



Mercedes C 180 BlueEFFICIENCY Coupé

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse
(115 kW / 156 PS)

Die C-Klasse ist nun auch als Coupé erhältlich. Das Design des Viersitzers ist stark an die Limousine angelehnt, auch sonst gibt es außer den fehlenden hinteren Türen kaum Unterschiede. Selbst auf die sonst in Coupés üblichen rahmenlosen Türen hat man verzichtet. Vorne findet man bequem Platz und erfreut sich am üppigen Raumangebot. Hinten geht es aber sehr eng zu, schon der Einstieg fällt schwer. Der Kofferraum liegt auf dem Niveau der Limousine, gegen Aufpreis lassen sich die Rücksitze klappen. Die aktive Sicherheit kommt auch im Coupe nicht zu kurz. Das Fahrerassistenzpaket Plus beinhaltet neben den sehr gut funktionierenden Spurhalte- und Totwinkelassistenten auch ein Abstandsregelsystem inklusive Notbremsassistent. Der Basisbenziner mit 156 PS ist dank Turboaufladung sehr durchzugsstark, die Fahrleistungen sind mehr als ausreichend. Erfreulich sind der moderate Verbrauch und die sehr sauberen Abgase. Verarbeitung und Bedienung liegen typisch für die Marke Mercedes auf Top-Niveau. Das C 180 Coupe ist ab 33.290 Euro erhältlich. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi. **Konkurrenten:** Audi A5, BMW 3er.

- +** gute Verarbeitung, einfache Bedienung, durchzugsstarker Motor, sichere Fahreigenschaften, hohe aktive und passive Sicherheit
- hinten wenig Platz, Beifahrerairbag nur über Transponder deaktivierbar



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Mercedes C-Klasse Coupés wirkt sehr solide, sie überzeugt mit gleichmäßig schmalen Spaltabständen, fein verarbeiteten Kanten und satt schließenden Türen. Auch auf schlechten Straßen knarrt und klappert nichts, alles sitzt stabil und fest. Der Unterboden wurde besonders glattflächig und strömungsgünstig gestaltet, was den Verbrauch reduziert. Die Türen besitzen nicht, wie sonst bei Coupés üblich, rahmenlose Scheiben, sondern haben wie auch die Limousine einen Scheibenrahmen. Dadurch sind die Türausschnitte nach außen sehr gut abgedichtet. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck mit den präzise eingepassten Kunststoffen und sauber gearbeiteten Sitzen fort. Neben hochwertigem Leder ist aber auch einfaches aber gut verarbeitetes Hartplastik verbaut. Auf dem Dach dürfen bis 100 kg Gepäck transportiert werden. Für einen Viersitzer sind üppige 435 kg Zuladung möglich.

⊖ Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht vorhanden. Serienmäßig gibt es nur ein Reparaturset, ein Notrad oder Runflat-Bereifung kosten extra. Mit dem Reifenreparaturset an Bord, gibt es weder Bordwerkzeug noch einen Wagenheber. Die Karosserieflanken haben keine Leisten, um die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren zu schützen. Weder vorne noch hinten sind in den Stoßfängern Kunststoffeinlagen vorhanden.

Sicht

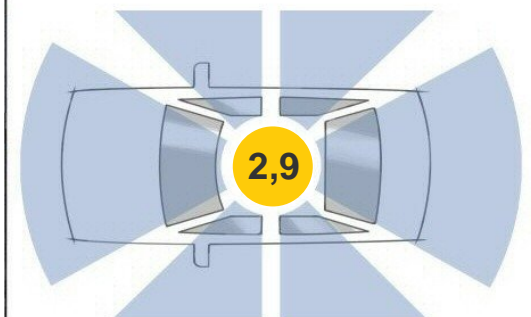
Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung kann das Coupe ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Der Blick zur Seite wird durch die relativ schmalen und weit hinten angesetzten B-Säulen nur wenig eingeschränkt. Nach hinten wird die Sicht aber durch die breiten C-Säulen und die feststehenden Kopfstützen stärker behindert. Die Sicht im Innenspiegel ist gerade noch akzeptabel.

⊕ Die Außenspiegel sind groß, beheizbar und haben einen asphärischen Bereich, welcher den toten Winkel überbrückt. Optional blenden der Innenspiegel und der linke Außenspiegel automatisch ab (Spiegel-Paket). Unverständlich, dass Mercedes den automatisch abblendenden Außenspiegel nur für die Fahrerseite anbietet. Der Bodenblick nach vorn ist sehr gut, auch sehr flache Hindernisse können gut erkannt werden. Die Windschutzscheibe wird großflächig gewischt. Als empfehlenswerte Option gibt's Parksensoren, die optisch und akustisch beim Ein- und Ausparken unterstützen.

