

Ein ansehnlicher Nützlichling

Alltagstest: Die Mercedes B-Klasse – ein vielseitig einsetzbares Auto mit vielen Stärken und einer Überraschung an der Zapfsäule.

VON BERND-WILFRIED KIESSLER

Was ist das für ein Auto? Mit dem 2er Active Tourer von BMW und dem Q3 von Audi hält die B-Klasse von Mercedes, die sich mit dem Beinamen Sports Tourer schmückt, die Fahne der einst weit verbreiteten Kompaktvans hoch. Nach dem Motto „Raum durch Höhe“ bieten sie mehr Platz als Schräghecklimousinen, sind aber kürzer als vergleichbare Kombis. Die dritte Generation der B-Klasse, im vergangenen Jahr modellgepflegt, zeigt jene Glattflächigkeit, wie sie bei Mercedes derzeit in Mode ist – eine Karosserie wie aus einem Guss. Mit 4,43 Meter Länge verdient sie das Prädikat „stadtauglich“.

Wie fühlt man sich in diesem Auto? Der markentypische innere Wiedererkennungswert ist hoch – nicht nur wegen des Sterns in Lenkradmitte. Auch insgesamt sieben Lufteinlässe in Form von Turbinenschaukeln, davon zwei für die drei Hinterbänker, sind charakteristisch. Alles ist fein gestaltet, rote Ziernähte und Blenden aus mattem Aluminium (kein Plastikimitat!) verbreiten eine angenehme gehobene Atmosphäre, die dazu passt, dass alle ihre Häupter frei erheben können – und das sogar behütet.

Nun, unser Testwagen kostete mehr als 50.000 Euro, aber die Preisliste der B-Klasse beginnt bei 37.580 Euro – ist also für Normalverdiener gerade noch erschwinglich. Das wird in wenigen Jahren ein Ende haben, weil sich der Mercedes-Vorstand dazu entschlossen hat, A- und B-Klasse zu streichen und nur noch Autos für Besserverdienende zu bauen.

Was für einen Antrieb hat das Auto? Zu den 224 Pferdestärken aus den Brennräumen des Zwei-Liter-Vierzylinders gesellten sich 14 PS elektrischer Herkunft: Die Mercedes-Motorkonstrukteure haben den Ottomotor mild hybridisiert, was zudem zusätzliche 150 Newtonmeter Drehmoment bedeutet. Mit dieser Leistung und Durchzugskraft sind vorausschauende Überholmanöver auf der Landstraße keine Mutproben, und auch das Einordnen in flott fließenden Verkehr – etwa an einer Autobahnauffahrt – kostet keine Nerven, sondern nur einen kräftigen Druck aufs Gaspedal.

Der Strom, der kostenlos im Schub und beim Bremsen gewonnen wird, hilft beim An-



Wie aus einem Guss: die B-Klasse von Mercedes - und rechts im Hintergrund der Jusiberg.

Foto: Ellen Ersing

fahren wie beim Beschleunigen und dämpft den Verbrauch. Tatsächlich blieben wir im Test mit 6,5 Liter Benzin auf 100 Kilometer um 0,6 Liter unter dem WLTP-Normverbrauch – für ein Auto dieser Leistung, das zudem noch über Allradantrieb verfügte und leer über 1,6 Tonnen wog, ein wirklich günstiger Wert.

Was bietet dieses Auto? Die B-Klasse ist ein vollwertiger Fünfsitzer, der Stauraum im Heck (Ladekante: 64 Zentimeter) wirkt auf dem Papier mit 405 Liter eher bescheiden, ist aber glattflächig und gut nutzbar. Klappt man die hinteren Lehnen nach vorn, passen reichlich anderthalb Kubikmeter bis unters Dach auf den fast ebenen Boden. Gegen Aufpreis

sind die Rücksitze längs verschiebbar und ist die Beifahrerrücklehne klappbar, um überlange Gegenstände von hinten einzuladen.

Der scheinbar durchgehende Bildschirm vorn besteht in Wirklichkeit aus zweien. Der linke zeigt das Wesentliche an, rechts können Zusatzinfos abgerufen werden. Das geht auch per Sprachsteuerung: Auf den Ausruf „Mercedes!“ meldet sich eine dienstbare Stimme, die sich auch per Knopfdruck am Lenkrad zur Hilfe rufen lässt. Sie weiß vieles und kann manches in Gang setzen, nicht aber die elektrische Heckklappe, die sich binnen sechs Sekunden öffnet und schließt. Die Mercedes-Stimme erklärt aber genau, wie dies auf vier Arten zu bewerkstelligen ist.

