihren zwei Generationen verkauft. Die Kunden schätzen vor allem die hohe Sitzposition. Generation drei hat auf Wunsch Energizing Sitzkinetik an Bord (2.500 Euro). Ein Detail, das den Körper durch kleine Neigungsverstellungen der Kissen und Lehnen andauernd wechselnd beansprucht, was aus orthopädischer Sicht vorteilhaft sein soll. Nicht nur für die Ü-60-Fraktion, auch Langstreckenfahrer profitieren davon.

Der Beinraum hinten ist auch wegen des um drei Zentimeter gewachsenen Radstands sehr gut, der Sitzkomfort prima. Nach oben sind im Vergleich zum Vorgänger bis zu acht Zentimeter hinzugekommen. Größere Fensterflächen und die nach hinten versetzten B-Säulen verbessern den Blick nach draußen. Ab Mitte 2019 soll es variable Fondsitze sowie eine klappbare



Digitales Cockpit, dessen Menüsteuerung aber erst noch erlernt werden muss

Beifahrerlehne als Option geben. Bislang faltet sich die Fondlehne im Verhältnis 40:20:40. Der höhenverstellbare Ladeboden macht den Gepäckraum eben und lässt 455 bis 1.530 Liter hinein.

Vorne kann der B mit feinen Materialien beglücken. Dafür dauert es Wochen, bis die Bedienung intuitiv gelingt. Die Individualisierung ist schier endlos. MBUX heißt Mercedes' Helferlein, der im Dialog auch die Innentemperatur ändert. MBUX lernt dazu. Dass dafür Daten von A wie Auto nach B wie Benz fließen, ist klar.

Generell gab es im Kompaktvan-Segment noch nie diese Fülle an Sicherheitssystemen – natürlich gegen Extrabezahlung. Eine vorzügliche Unterstützung für



Variabler Ladeboden und Platz für 455 bis 1.530 Liter Stauvolumen sind ein Wort

Vielfahrer sind Head-up-Display (990 Euro) und Multibeam-Scheinwerfer mit 18 LED-Segmenten pro Seite (1.250 Euro). Reicht die eigene Sicht nicht, unterstützen ACC sowie Nothalt- und Spurwechsel-Assistent und wiegen einen in Sicherheit. Dass die Systeme nicht fehlerfrei sind, beweist der Spurhalteassistent, der auf den mallorquinischen Sträßchen häufig unbegründet einsetzte. Aber lieber ein Mal zu viel genervt, als im Ernstfall versagt.

Die neue B-Klasse kostet als B 200 d mindestens 30.195 Euro – ohne Schnickschnack. Dafür mit viel Platz auf wenig Verkehrsfläche und dem Verlangen, viel mehr Geld ausgeben zu wollen. Mercedes: alles richtig gemacht. *Michael Blumenstein*

Der achte Streich aus Zuffenhausen

Die nunmehr achte Generation des 911ers gibt sich PS-stark und modern. Mit 450 PS in den S-Modellen, zeigen die Sechszylinder-Boxermotoren was Rennsport-Gene sind. Das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe wurde ebenfalls an-

gepasst. Über den großen Rädern (vorn 20- und hinten 21-Zöller) wölben sich die noch etwas breiteren Kotflügel. Die hinterradangetriebenen Modelle übernehmen die bisherige Karosseriebreite der Allradmodelle. Der Zuwachs an der Hinterachse beträgt 44 Millimeter, am Vorderwagen sind es 45 mm. Im Cockpit wartet unter anderem ein 10,9 Zoll großer Touchscreen-Monitor. Für Sicherheit bei Regen soll der serienmäßige „Wet Mode“ sorgen, der Wasser auf der Straße erkennt und sowohl die Regelsysteme als auch den Fahrer anspricht. Das Startsignal ertönt für den 911 Carrera S ab 100.945 Euro, beim 911 Carrera 4S gibt es grünes Licht ab 107.545 Euro *AF*



Foto: Porsche



Foto: Hyundai Motor Deutschland

Kona als Fronttrieb-Benziner

Hyundai bietet für den Kona mit dem 1.6 T-GDI (177 PS) nun auch die Fronttriebler-Option. Mit dem Niveau „Trend“ ist das koreanische SUV mit dem kraftvollen Benziner und dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe zu Preisen ab 19.832 Euro erhältlich. *AF*