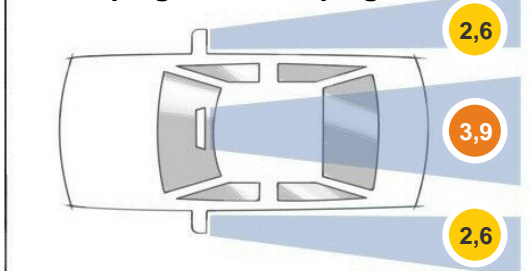


Die Sicht nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht versenk- oder klappbare Kopfstützen beeinträchtigt.

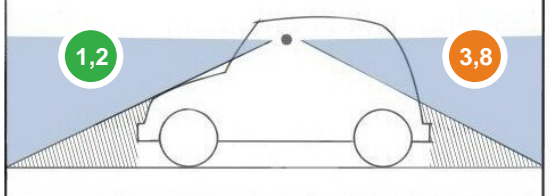
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Zudem wird der Fahrer beim seitlichen Einparken über eine Parkführung unterstützt, welche anzeigt, mit welchem Lenkwinkel man in die Parklücke lenken soll. Die Parkführung funktioniert gut, der Parkvorgang dauert so aber sehr lange und wird gerade beim Einparken auf viel befahrenen Straßen kaum anwendbar sein, ohne den nachfolgenden Verkehr zu behindern. Ebenfalls als Option findet man eine Rückfahrkamera in der Aufpreisliste. Das Intelligent-Light System ist zwar teuer, bietet aber eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn bei Dunkelheit; es umfasst Bi-Xenonlicht, adaptives Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie eine variable Lichtverteilung je nach Fahrsituation (Innerorts, Landstraße, Autobahn). Ebenfalls enthalten ist der adaptive Fernlichtassistent, der weich auf- und abblendet und dabei wenn möglich die Hell-Dunkel-Kante immer knapp unterhalb des Gegenverkehrs hält, um so stets die weitest mögliche Fahrbahnausleuchtung zu erzielen. Der Fernlichtassistent gehört zu den besten am Markt, allerdings werden Fußgänger und viele Fahrradfahrer meistens nicht erkannt und entsprechend geblendet.

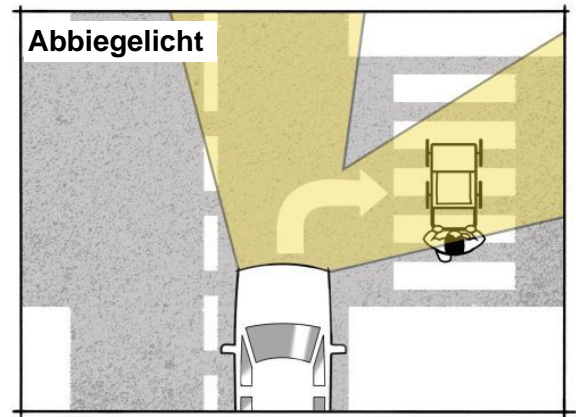
⊖ Das hintere Fahrzeugende ist für den Fahrer kaum einsehbar, die optionale Einparkhilfe somit absolut empfehlenswert.

3,3 Ein-/Ausstieg

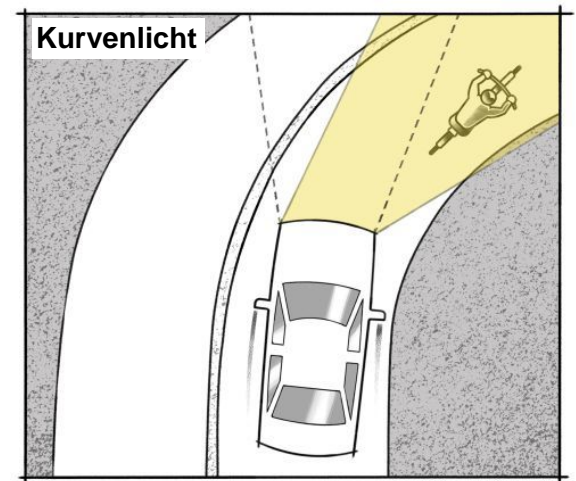
Die tief eingebauten Vordersitze sorgen für etwas erschwertes Ein- und Aussteigen, da man beim Einsteigen sprichwörtlich in den Sitz fällt und beim Aussteigen sich aus den Sitzen ziehen muss. Die Schweller sind aber flach und nicht zu breit ausgeführt, was das Einsteigen etwas erleichtert. Haltegriffe am Dach gibt es nur für die vorderen Passagiere.

