

SAMSTAG, 8. OKTOBER 2011 – REUTLINGER GENERAL-ANZEIGER



Elektronischer Butler: Über den Monitor auf der Mittelkonsole teilt der Infotainment-Assistent mit, was der Fahrer noch vor dem nächsten Stopp wissen möchte.

FOTO: BMW/DPA/TMM

Entwicklung – Infotainment-Assistent von BMW

Info-Flut für Fahrer filtern

MÜNCHEN. Forscher von BMW entwickeln einen Infotainment-Assistenten. Damit wollen sie die Informationsflut von Musik, Telekommunikation oder E-Mails für den Fahrer filtern und so angenehmer gestalten. Nach Angaben des Herstellers soll dieser elektronische Butler mit dem Fahrer über den Monitor auf der Mittelkonsole kommunizieren. Dem Fahrer gebe er lediglich die für ihn relevanten Informations- und Unterhaltungsangebote weiter, erläuterte Projektleiter Thomas Helbig.

Dabei lerne das System den Fahrer und seine Einsatzprofile mit jeder Fahrt besser kennen und stimme seine Infotainment-Auswahl entsprechend ab. »Kalendereinträge werden dann nur auf dem Weg ins Büro verlesen, und Rockmusik gibt's nach Feierabend«, skizzierte Helbig die Möglichkeiten. Unerwünschte Inhalte könne der Fahrer weiterklicken und so den Lernvorgang des Butlers beschleunigen. (dpa/tmm)

NÄCHSTE WOCHE IN AUTO+FREIZEIT

Fahrbericht
Ford Focus



Jetzt im Oktober an Winterreifen denken

REUTLINGEN. Trotz gebietsweise noch spätsommerlicher Temperaturen um 20 Grad appelliert der Automobilclub von Deutschland (AvD), jetzt an den Reifenwechsel zu denken. Von Oktober bis Ostern sind Winterreifen sicherheitsrelevant. Sie sollten vor dem ersten Schneefall aufgezogen werden. In den Mittelgebirgslagen werden bereits die ersten Schneeschauer erwartet. Autofahrer sollten nun also prüfen, ob die eingelagerten Winterreifen weiterhin genutzt werden können. Die wichtigsten Kriterien bei dieser Entscheidung sind die Profiltiefe und das Alter. Der AvD rät, nicht mit weniger als vier Millimetern Profil unterwegs zu sein und fordert, die gesetzliche Mindestprofiltiefe für Winterreifen anzuhängen. (pm)

Nach Verkehrsunfall Beweisfotos machen

MÜNCHEN. Teure Gutachten nach einem Verkehrsunfall können Betroffene sparen, indem sie Beweisfotos machen. Darauf weist der Automobilclub Kraftfahrer-Schutz (KS) in München hin. Ratsam sei dies vor allem, wenn das Geschehen nicht von der Polizei protokolliert wurde, wie das bei vielen Bagatellunfällen Praxis ist. Dann könne die Klärung der Schuldfrage vor Gericht oder gegenüber der Versicherung problematisch werden. (dpa/tmm)

Neuvorstellung – Kompakter Sternwagen jetzt ohne doppelten Boden aber mit Sicherheitsnetz

B-Klasse neu buchstabiert

VON STEPHAN ZENKE

WIEN. Wo das Alphabet beginnt, hat Mercedes-Benz bislang nicht immer das Beste geboten. Vor allem das Interieur der bisherigen B-Klasse überzeugte nicht auf ganzer Linie. Dass Reklameleute diesen hoch gewachsenen Kompakt-Van zum Sports Tourer hochgeredet haben, hat den Gesamteindruck kaum verbessert. Heute soll alles anders werden. »Wir wollen in allen Disziplinen einen Klassenprimus auf die Räder stellen«, verkündet Daimler-Vorstandsmitglied Professor Thomas Weber.

Runde fünf Zentimeter flacher als sein Vorgänger ist der frische kompakte Mercedes ausgefallen. Das liegt nicht nur daran, dass er nun ohne durchgehend doppelten Boden fährt, sondern auch an einer insgesamt schnittigeren Gestaltung der Karosserie, die tatsächlich dem Wind besonders wenig Widerstand entgegensetzt.

Der Innenraum hat darunter keinesfalls gelitten: Das Kofferraumvolumen fällt mit 488 Litern hinter der geteilt umklappbaren Rücksitzbank und bis über 1 500 Litern maximal bei flachgelegten Fondsitzen üppig aus. Kopffreiheit und Fußraum sind so gar gewachsen.

Gegen Aufpreis gibt es das, was anderswo inklusive ist: Verschiebbare Fondsitze und ein variabler Kofferraumboden als »Easy Vario Plus«-System für 700 Euro. Stolz verkündet Mercedes, dass die Kniefreiheit im Fond mit 87

Millimetern sogar größer als in einer S-Klasse ausfällt.