Autogramm

Mercedes B 250 Sports Tourer 4Matic

Typ: Kompaktvan; Preis: 50.646 Euro; Länge: 4,43 Meter; Breite: 1,80 Meter; Höhe: 1,58 Meter; Radstand: 2,73 Meter; Leergewicht: 1635 Kilogramm; Zuladung: 510 Kilogramm; Kofferraum: 405 Liter; Sitze: fünf; Tankinhalt: 51 Liter; Motor: Otto-Vierzylinder; Hubraum: 1991 Kubikzentimeter; Leistung: 224 PS/165 kW bei 5500-6100 U/min; Drehmoment: 350 Newtonmeter bei 2000-4000 U/min; Getriebe: Siebengang-Doppelkupplung; Spitze: 250 km/h; 0 auf 100 km/h: 6,5 Sekunden; Normverbrauch: 7,1 Liter Benzin, CO₂-Ausstoß: 161 Gramm/km, Testverbrauch: 6,5 Liter.

Eine neue Größe von Ssangyong

Wünschen wir dem koreanischen Hersteller Ssangyong, der seine Blechkleider in Turin bei Vater und Sohn Giugiaro schneiden lässt, dass er nach vielen Irrungen und auch Wirrungen endlich in ruhigeres Fahrwasser kommt: Nunmehr in Händen von einheimischen Investoren nennt sich die Firma jetzt KG Mobility, während die Fahrzeuge weiterhin unter dem Namen Ssangyong und dem bekannten Markenzeichen vertrieben werden.

Dass der Weg nach oben gehen soll, zeigt ein neues mittelgroßes SUV namens Torres mit einer Länge von 4,70 Meter. Seine senkrechten Chromstäbe am Kühlergrill erinnern an Jeep. Große aufrechte Lufteinlässe vor den vorderen Radkästen machen Eindruck und ergeben eine gewisse Unverwechselbarkeit.

In Europa hat man sich für fünf Sitze und einen reichlichen Stauraum mit 703 Liter Fassungsvermögen entschieden. Den Antrieb besorgt der aus dem Korando bekannte 1,5-Liter-Benzinmotor mit einer Leistung von 163 PS/120 kW und 280 Newtonmeter Drehmoment.

Zur Wahl stehen Front- und Allradantrieb, bei der Kraftübertragung kann man sich zwischen sechs handgeschalteten Gängen und einer Sechsstufen-Automatik entscheiden. Den Kraftstoffverbrauch gibt der deutsche Importeur, das spanisch-belgische Handelsunternehmen Astara, mit Werten zwischen 7,9 und 9,1 Liter Benzin an, was einem CO₂-Ausstoß von 181 bis 207 Gramm pro Kilometer entspricht.

Diese Werte sind vorläufig, da der neue Torres erst im Herbst auf den hiesigen Markt kommt. Die Preise beginnen bei 39.490 Euro. Nächstes Jahr soll eine vollelektrische Ausführung nachgeschoben werden. *bwk*



Ausgeprägte Radhäuser und eine breite dritte Dachsäule: der Ssangyong Torres. Foto: rdk



Veränderte Leuchtgrafik und das aktuelle Rauten-Logo fallen auf: der erneuerte Renault Clio. Foto: gj

Mit der frischen Raute

Neuvorstellung: Renault Clio

VON GUNDEL JACOBI

Der Kleine rollt langsam an den Start: Bestellen kann man ihn schon, beim Händler steht er im September. Er dürfte von einigen Renault-Fans sehnsüchtig erwartet werden, denn hierzulande stand er in der hauseigenen Verkaufsstatistik letztes Jahr auf Rang zwei und musste sich zahlenmäßig nur dem hochbeinigen Captur geschlagen geben. Aufpreisfrei kommt der neue Clio in Orange-Außenlackierung daher, bisher war die hiesige Lieblingsfarbe ein dunkles Blau.

Die Clio-Modellpflege bringt das Vier-Meter-Auto auf die Höhe der Zeit, sprich: neues Rauten-Logo, Veränderungen an Bug und Heck, um das Fahrzeug breiter wirken zu lassen; zudem weist die neue Leuchtgrafik auf das zeitgemäße LED-Niveau hin. Digital und vernetzt geht's im Clio zu, obendrein sind bis zu 20 Fahrassistenz-Systeme wählbar. Bei den Motoren bleibt es bei den vier bekannten Otto-Motoren mit Leistungen zwischen 65 PS/47 kW und 145 PS/105 kW – einer davon wird mit Flüssiggas sowie Benzin betrieben; dessen Reichweite liegt bei gut 1000 Kilometer. In Deutschland wurde der Diesel aus dem Programm genommen.

Wir haben mit der erstmals im Clio angebotenen Ausstattungsvariante Esprit Alpine ausgiebige Testfahrten unternommen. Der Fahrerplatz wirkt aufgeräumt – unterhalb des berührungsempfindlichen Bildschirms und am Lenkrad sind griffgünstig zusätzliche Bedienschalter angebracht. Die Sicht nach allen Seiten ist ordentlich, auch hinten sind Kopf- und Beinfreiheit zufriedenstellend. Mit seinem 145 PS/105 kW leistenden 1,6-Liter-Benziner spielt der Vollhybrid samt zweier Elektromotoren und kupplungslosem Multi-Mode-Getriebe seine Trümpfe beim Kraftstoffverbrauch insbesondere im Stadtverkehr aus.