⊕ Mit der Fernbedienung für die Türen lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es auch das schlüssellose Zugangssystem Keyless-Go (nicht im Testfahrzeug). Nach dem Absperren bleiben die Scheinwerfer bei Dunkelheit noch kurze Zeit an, um den Weg zu beleuchten.

⊖ Die Vordersitze besitzen zwar eine praktische Einstiegshilfe, welche in Verbindung mit dem Memorypaket elektrisch funktioniert. Trotz der vorfahrenden Sitze fällt hinten das Ein- und Aussteigen aber schwer, der Spalte zwischen Sitz und B-Säule ist recht schmal, beim Aussteigen muss man sich förmlich aus dem Sitz ziehen. Da das Fahrzeug auch bei geöffneten Türen verriegelt werden kann, besteht die Gefahr, dass man den Schlüssel im Auto liegen lässt und sich aussperrt.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst 330 l Gepäck und liegt damit noch im klassenüblichen Durchschnitt. Gegen Aufpreis gibt es eine umklappbare Rücksitzlehne, um noch weiteres Gepäck unterbringen zu können. Mit umgeklappter Rückbank liegt der Stauraum bei 665 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 330 l Volumen ist der Kofferraum der C-Klasse der kleinste gegenüber den Konkurrenten (z.B. Audi A5 bzw. BMW 3er mit 390 l Volumen).

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit 68 cm über der Straße nicht zu hoch, etwas störend ist aber die innere Bordwand von 15 cm, über die das Gepäck gehoben werden muss. Das Format des Gepäckraums ist durchschnittlich. Er ist zwar breit, aber auch sehr niedrig. Die Grundfläche ist unpraktisch.

⊕ Der Kofferraum lässt sich leicht öffnen, bei Druck auf die Tasten der Fernbedienung oder an der Heckklappe klappt der Deckel automatisch hoch, so bleiben die Hände sauber. Auf der Innenseite ist ein Griff vorhanden, mit welchem man die Klappe zuwerfen kann.

⊖ Der vordere Bereich des Gepäckraums lässt sich wegen der großen Tiefe schwer erreichen, zumindest nicht ohne sich die Kleidung am Stoßfänger schmutzig zu machen. Die Beleuchtung ist schwach.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Kleine Gegenstände können unter dem Kofferraumboden und in einem Gepäcknetz verstaut werden.

⊕ Die aufpreispflichtige umklappbare Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt nach vorne klappen. Über zwei Hebel im Kofferraum lässt sich der Klappmechanismus einfach und mit kaum Kraftaufwand betätigen. Dabei wird der jeweilige Vordersitz elektrisch etwas nach vorne gefahren, damit die Lehne inklusive Kopfstütze problemlos nach vorne klappen können (nur bei elektrischer Sitzeinstellung vorne). Allerdings muss man trotzdem nach vorne laufen, um die entriegelten Sitzlehnen umzulegen, da sie nicht automatisch nach vorne klappen.

2,3 INNENRAUM

1,4 Bedienung

⊕ Das Fahrzeug lässt sich weitgehend funktionell bedienen, auch wenn eine gewisse Eingewöhnungszeit erforderlich ist, um die vielen Funktionen und Einstellungen einwandfrei bedienen zu können. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar (gegen Aufpreis elektrisch) und kann ganz unterschiedlichen Personenstaturen sehr gut angepasst werden. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Schalthebel ist gut zu erreichen. Das Zündschloss findet man schnell, der Schlüssel kann problemlos und ohne Haken eingesetzt werden.



Bis auf wenige Ausnahmen sind die Funktionalität des Fahrerplatzes und die Verarbeitungsqualität im Innenraum vorbildlich.

Die Instrumente sind gut ablesbar und bieten auch bei Dunkelheit einen guten Kontrast. Der Lichtschalter befindet sich günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad, er ist auch bei Dunkelheit gut zu finden, allerdings ist er nicht optimal beleuchtet. Der Lichtschalter besitzt keine Aus-Stellung (nur Auto, Standlicht oder Abblendlicht), das hat den Vorteil, dass man nicht mehr vergessen kann, das Licht einzuschalten. Die Nebenschlussleuchte wird über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Die Scheibenwischer werden serienmäßig über einen Regensensor gesteuert. Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung einfach und funktionell einstellen, eine manuelle Nachjustierung ist fast nie nötig, da die Klimaautomatik weitgehend perfekt abgestimmt ist. Die Bedienelemente sind aber weit unten verbaut. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden. Auch weitere Schalter für die unzähligen Funktionen hat Mercedes günstig und übersichtlich positioniert. Das Radio bzw. Navigationssystem ist sehr gut zu erreichen und erfordert nur wenig Eingewöhnung, die Bedienung der Grundfunktionen fällt leicht, schwieriger wird es, wenn man Grundeinstellungen in den Menüs finden muss. Die Lautsprecher bieten einen guten Klang, auch bei hoher Lautstärke. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit zuverlässigem Einklemmschutz. Ablagen finden man vorne wie hinten ausreichend vor. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet. Der optionale Tempomat lässt sich einfach bedienen, die eingestellte Geschwindigkeit wird im Tachoinstrument angezeigt. Die sehr praktische Hillholderfunktion lässt sich im Stand durch etwas stärkeres Drücken des Bremspedals aktivieren, dadurch kann man z.B. beim Ampelstopp den Fuß vom Bremspedal nehmen, ohne dass das Fahrzeug gleich anrollt.