Mindestens 26 000 Euro verlangt der Sternkonzern für den Einstieg in die B-Klasse, rechtfertigt diesen Premium-Preis allerdings damit, ein »neues Zeitalter in der Kompaktklasse« einzuläuten. Das soll auch für die sichtbare und greifbare Güte des Gebotenen gelten.

Die Innenarchitekten beweisen ein glückliches Händchen. »Die Akzeptanz für bunte Farben hält sich beim Kunden in engen Grenzen«, verteidigt Designer Hans-Dieter Futschik die vorherrschenden gedeckten Töne.

In der Mitte des Armaturenbretts thront ein Bildschirm, der fast wie ein iPad von Apple aussieht, aber keines ist, »weil sich ein iPad nicht für die Bedienung während der Fahrt eignet«, erklärt der verantwortliche Ingenieur Antonio Acuna. Nachteil: Dort läuft nur das, was Mercedes anbietet. Unter der Motorenhaube arbeitet eine neu entwickelte Triebwerksgeneration.

Motoren-Quartett

Das Motorenprogramm mit jeweils zwei Otto- und Dieselmotoren ist laut Mercedes mit Direkteinspritzung und Turboaufladung vorbildlich sparsam. Im Vergleich zur alten B-Klasse sollen die Verbrauchswerte um bis zu 21 Prozent günstiger ausfallen. Das lässt sich auf die Schnelle kaum prüfen, jedenfalls ist die Papierform der



Die Silhouette der neuen B-Klasse setzt dem Wind wenig Widerstand entgegen.

FOTOS: PR

Triebwerke sehenswert. Aus den 1,6 Litern Hubraum seiner vier Zylinder holt der Benzinzylinder des B 180 genau 122 Pferdestärken (90 kW), während sein größerer Bruder B 200 mit 156 PS (115 kW) deutlich kräftiger ausfällt – angeblich ohne an der Tankstelle aufzufallen. Erstaunlicherweise gibt Mercedes für beide Otto-Motoren den gleichen kombinierten Treibstoffverbrauch von 5,9 Litern pro 100 Kilometer an. Die Selbstzünder geben sich noch sparsamer.

Die beiden Dieselvarianten B 180 CDI und B 200 CDI verfügen beide über einen 1,8-Liter-Motor mit Common-Rail-Direkteinspritzung in den Leistungsstufen 109 PS/80 kW oder 136 PS/100 kW und identischen Verbrauchswerten von 4,4 Litern pro 100 Kilometern. Wer Diesel fahren möchte, ist ab knapp 28 000 Euro dabei. Bei der Kraftübertragung hat der Kunde die Wahl zwischen dem sehr feinschaligen serienmäßigen 6-Gang-Getriebe oder einem Sieben-Gang-Automaten mit Doppelkupplung. Unterwegs macht die Motorfamilie einen angenehmen Gesamteindruck.

Schon der kleinste Benziner gibt den unauffälligen Diener seiner Herrschaften hinter dem Lenkrad. Ohne überschäumendes Temperament zu zeigen, ist ein

B 180 stets zügig unterwegs. Niemals wird der Vierzylinder störend laut. Unfeine Vibrationen sind dem Ottomotor ebenso fremd.

Der komfortabel aber dennoch sportlich abgestimmte, kleine Mercedes gibt gerne auch mal den Dynamiker, woran seine angenehm direkte Lenkung ihren Anteil hat. Bei allen Modellen ist die Start-Stopp-Funktion serienmäßig mit an Bord.

Radar warnt

Die radargestützte Kollisionswarnung mit adaptiven Bremsassistenten, von Mercedes stolz »Collision Prevention Assist« genannt, ist ein beeindruckendes Stück Sicherheitstechnik. Das System kann einen zu geringen Abstand zu vorausfahrenden bei Geschwindigkeiten zwischen 30 und 250 Stundenkilometern erkennen, und warnt bei einer drohenden Kollisionsgefahr sichtbar und hörbar. Bis zu einer Geschwindigkeit von Tempo 70 kann das System sogar vorstehenden Hindernissen in Fahrtrichtung Alarm schlagen. Nur aufs Bremspedal treten muss der Mensch noch selbst. »Sobald der Fahrer einen Bremswunsch absetzt, macht der Assistent den Rest – also bei Bedarf eine Vollbremsung«, erklärt Projektleiter Wolfgang Lauer. Und wieso brems das Ding

nicht gleich selbst? »Weil es sich um eine Einsensor-Lösung handelt«, verrät Lauer. Ein Sensor könnte sich irren, deshalb muss der Mensch entscheiden. Die autonom bremsende Distro-Plus aus den größeren Mercedes hat deshalb drei Sensoren. In der Kompaktklasse ist der Collision Prevention Assist dennoch eine Weltneuheit, wogegen die übrige Serienausstattung kaum überraschend ausfällt.