Dort kann er beim langsamen Fahren vollelektrisch unterwegs sein und Bremsenergie rückgewinnen – die 1,2 kWh-Batterie unterstützt je nach Füllstand den Motor und kappt Kraftstoffspitzen. Wir erreichten im gemischten Verkehr im Ballungsgebiet exakt den Normverbrauch von 4,3 Liter (98 g CO₂/km).

Der Renault Clio E-Tech Full Hybrid 145 in der Spitzenausstattung Esprit Alpine kostet ab 26.700 Euro. Der Preis für die Basis-Version des Clio wird erst in Kürze bekannt gegeben.

In zwei Wochen nach Paris

Ein Museum im elsässischen Offendorf zeigt das beschauliche Leben der Binnenschiffer.

VON BERND-WILFRIED KIESSLER

Heutzutage sind nur noch rund 330 Pénichen auf den französischen Wasserstraßen unterwegs, jene knapp 40 Meter langen und fünf Meter breiten Lastkähne, die bis um das Jahr 1960 einen namhaften Anteil am Transportwesen hielten. Im 19. Jahrhundert wurden die Flüsse und Kanäle unseres westlichen Nachbarlandes für die Binnenschifffahrt ausgebaut. Jahrzehntlang zogen Pferde und Mulis die Kähne, ärmere Schiffer spannten ihre gesamte Familie ein. Später verlegte man auf manchen Treidelpfaden Schienen, und kleine elektrische Lokomotiven zogen die Taue, bis nach dem Zweiten Weltkrieg der Dieselmotor den Antrieb von Schiffsschrauben übernahm.

Der Vorteil des Binnenschiffs: seine Wirtschaftlichkeit. Sein Nachteil: seine geringe Geschwindigkeit. Von Straßburg nach Paris braucht eine Péniche auf dem Rhein-Marne-Kanal etwa zwei Wochen. Dieses beschauliche Leben an Bord ist heute weitgehend Geschichte – wer es nachempfinden will, kann sich ein Hausboot mieten und so die Langsamkeit entdecken.

Im elsässischen Offendorf haben sie einen Lastkahn vor dem Verschrotten gerettet und unter Deck zum Museum ausgestaltet. Das im Jahre 1931 gebaute Schiff hieß ursprünglich „St. Antoine de Padoue“ und hat seinen heutigen Liegeplatz auf dem Landweg mit einem Tieflader erreicht. Es gibt einen guten Einblick in das einfache Leben der Schiffer mit den bescheidenen Räumlichkeiten im Heck des Schiffes.

Sie kamen nicht nur in ganz Frankreich herum, sondern auch in Belgien und den Niederlanden. Über den Saar-Kohlen-Kanal (heute: Saar-Kanal) gab es auch einen Anschluss ins Saarland. Mit dem dortigen Niedergang der Schwerindustrie und im benachbarten Lothringen sanken die Transporte von Kohle und Eisenerz.

Die französischen Behörden versuchten, das teure Kanalnetz stillzulegen, indem sie Abwrackprämien für die Lastkähne zahlten, um diese Form der Berufsschifffahrt verschwinden zu lassen. Der in den 1970-er Jahren beginnende Hausboot-Tourismus kam diesen Plänen jedoch in die Quere, sodass sogar bereits aufgegebenen Wasserstraßen



Dieser Lastkahn war einst auf den Wasserwegen in Westeuropa unterwegs. Foto: Ellen Ersing

Foto: Ellen Ersing



Raymond Gasser (81, rechts) ist auf einem Binnenschiff geboren.



Im früheren Laderaum sind Zeugnisse einer vergangenen Zeit zu bewundern.

wiederbelebt und modernisiert wurden. Einst handbetriebene Schleusen sind heute fast überall radargesteuert. Die Freizeitschifffahrt sorgt von Frühjahr bis Herbst für regen Verkehr.

Der 81-jährige Raymond Gasser aus Offendorf ist auf einem Lastkahn geboren und war bis 1981 auf einem unterwegs, ehe er sein Berufsleben auf dem Wasser als Kapitän der Rheinfähre zwischen dem nahen Druenheim und Greffern auf dem deutschen Ufer beschloss. Die kostenlose Überquerung des Flusses ist ein schöner Einstieg zu einem

Besuch im Binnenschifffahrtsmuseum Offendorf.

Gasser ist einer von einer Handvoll Ehrenamtlicher, die das Museum samstags, sonntags und an Feiertagen zwischen 14 und 18 Uhr betreuen und die Erinnerung wachhalten. Für Gruppen öffnen sie den Kahn auch außerhalb dieser Zeiten, wenn man sich unter Telefon (0033) 0388968002 in deutscher Sprache anmeldet.

■ www.visit.alsace/de/277002227-das-schiff-fahrts-museum