– Die Klima-Bedienungseinheit sitzt zu weit unten, das sorgt für starke Ablenkung beim Einstellen. Hinzu kommt, dass die Piktogramme auf den Schaltern winzig klein sind. Beim Angurten stört die breite Mittelkonsole, zudem sind die Gurte schlecht zu erreichen, da sie weit hinten an der B-Säule angebracht sind.

2,2 Raumangebot vorne*

Die Innenbreite ist nicht besonders üppig, zudem fühlt man sich aufgrund der flach verlaufenden A-Säulen etwas eingeengt.

+ Der Platz auf den vorderen Plätzen ist für die Fahrzeugklasse gut. Selbst Personen mit knapp über 1,95 m Größe finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist üppig.

4,8 Raumangebot hinten*

– Die beiden hinteren Sitze können durchaus als vollwertige Sitze betrachten werden. Allerdings passen aufgrund der abfallenden Dachlinie nur Personen bis knapp 1,75 m in den Fond. Die Innenbreite ist hinten nicht besonders üppig, für zwei Personen aber noch ausreichend. Das subjektive Raumgefühl ist schlecht.

1,9 KOMFORT

1,8 Federung

+ Das C-Klasse Coupe ist serienmäßig mit dem AGILITY-CONTROL Fahrwerk ausgestattet. Die adaptiven Dämpfer passen sich automatisch der Fahrbahnbeschaffenheit und Fahrweise an, wodurch ein besserer Abrollkomfort erreicht wird und gleichzeitig auch sportliche Fahrer zufriedengestellt werden.

Lange Bodenwellen steckt das Fahrzeug gut weg, schwingt nur minimal nach. Auf Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Schlaglöcher reagiert die Federung recht komfortabel, die Stöße werden nicht zu stark an die Insassen weitergegeben. Eine Stuckerneigung ist praktisch nicht vorhanden. Bei schnell durchfahrenen Kurven hält sich die Seitenneigung in Grenzen, Karosseriebewegungen sind gut gedämpft.

2,0 Sitze

⊕ Der Fahrer sitzt einwandfrei und entspannt. Die Schenkel werden gut unterstützt, für den ruhenden linken Fuß ist eine bequeme Abstellmöglichkeit vorhanden. Die gut konturierten Sitze bieten feste Unterstützung, der Seitenhalt ist gut. Sowohl Höhe als auch Sitzflächenneigung sind justierbar. Obwohl die Polsterung recht straff ist, kommt der Komfort nicht zu kurz. Damit auf den Ledersitzen im Sommer nicht so schnell schwitzt, gibt es gegen Aufpreis eine sehr effektive und zugfreie Sitzlüftung. Bei Wahl des Memory-Pakets findet man für den Fahrer- und Beifahrersitz eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze an Bord.

⊖ Die Rücksitze sind zwar gut konturiert, allerdings sitzt man nicht besonders komfortabel, da die Rückbank wenig Unterstützung für die Oberschenkel bietet und zu flach und tief eingebaut ist.

1,8 Innengeräusch

⊕ Insgesamt ist das Geräuschniveau sehr niedrig. Bei 130 km/h werden im Innenraum gerade mal 67,2 dB(A) gemessen. Besonders die Windgeräusche sind sehr gering. Die Fahrgeräusche sind sehr gut vom Innenraum abgeschottet und kaum wahrnehmbar. Der kernig klingende Benzinmotor unterstreicht den sportlichen Charakter des Coupés, ohne aber nervig laut sein.

