

Testnotizen zum Mercedes-Benz B 180 CDI mit 80 kW/109 PS und Sechsgangschaltung (zweite Generation der B-Klasse)

Im Test vom 20. Januar bis zum 3. Februar 2012.

Kennzeichen: S – BC 3933

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund

Springer Fachmedien München GmbH

Aschauer Straße 30

81549 München

Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69

E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Die **Motorhaube** der zweiten Generation der B-Klasse **lässt sich gut einschätzen**. Die **stämmigen A-Säulen** haben einen großen toten Winkel, den man in Kreisverkehren und beim Abbiegen bemerkt. Die Außenspiegel sind schön groß. Die Sicht zur Seite ist gut, **auch nach hinten ist die B-Klasse übersichtlich**. Dank der recht großen Heckscheibe und des großen Radius des Heckwischers bleibt die Sicht auch bei Schmuddelwetter gut. Die vorderen Wischer wischen zwar gleichläufig, halten aber auch die obere rechte Ecke der Frontscheibe gut frei, was für große Fahrlehrer angenehm ist.

Ohne den aufpreispflichtigen doppelten Laderaumboden hat der Wagen eine leichte Ladekante, lässt sich aber dennoch gut beladen. Störend ist aber ohne den nach oben gefahrenen Laderaumboden die **massive Quertraverse am Boden des Laderaums**. Wegen ihr kann man Gepäck nicht ganz an die Lehne schieben. Sie ist auch so schmal, dass man auf sie kaum etwas legen kann. Die **Heckklappe** öffnet auch für große Fahrer weit genug. Einen stabilen Innengriff zum Zuwerfen gibt es nur auf der rechten Seite.

Auf den Außenspiegeln kann man die Universal-Zusatzspiegel von Vogel einwandfrei festklemmen, ohne die elektrische Verstellung der Serienspiegel zu beeinträchtigen.

Der **Ein- und Ausstieg** ist wegen der immer noch angenehm hohen Karosserie und der großen Türausschnitte vorn wie hinten sehr bequem.

Innenraum

Der Testwagen hatte einen voll elektrisch in der Höhe und in der Neigung verstellbaren **Fahrersitz** sowie einen mechanisch höhen- und neigungsverstellbaren Beifahrersitz. Für Fahrlehrer und Taxifahrer bietet der voll elektrisch einstellbare Sitz bis auf die nicht vorhandene Verlängerungsmöglichkeit für das Sitzkissen **alle für dauerhaft gutes Sitzen wichtigen Merkmale**. Selbst auf langen Fahrten bleiben die Vordersitze sehr bequem, weil sie angenehm straff gepolstert sind. Der Seitenhalt, den sie bieten, ist auch gut. Fahrlehrer sollten zumindest das Sitzkomfort-Paket mit bestellen, das die Höhenverstellung per Ratschenhebel und die Neigungsverstellung per Rändelrad für den Beifahrersitz beinhaltet. Auch die Lehnenneigung lässt sich

mit einem Rändelrad feinstufig verstellen. Die **Lendenwirbelstütze** geht dann immer noch extra. Empfehlenswert ist auch die **Sitzheizung** vorn, die in drei Stufen und sehr rasch aufheizt.

Der Fahrlehrer sieht in jeder Position seines Sitzes einwandfrei auf den links sitzenden Tacho, die dort untergebrachte Tankanzeige, das mittige Display des Bordcomputers und auf den Drehzahlmesser bis mindestens 3.000/min. Die vorderen Kopfstützen sind sehr weit ausziehbar.

Das beleuchtete **Handschuhfach** der B-Klasse ist weich ausgekleidet und hat zwei Fächer. Im oberen kann man kleinere Gegenstände wie etwa Papiertaschentücher ablegen, ins untere passen leider nur sehr schlanke Terminkalender, weil es ein wenig zerklüftet aufgebaut ist.

Vor dem Schalthebel befindet sich ein Aschenbecher, hinter dem Schalthebel gibt es **zwei Getränkehalter**, die lächerlicherweise 25 Euro (ohne MwSt.) Aufpreis kosten. Dort abgestellte 0,5-l-Flaschen oder Kaffeebecher stören beim Schalten. In die **Ablage unter der Armlehne** zwischen den Vordersitzen passt eine 1-l-Flasche. Sie ist in der Länge verstellbar und verdeckt in der vordersten Stellung den hinteren Dosenhalter.

Die **Türablagen** vorn fassen eine 1,5-l-Flasche. Sie liegt so schräg, dass dahinter nur eine 0,5-l-Flasche oder etwas ähnlich Kleines passt.

Das „**Komfort-Multifunktionslenkrad**“, das bei jeder B-Klasse Serie ist, bietet links Tasten mit angenehmer Haptik für den Bordcomputer, rechts solche für das serienmäßige CD-Radio Audio 20 CD und die Bluetooth-Freisprecheinrichtung.