Lange Preisliste

An Bord des Viertürers ist das, was die Kundschaft bei diesen Premium-Preisen erwarten darf: Klimaanlage, Fensterheber, Zentralverriegelung, eine Stereoanlage mit Radio und sechs Lautsprechern, Airbags rundum sowie ein weiterer hilfreicher Geist. Der »Attention Assist« kann über das Lenkverhalten typische Anzeichen von Müdigkeit erkennen, soll vor drohendem Sekundenschlaf warnen. Alles weitere gibt's gegen Aufpreis. Die Wunschliste ist sehr lang und gestattet es, den Wagenwert mühelos auf 40 000 Euro zu treiben. Selbst Details kosten beim Daimler, so etwa ein Aschenbecher 50 Euro oder runde Nebelscheinwerfer 220 Euro. Andererseits erfüllt der Sternwagen auch ausgefallene Bedürfnisse. (GEA)

Mercedes-Benz B-Klasse

Info-Hotline
Tel. 0 71 21/702-888

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Mercedes-Benz
Niederlassung
Reutlingen und Tübingen
Daimlerstraße 10, 72793 Pfullingen
Tel. 0 71 21/702-888
www.reutlingen.mercedes-benz.de
reutlingen@mercedes-benz.com

Reinigungs-Knigge – Wer auf falsche Mittel oder Techniken setzt, kann am Wagen Schäden verursachen

Die fünf Todsünden der Autopflege

REUTLINGEN. Hauptsache sauber! Das stimmt bei der Autopflege nur für den ersten Moment. Denn wer auf falsches Werkzeug, falsches Mit-

tel oder falsche Technik setzt, kann an seinem Fahrzeug schwere Schäden verursachen, die sich mitunter erst später zeigen. Vom Spüli bis zum Backofenspray: Die Liste zweifelhafter Geheimtipps ist lang. Welche fünf Todsünden unbedingt vermieden werden sollten und wie man es im Handumdrehen richtig macht, wird im Anschluss erklärt.

Kein Spüli nehmen

Für dreckige Pfannen und Bratfett-Reste ist Spülmittel genau das Richtige – auf dem Auto hat es nichts zu suchen! Der Grund: Die darin enthaltenen Tenside lösen das Wachs vom Fahrzeug und können dem Lack schwer zu schaffen machen. Besser sind spezielle Autoschampoos: Sie reinigen das Auto

kraftvoll und gleichzeitig besonders schonend.

Thema Felgen

Felgen brauchen harte Reiniger? Falsch. Bremsstaub und festgebackener Dreck können auf den Felgen ganz schön hartnäckig sein. Trotzdem: Finger weg von säurehaltigen Reinigern oder Backofenspray! Alkalische Reiniger ätzen sich im Nu in die Oberflächen und greifen die ungeschützten Radbolzen an. Dass die Räder auch ohne Säure ganz leicht wieder sauber werden, beweisen moderne Felgenreiniger.

Vorsicht beim Saugen

Saugen sorgt für Kratzer im Kunststoff: Vorsicht mit harten Staubsaugerdüsen von

Washstationen im Cockpit: Sie hinterlassen Kratzer! Generell behandeln viele Autofahrer Kunststoff-Oberflächen eher stiefmütterlich. Ein Fehler: Umwelteinflüsse wie die UV-Strahlung der Sonne führen zu vorzeitiger Alterung durch Verspröden, Austrocknen und Ausbleichen. Cockpit- oder -lotionen pflegen reichhaltig, schützen vor UV-Strahlen, frisieren die Farbe auf und wirkend staub- und schmutzabweisend.

Sonne meiden

In der Sonne poliert es sich leichter? Falsch. Klar, dass man sich der Lackpflege lieber bei strahlendem Sonnenschein widmet. Doch Vorsicht: In der prallen Sonne trocknen Pflegeprodukte schnell an und hinterlassen starke Fle-

cken, die schwer wieder zu entfernen sind. Ein Schattenplatz und Temperaturen von 15–20 Grad sind optimal für die Lackpflege.

Haushaltsreiniger tabu

Klar: Haushalts-Glasreiniger reinigt auch die Windschutzscheibe – für die Dichtungsgummis aber kann er extrem schädlich sein! Das Gleiche gilt für Ledersitze und Polster: Allzweckreiniger aus der Küche entfernen die Flecken, greifen aber die Materialien an. Auch von Hausmittel-Tricks wie Körpercreme als Lederpflege raten Autosattler ab. Die richtige Wahl: Spezielle Polster- und Lederpflege-Produkte. Sie reinigen und pflegen schonend und lassen die Oberflächen wieder wie neu aussehen. (pm)



Scharfe Reiniger schaden den Felgen. FOTO: PR