2,1 Klimatisierung

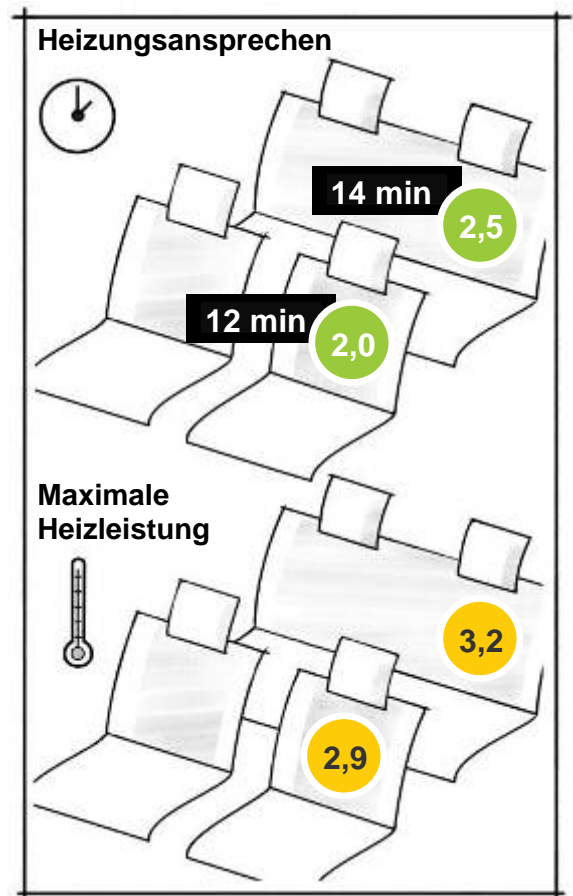
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer).

⊕ Auf allen Plätzen dauert es nicht lang, bis die Luft angenehm erwärmt ist; die Heizung spricht auch bei Minus-Graden schnell an. Vorne vergehen gerade einmal 12, hinten nur 14 Minuten, bis eine Raumtemperatur von 22° C erreicht ist. Die serienmäßige Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Die Luftverteilung kann individuell, aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen werden. Einen Sonnenstands- und Luftgütesensor sind serienmäßig an Bord.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Der Basisbenziner leistet maximal 156 PS und kann dank Turboaufladung durch seine gleichmäßige Leistungsentfaltung punkten. Schon bei niedrigen Drehzahlen liegt das maximale Drehmoment von 250 Nm an. Heraus kommen gute Elastizitätswerte, welche schaltfaules Fahren ermöglichen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Überholvorgänge können sehr schnell absolviert werden. Der Sprint von 60 km/h auf 100 km/h dauert nur 5,3 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit ist von Mercedes mit mehr als ausreichenden 225 km/h angegeben.

1,8 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinders ist gut, kommt aber nicht an die der Sechszylinder heran, weil gerade beim Beschleunigen die harte Arbeit des Motors leicht spürbar wird. Der Motor klingt unter Last kernig, beim Ausdrehen deutlich hörbar, aber nicht unangenehm. Insgesamt ein gelungenes Triebwerk, das auch auf langen Strecken guten Komfort bietet. Selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen nervt der Motor unter Last nicht mit störenden Brummfrequenzen.

1,8 Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich einfach und ohne zu Haken durchschalten, die Schaltwege fallen kurz aus. Aufgrund der etwas unsensiblen Kupplungsbetätigung ist es nicht ganz einfach, die unteren Gänge ruckfrei zu wechseln. Es ist ein gefühlvoller Kupplungsfuß gefragt. Der Rückwärtsgang ist einfach und ohne zu krachen einlegbar. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

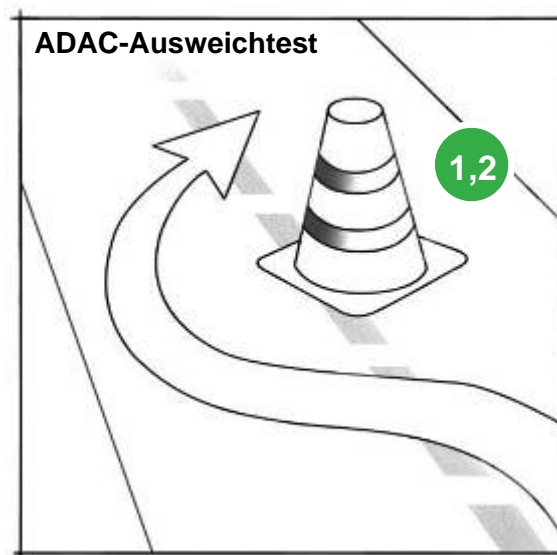
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge sind sehr gut abgestimmt. Für jede Geschwindigkeit ist der richtige Gang verfügbar. Die Gesamtübersetzung fällt lang aus, was hilft Kraftstoff zu sparen, ohne dass die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen zu groß sind. Insgesamt ist das Schaltgetriebe in Kombination mit dem Motor gut gelungen.