Der stets aufpreispflichtige Tempomat mit Begrenzerfunktion ist nach wie vor an einem eigenen Hebelchen neben dem Einarm-Lenkstockhebel links angebracht. Der Fahrer sieht dort nicht richtig hin, was die Bedienung deutlich schlechter macht als über Tasten im Lenkrad. Den Einarm-Lenkstockhebel können Fahrlehrer von ihrer Seite aus auch nicht erklären. Sie sollten das von der geöffneten Fahrertür her tun und dabei gleich auch mal den Lichtschalter mit seiner guten Automatikstellung erklären.

Der Testwagen hatte die bei der B-Klasse serienmäßige halbautomatische **Klimaanlage**. Bei nasskaltem Wetter fiel auf, dass die beiden schicken Luftausströmer an den A-Säulen ein Beschlagen der Seitenscheiben gerade da, wo man in die Außenspiegel blickt, nicht zuverlässig verhindern. Bei hartnäckig beschlagenden Scheiben muss man hin und wieder die Defroster-Taste für die Windschutzscheibe drücken, um dann mit sehr warmer Luft die Feuchtigkeit an den unteren Ecken der Seitenscheiben zu vertreiben. Die auch im Hinblick auf den Wiederverkaufswert empfehlenswerte Zwei-Zonen-Klimaautomatik „Thermotronic“ kostet natürlich Aufpreis. Die halbautomatische Klimaanlage **brauchte bei Minusgraden sehr lange, bis sie den Innenraum aufheizte**. Die Defroster-Stellung springt nach dem Tastendruck nicht gleich an, sodass man auf das starke Gebläse gerade dann verzichten muss, wenn man es bei beschlagener Scheibe am dringendsten braucht.

Der Testwagen hatte das sündhaft teure **Comand-Navigationssystem** mit einer gut funktionierenden **Sprachbedienung** für das Radio, die Navigation und das per Bluetooth angebundene Telefon. Bei Zieladressen kann man den Ort und die Straße am Stück sprechen, die Hausnummer muss man dagegen in einem weiteren Schritt nachtragen. Der fest installierte **Bildschirm** hat ein scharfes, klar gezeichnetes Bild und lässt sich so gut ablesen. Das Cockpit ist mit Materialien ausgestattet, die sich weich und hochwertig anfühlen und sauber verarbeitet sind.

Die **Innenbeleuchtung** mit nur zwei Leseleuchten vorn **ist recht schummerig**. Da gibt es bei Wettbewerbern wesentlich bessere Lösungen.

Bei ganz hinten stehendem Beifahrersitz hat der Fahrlehrer einen großzügigen Beinraum. Das könnte sich nach dem Einbau einer Doppelbedienung allerdings ändern. Bevor der **Prüfer** zusteigt, sollte der Fahrlehrer seinen Sitz aber auf halbe Höhe bringen, sonst müsste ein großer Prüfer seine Knie seitlich an der Vordersitzlehne vorbeistrecken. Auch dann kann er die Knie gerade mal in der Ausbuchtung der Hartschalen-Sitzlehne unterbringen. Ganz bequem sitzen zwei rund 1,85 Meter große Personen hintereinander, wenn der Vordermann seinen Sitz ein paar Rasten nach vorn fährt. Dann ist auch der Einstieg hinten über den recht hohen Schweller hinweg bequem. Der Fußraum ist auch bei ganz abgesenktem Vordersitz noch gut. Die **Kopffreiheit im Fond** geht trotz der beim Generationswechsel abgesenkten Dachlinie in Ordnung. Der Prüfer sieht beim Tacho aber nur den Bereich ab 100 km/h aufwärts.

Motor und Antriebsstrang

Nach dem Kaltstart läuft der **gut gedämmte Motor** schnell rund und leise. Bei Stadtfahrten kann man das Motorgeräusch nicht von einem Benzinmotor unterscheiden. Auch auf Überland- und Autobahnfahrten hält er sich angenehm im Hintergrund. Der Vierzylinder beginnt aber unter 1.200/min zu brummen. In diesen Regionen gerät man speziell bei Kolonnenverkehr oft, beispielsweise, wenn man im fünften Gang unter 60 km/h abfällt oder im sechsten auf 70 km/h. Der sechste Gang passt so richtig erst ab etwa 75 km/h. Bei Tempo 50 empfiehlt die Schaltanzeige den vierten Gang, was auch akustisch nachvollziehbar ist.

Die Gänge vier, fünf und sechs sind recht lang übersetzt. Das sorgt für eine gute Akustik, doch leidet die Durchzugskraft darunter. Für flotte Zwischenspurts und beim Überholen muss man viel schalten.

Der B 180 CDI hat eine **weich funktionierende Start-Stopp-Automatik**. Sie funktionierte bisweilen sogar bei leichten Minusgraden.