1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

⊕ Der Wagen verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Seitenwind oder Fahrbahnverwerfungen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Die Traktionskontrolle bremst durchdrehende Räder ein und verbessert so die Seitenführung auf weniger griffigen Straßen. Im ADAC-Ausweichtest folgt das Coupe willig dem Einlenkbefehl, beim Gegenlenken ist nur leichtes Untersteuern vorhanden, das Fahrzeug bleibt immer gut lenkbar. ESP regelt zuverlässig, von Schleudern keine Spur.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,2 Kurvenverhalten

+ In schnell durchfahrenen Kurven verhält sich das Fahrzeug untersteuernd, das kommt weniger geübten Fahrern entgegen. Das mögliche Kurventempo ist hoch, der Grenzbereich kündigt sich frühzeitig an. Wird eine Kurve zu schnell angefahren, hilft auch hier ESP dem Fahrer, nicht ins Schleudern zu geraten. Bei plötzlichem Gas wegnehmen sind leichte Lastwechselreaktionen vorhanden, welche aber auch dank effektiv regelndem ESP nie kritisch sind.

1,7 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht schnell und gleichmäßig an. Dank variabler Lenkunterstützung (Parameterlenkung) ist sie beim Rangieren sehr leichtgängig und bei höheren Geschwindigkeiten eher straff. Sie ist zielgenau und vermittelt einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten und die recht direkte Auslegung sorgen für angenehme Handlichkeit, dazu trägt auch der kleine Wendekreis von knapp 11 m bei.

1,7 Bremse

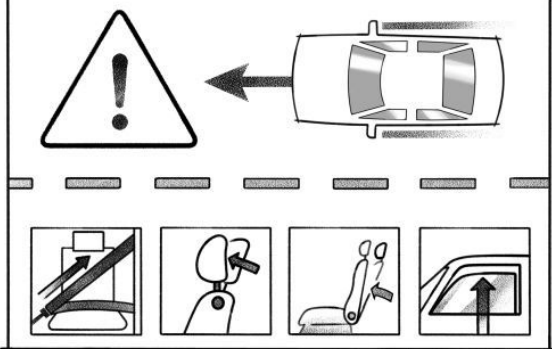
+ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 35,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Conti Sport Contact 3 der Größe vorne: 225/40 R18W; hinten: 255/35 R18). Dabei ist auch bei sehr hoher Beanspruchung keinerlei Bremsfading feststellbar.

1,9 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

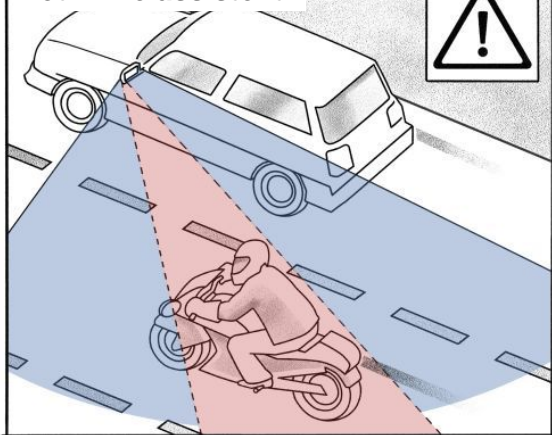
+ Mercedes bietet wie auch in der Limousine eine Reihe an Assistenzsystemen an, welcher bisher der Oberklasse vorbehalten waren. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent und in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen ACC auch der Bremsassistent plus, der bereits präventiv den Bremsdruck aufbaut und die Bremsklötze anlegt, wenn eine Gefahrensituation über die Radarsensoren erkannt wird. Damit wird der Fahrer beim Bremsen erheblich unterstützt. Das Kollisionswarnsystem warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision und leitet selbstständig eine Notbremsung ein, um die Kollisionsgeschwindigkeit zu reduzieren.

PreSafe



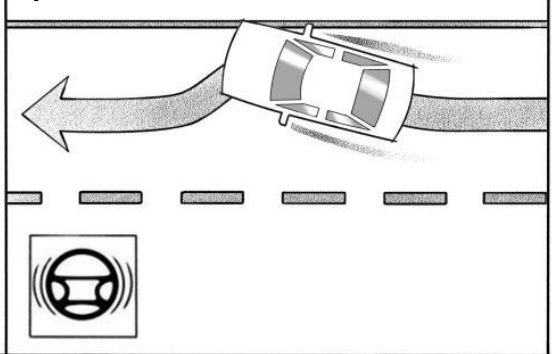
Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Das optionale Pre-Safe-System beinhaltet reversible Gurtstraffer, die beispielsweise bei ESP-Einsatz schon die Gurte straffen, damit sie optimal wirken können, offene Fenster weitgehend schließen und die Vordersitze in eine günstige Position bringen. Über die ACC-Sensoren wird dem Fahrer das Unterschreiten des erforderlichen Mindestabstandes angezeigt. Auf Wunsch gibt's Runflat-Reifen, die auch bei Druckverlust noch das Weiterfahren in die nächste Werkstatt ermöglichen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Zum Intelligent Light System gehören Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie ein adaptiver Fernlichtassistenten. Ebenso gegen Mehrpreis erhält der Kunde einen Spurhalte-Assistenten, der über Vibrationen am Lenkrad das Überfahren einer Linie ohne Blinkereinsatz ermahnt. Der Totwinkelassistent (Aufpreis) zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich ein anderer Verkehrsteilnehmer seitlich im Toten Winkel befindet - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird über Lenkradvibrationen gewarnt. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die extra hellen Bremslichter schnell (mit 8 Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. Zudem wird dann bei Stillstand die Warnblinkanlage aktiviert. Bei Wahl des Multikonturlenkrads findet man auch einen Müdigkeitsassistenten an Bord, welcher das Lenkprofil des Fahrers auswertet, dadurch einen unaufmerksamen oder übermüdeten Fahrer erkennt und ihn ermahnt, eine Pause einzulegen. In geöffneten Türen warnen rote Leuchten den rückwärtigen Verkehr. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

⊖ Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das C-Klasse Coupe sollte ähnliche wie die Limousine sehr gute Crasheigenschaften besitzen. Die Sicherheitsgurte haben vorne und hinten Gurtstrammer mit Kraftbegrenzer. Neben Frontairbags sind auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags, sowie zusätzliche Beckenairbags (Pelvisbags) vorhanden. Für den Fahrer gibt es zudem ein Knieairbag. Seitenairbags hinten sind optional zu haben. Die Kopfstützen der Vordersitze sind "aktiv" und für ca. 1,85 m große Personen ausreichend hoch. Hinten bieten die in die Sitzlehnen integrierten Kopfstützen guten Schutz, sind aber etwas zu weit vom Kopf entfernt. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls sehr hohe Zugkraft aufbringen. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Der Fahrer wird zumindest optisch über nicht angelegte Gurte hinten informiert.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Auf der Rücksitzbank lassen sich zwei Kinderrückhaltesysteme stabil befestigen - auch mit Isofix und Top-Tether. Vorbildlich: Das Coupe verfügt hinten über eine Gurtblockiereinrichtung, wodurch Kindersitze noch fester fixiert werden können und sich mit der Zeit auch nicht wieder lösen. Die Gurtlängen und die Abstände zwischen den Gurtanlenkpunkten sind großzügig dimensioniert. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

– Leider können die Airbags des Beifahrersitzes nur durch einen Kindersitz mit Transponder deaktiviert werden, eine Abschaltung beispielsweise mit dem Zündschlüssel an einem separaten Schalter ist nicht möglich. Der Transponder muss gegen Aufpreis geordert werden.

3,0 Fußgängerschutz

Das C-Klasse Coupe verfügt serienmäßig über ein Fußgängerschutz-System, das im Falle eines Aufpralls die Motorhaube anhebt und damit das Verletzungsrisiko für den Fußgänger reduziert. Dadurch sollte der Fußgängerschutz trotz der harten Bauteile direkt unter der Motorhaube zufriedenstellend sein.

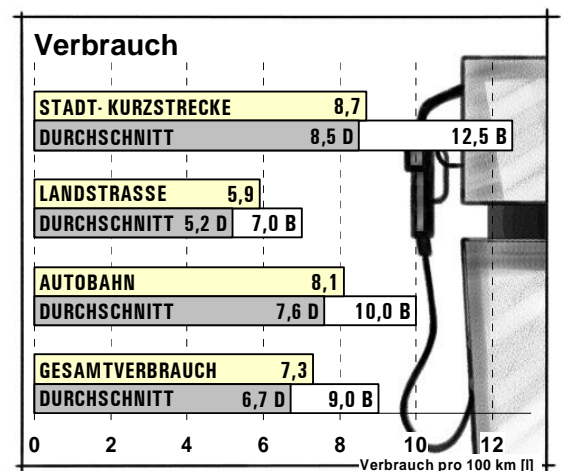
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂*

Der gemessene Verbrauch liegt bei durchschnittlich 7,3 l/100 km. Das ist ein akzeptabler Wert für diese Fahrzeugklasse. Mit einem CO₂-Ausstoß von 170 g/km werden 31 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest erreicht. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,7 l (Start-Stopp-System Serie), außerorts bei 5,9 l und auf der Autobahn bei 8,1 l pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

+ Hervorragende Ergebnisse kann das C 180 Coupe bei den Schadstoffen einfahren. Hier erhält er die maximale Punktezahl. Kombiniert mit den CO₂-Punkten erreicht er insgesamt 81 Punkte und somit vier Sterne.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,7 Betriebskosten*

Da der Verbrauch an Super-Benzin akzeptabel ist, fallen die Kraftstoffkosten für diese Fahrzeugklasse nicht zu hoch aus.