Die **Kupplung** ist gutmütig und erlaubt das Rangieren mit Standgas. Das Anfahren gelingt im B 180 CDI weich. Vom ersten in den zweiten und dritten Gang geht es flüssig und geschmeidig. Auch die oberen Gänge lassen sich leicht und präzise einlegen. Gewöhnungsbedürftig ist allenfalls das Einlegen des Rückwärtsganges unter dem zweiten Gang, für den man den Schalthebel anheben muss.

Die B-Klasse hat eine **elektrische Feststellbremse** mit einer Taste, an deren Bedienung man sich erst gewöhnen muss. Die Feststellbremse muss beim Abstellen des Motors von Hand durch Drücken angelegt werden und beim Losfahren ebenso

wieder manuell durch Herausziehen des Hebels gelöst werden. Da gibt es speziell bei den Franzosen komfortablere Systeme, die beim Abstellen des Motors automatisch die Feststellbremse anlegen und sie automatisch lösen, wenn man losfährt.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs Continental Winter Contact in der Dimension 205/50 R 17 bestückt. Harte Querrillen kommen trocken durch, aber ansonsten ist die **Federungs- und Dämpfungsabstimmung sehr geglückt**. Der B 180 CDI liegt straff auf der Straße und schaukelt sich auf langgezogenen Bodenwellen nicht auf.

Gegenüber der alten B-Klasse **deutlich verbessert hat sich der Wendekreis**. Die neue B-Klasse ist jetzt angenehm wendig. Die elektromechanische Servolenkung sorgt für einen guten Fahrbahnkontakt und für guten Geradeauslauf. Bei einer Autobahnfahrt mit heftigem Seitenwind wurden allerdings so viele leichte Lenkkorrekturen nötig, dass der serienmäßige Aufmerksamkeitsassistent mit einer Warnlampe und einem Warnton zu einer Pause aufrief. Er registriert im Wesentlichen die Lenkbewegungen des Fahrers.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.815 Test-Kilometern verbrauchte die zweite Generation des Mercedes-Benz B 180 CDI zwischen 5,9 Litern und 7,9 Litern. Auf Autobahnetappen macht sich die große Stirnfläche bemerkbar. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **6,0 Liter**. Er liegt deutlich über den auf dem Prüfstand ermittelten Normverbrauchswerten.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte **Bi-Xenon-Scheinwerfer** in Verbindung mit dem **Intelligent Light System**. Es leuchtet Fahrbahnen innerorts breit aus und verteilt das Licht außerorts mehr in die Weite. Kurven leuchtet das aktiv schwenkende Kurvenlicht gut aus. In der Automatikstellung der Scheinwerfer blendet die Elektronik nach dem Ortsendeschild automatisch auf und wieder ab, sobald ein Fahrzeug entgegenkommt. Da die dazu nötige Kamera aber nur auf die Scheinwerfer entgegenkommender Scheinwerfer reagiert und erst dann den Lichtkegel des linken Scheinwerfers absenkt, um den Autofahrer nicht zu blenden, reagiert das System langsamer als ein erfahrener Fahrer. Der würde schon abblenden, wenn er einen Lichtstrahl in einer Kurve oder über einer Kuppe sieht. Auf kurvigen Strecken bekommt man hin und wieder die Lichthupe gezeigt. Insgesamt ist das System aber ein **Gewinn für die Sicherheit**, weil es schneller wieder aufblendet als ein müder Fahrer.

Der bei jeder neuen B-Klasse serienmäßige **Kollisionswarner** hat als angenehmes Beiwerk eine rote Warnlampe im Display vor dem Fahrer, die einen zu geringen Abstand zum Vordermann signalisiert. Hin und wieder gab das System auf der Autobahn akustischen Fehlalarm beim Überholen von Lkw, selbst wenn es sich um gerade Strecken handelte.

Der Testwagen hatte die praktische **Rückfahrkamera**, die mit ihren Hilfslinien und einem scharfen Bild eine wirkungsvolle Unterstützung beim Einparken rückwärts ist. Die Kamera selbst kostet zwar nicht viel, setzt aber die Bestellung des opulenten Navisystems Comand online voraus. Das bietet ein prima ablesbares Kartenbild auch bei seitlichem Lichteinfall und ein sehr schnell reagierendes Navigationssystem. Seine **Sprachführung** erlaubt es, bei neuen Adressen den Ort und die Straße am Stück zu sprechen. Die Hausnummer muss man in einem zweiten Schritt nennen. Das System funktionierte auch unterwegs gut. Ebenso gut arbeitete die Sprachbedienung bei einem via Bluetooth gekoppelten Handy.

Eingebaut war auch das „Spur-Paket“ mit dem **Totwinkelwarner** und dem **Spurverlassenswarner**. Der Totwinkelwarner schlägt mit einer auf rot umschaltenden Leuchte in den Außenspiegeln und akustisch Alarm. Das tut er auch dann noch, wenn ein Überholer schon am Wagen vorbei ist oder man selbst ein überholtes Fahrzeug gerade voll im Rückspiegel sieht.