3,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig.

+ Niedrige Kosten für Reifenersatz bei Verwendung der Seriengröße. Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Teure Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.

0,6 Wertstabilität*

+ Das ganz neue C-Klasse Coupe sollte einen sehr stabilen Restwertverlauf aufweisen.

3,5 Kosten für Anschaffung*

Das C 180 Coupe ist ab 33.290 Euro erhältlich. Der Preis geht noch in Ordnung, es ist zwar alles Wichtige an Bord, doch mit einer üppigen Ausstattung braucht man nicht rechnen. Einparkhilfe, Tempomat, umklappbare Rücksitzbank, alles kostet Extra. Optionen wie das Intelligent Light System oder das Fahrerassistenz-Paket Plus sind unbedingt empfehlenswert. Die Systeme sind zwar nicht ganz billig, erhöhen aber die aktive Sicherheit enorm.

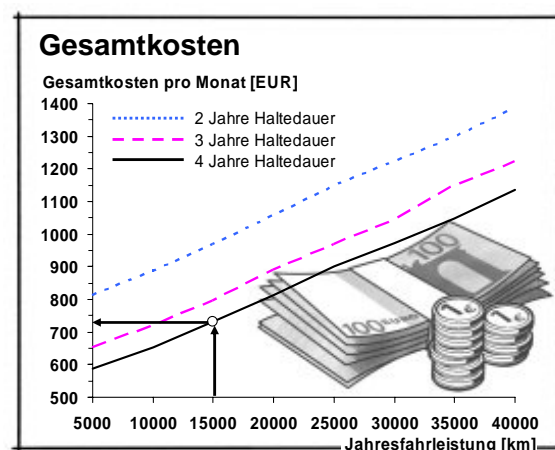
2,4 Fixkosten*

Die Einstufungen in den Versicherungsklassen liegen durchweg im durchschnittlichen Bereich.

+ Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei akzeptablen 110 Euro.

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten liegen im besseren Durchschnitt für diese Fahrzeugklasse. Vor allem der sehr gute Restwertverlauf wirkt sich positiv aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 732 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	C 180 BlueEFF.	C 250 BlueEFF.	C 350 BlueEFF.	C 220 CDI BlueEFF.	C 250 CDI BlueEFF.
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1796	6/3498	4/2143	4/2143
Leistung [kW(PS)]	115(156)	150(204)	225(306)	125(170)	150(204)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	250/1600	310/2000	370/3500	400/1400	500/1600
0-100 km/h[s]	9,0	7,2	6,0	8,4	7,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	240	250	232	240
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,3 S	7,1 S	7,5 S	4,8 D	5,3 D
CO2 [g/km]	157	152	159	117	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/20	17/22/20	19/25/24	20/22/24	20/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	110	100	148	209	225
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	732	818	972	728	784
Preis [Euro]	33.290	41.174	47.541	37.455	41.174

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1796 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/60R16V
Reifengröße (Testwagen)	255/35ZR18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,7/ 5,9/ 8,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	157g/km / 170g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4590/1770/1406 mm
Leergewicht/Zuladung	1535 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/665 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	805 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
Abbiegelicht (Intelligent Light)	1.660 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistent-Paket)	2.321 Euro
Automatikgetriebe	2.499 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Intelligent Light)	1.660 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Intelligent Light)	1.660 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	833 Euro°
PRE-SAFE	393 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
Tempomat	274 Euro°
Xenonlicht (Intelligent Light)	1.660 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	512 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (ab)	893 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	309 Euro°

AUSSEN


Anhängerkupplung	1.000 Euro
Lackierung Metallic	916 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.666 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	161 Euro
Monatliche Werkstattkosten	63 Euro
Monatliche Fixkosten	82 Euro
Monatlicher Wertverlust	426 Euro
Monatliche Gesamtkosten	732 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/20
Grundpreis	33.290 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	1,5
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	1,4
Sicht	2,0	Kurvenverhalten	1,2
Ein-/Ausstieg	3,3	Lenkung*	1,7
Kofferraum-Volumen*	3,4	Bremse	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	2,2	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	4,8	Umwelt/EcoTest	2,0
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,9
Komfort	1,9	Schadstoffe	1,0
Federung	1,8		
Sitze	2,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,7
Innengeräusch	1,8	Betriebskosten*	3,7
Klimatisierung	2,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Motor/Antrieb	1,6	Wertstabilität*	0,6
Fahrleistungen*	1,7	Kosten für Anschaffung*	3,5
Laufkultur	1,8	Fixkosten*	2,4
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen