



Mercedes C 180 Coupé

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

Rund anderthalb Jahre nach der Limousine hat Mercedes die Coupé-Variante der C-Klasse auf den Markt gebracht. Wie bei Coupés üblich, muss man auch bei den Schwaben mehr Geld für weniger Auto bezahlen. Trotz der zwei fehlenden Türen ist das Coupé fast zwei Tausender teurer. Dafür entschädigt der Mercedes mit einem sehr eleganten Blechkleid, das auf den ersten Blick kaum vom großen S-Klasse Coupé zu unterscheiden ist. Bis auf die Einbußen beim Platzangebot im Fond punktet das C Coupé mit den bekannten Tugenden: Der Innenraum macht einen hochwertigen Eindruck, die aktive wie auch die passive Sicherheit befinden sich auf sehr hohem Niveau und auch die sicheren Fahreigenschaften können vollauf überzeugen. Wenig Begeisterung löst wie bei den Schwestermodellen die recht komplizierte und umständliche Bedienung aus. Im Vergleich zur Limousine ist das Fahrwerk etwas straffer abgestimmt, was der Agilität zugutekommt und mit nur leichten Komforteinbußen einhergeht. Das zum Test angetretene C 180 Coupé hat einen 156 PS starken 1,6-Liter-Turbobenziner unter der Haube, mit dem der Stuttgarter ordentlich motorisiert ist. Der Verbrauch geht mit 6,1 l/100 km in Ordnung. Beim Preis (35.581 Euro) muss man wie bei Mercedes üblich tief in die Tasche greifen. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi, Cabriolet. **Konkurrenten:** Audi A5, BMW 4er, Cadillac ATS Coupé, Lexus RC.

- +** hochwertiger Innenraum, agile und sichere Fahreigenschaften, sehr kurzer Bremsweg, hohes Sicherheitsniveau
- teils komplizierte Bedienung, sehr eingeschränktes Platzangebot im Fond, serienmäßig kleiner Kraftstofftank (41 l), hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

3,2 Stadtverkehr

3,3 Senioren

2,1 Langstrecke

3,3 Transport

2,2 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

- ⊕ Die Verarbeitung des C Coupé gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Karosserie ist solide gefertigt, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und die Türen fallen satt ins Schloss. Der Innenraum präsentiert sich aufgeräumt und durchgehend hochwertig verarbeitet. So gut wie alle Kunststoffelemente sind geschäumt oder mit haptisch ansprechenden Oberflächen veredelt. Zierelemente in Klavierlack- und Aluminiumoptik, Chromränder und lederbezogene Flächen werten das Interieur zusätzlich auf. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung abgedichtet, schmale Schwellerschutzleisten verhindern zumindest teilweise, dass die Schweller beim Ein- und Aussteigen verkratzt werden. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offen gehalten. Der Motorraum ist von unten vollkommen abgeschottet, der Unterboden mit aufwendigen Kunststoffabdeckungen verkleidet und glattflächig. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Tankdeckel lässt sich einfach abschrauben. Eine Fehlbetankung mit Diesel anstatt Benzin ist nicht möglich, da die Diesel-Zapfpistole nicht in den Tankstutzen passt.
- ⊖ Nur wer ganz genau hinschaut, findet noch leichtes Verbesserungspotential. So ist die Hutablage von unten nicht verkleidet und das blanke Blech sichtbar. Weder Front- und Heckschürze noch die Türen besitzen Schutzleisten, die bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen würden.

3,1

Alltagstauglichkeit

Wer sich für ein Coupé entscheidet, nimmt gewisse Einschränkungen bei der Alltagstauglichkeit bewusst in Kauf. Dennoch muss der Käufer eines C Coupé lediglich auf den dritten Sitzplatz auf der Rücksitzbank verzichten und abgesehen davon keine weiteren Einbußen hinnehmen. Die Reichweite beträgt trotz des kleinen 41-Liter-Tanks passable 670 Kilometer. Ordert man den 66 Liter großen Kraftstofftank, sind sogar bis zu 1.080 Kilometer möglich. Obwohl man bei einem Coupé wohl kaum an Transportaufgaben denkt, schlägt sich der Stuttgarter auch in diesem Punkt wacker. Die tatsächliche Zuladung liegt bei 445 kg - mehr als genug für ein Auto, das meist mit maximal zwei Personen unterwegs ist. Die Dachlast (75 kg) ist ebenso wie die Stützlast (75 kg) ausreichend bemessen. Und selbst als Zugfahrzeug macht der Benz keine schlechte Figur. Bei gebremstem Hänger darf der Mercedes 1.400 kg, bei ungebremstem immerhin 740 kg an den Haken nehmen.

- ⊖ Serienmäßig gibt es für die C-Klasse keine Möglichkeit, im Falle einer Reifenpanne mobil zu bleiben. Selbst für ein Reifenreparaturset verlangt Mercedes Aufpreis. Optional gibt es auch eine Runflat-Bereifung, die aber nicht für alle Rad-Reifen-Kombinationen verfügbar ist. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug findet man nicht an Bord. Ein Ersatzrad ist nicht erhältlich.

2,3

Sicht

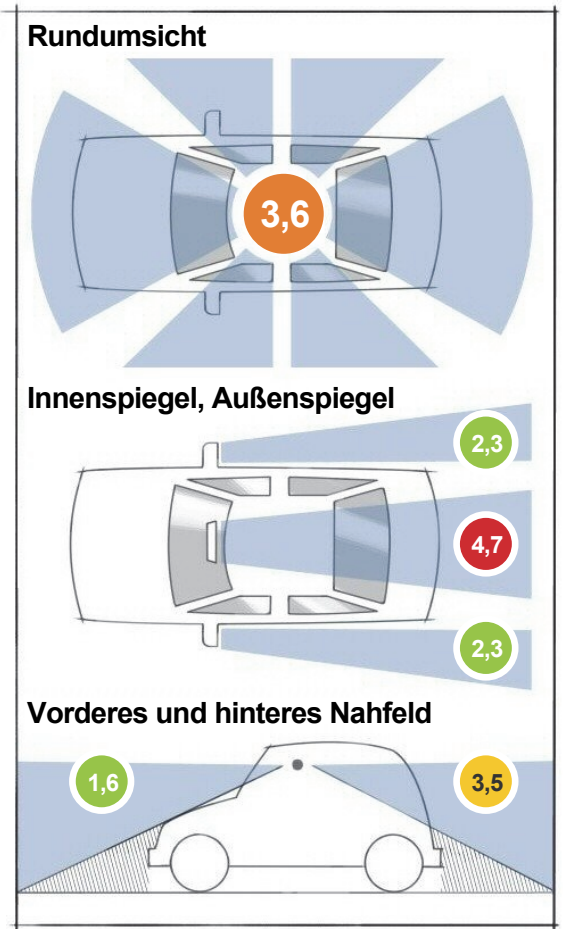
In der C-Klasse findet man eine klassenübliche Sitzhöhe vor, was eine durchschnittliche Sicht auf den Verkehr ermöglicht. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das Coupé allenfalls zufriedenstellend ab. Besonders die C-Säulen fallen sehr breit aus und behindern die Sicht nach schräg hinten. Zusätzlich behindern die Kopfstützen der Rückbank die Sicht, weil man sie bei Nichtgebrauch nicht wegklappen kann. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt akzeptabel aus.



Breite Dachsäulen und nicht abklappbare Kopfstützen behindern die Sicht nach schräg hinten.

Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Heckscheibenkante nur akzeptabel erkannt werden, hier leistet die optionale Heckkamera Abhilfe. Während sich das vordere Fahrzeugende ordentlich abschätzen lässt, kann der Heckabschluss nur erahnt werden.

⊕ Niedrige Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut wahrgenommen werden. In den recht großen Außenspiegeln erhält man ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs. Beide Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Wählt man das optionale Spiegel-Paket, blenden der Innenspiegel und der linke Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Neben Einparksensoren vorn und hinten gibt es einen automatischen Einparkassistenten sowie eine Rückfahrkamera. Darüber hinaus kann eine 360-Grad-Kamera geordert werden (nicht im Testwagen). Zusätzliche Kameras in den Außenspiegeln sowie an der Fahrzeugfront erzeugen eine Darstellung aus der Vogelperspektive wieder. Die Scheibenwischer besitzen ein großes Wischfeld und funktionieren auch bei höheren Geschwindigkeiten tadellos. Serienmäßig ist das C-Klasse Coupé mit Halogenscheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis sind aber auch helle LED High Performance-Scheinwerfer erhältlich. Wählt man das optionale LED Intelligent Light System (im Testwagen), gibt es zusätzlich Abbiege- und dynamisches Kurvenlicht samt variabler Lichtverteilung (Landstraße, Autobahn). Ein gut funktionierender adaptiver Fernlichtassistent (im Testwagen) kann gegen weiteren Aufpreis geordert werden. Die Fahrbahnausleuchtung funktioniert damit hervorragend. Der Fernlichtassistent erkennt über eine Kamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet immer nur die Bereiche aus, die diesen blenden würden. Das System funktioniert in der Praxis sehr gut und sorgt für einen deutlichen Sicherheitsgewinn. Eine Besonderheit in der C-Klasse sind die adaptiven Heckleuchten. Blinker und Bremslicht besitzen eine Mehrpegelfunktionalität. D. h. die Leuchtkraft wird entsprechend der Helligkeit des Umfeldes (Tag/Nacht) angepasst, wodurch der Hintermann nicht geblendet werden soll, wenn man z. B. an der Ampel auf der Bremse steht.



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.

3,4 Ein-/Ausstieg

In das Coupé steigt man nur zufriedenstellend ein und aus. Wegen der tief eingebauten Vordersitze fällt man beim Einsteigen sprichwörtlich in den Sitz und muss sich beim Aussteigen aus dem Sitz wuchten. Die Schweller liegen tief und sind nicht zu breit ausgeführt, was das Einsteigen nicht erschwert. Die Höhe der Türöffnung geht noch in Ordnung, großgewachsene Personen können sich aufgrund der flach verlaufenden A-Säule den Kopf stoßen. Die Türaufhalter besitzen zwar drei Rasterungen, sie sind aber recht schwach dimensioniert und können die schweren Türen an Steigungen nur mit Mühe offen halten.

⊕ Serienmäßig gibt es eine Funkfernbedienung zum Öffnen und Schließen der Türen. Gegen Aufpreis ist das schlüssellose Zugangssystem Keyless-Go erhältlich (nicht im Testfahrzeug). Nach dem Absperren bleiben die Scheinwerfer bei Dunkelheit noch kurze Zeit an, um den Weg zu beleuchten. Auch das Umfeld des Fahrzeugs wird durch Spots in den Außenspiegeln ausgeleuchtet, wenn man das optionale Spiegel-Paket ordert.

⊖ Der Zustieg in den Fahrzeugfond ist einem Erwachsenen kaum zuzumuten. Zwar lassen sich die vorgeklappten Vordersitze um einige Zentimeter nach vorn schieben, dennoch ist der Bereich zwischen Sitz und B-Säule recht schmal und man muss sich besonders beim Aussteigen regelrecht aus dem Fahrzeug schlängeln. Dachhaltegriffe, die zumindest das Ein- und Aussteigen in der ersten Reihe etwas erleichtern könnten, hat Mercedes eingespart - das Vorgängermodell hatte diese noch. Da das Fahrzeug auch bei geöffneten Türen (außer Fahrertüre) verriegelt werden kann, besteht die Gefahr, dass man den Schlüssel im Auto liegen lässt und sich versehentlich aussperrt.

4,0

Kofferraum-Volumen*

Für ein Coupé fällt das Kofferraumvolumen gar nicht schlecht aus, zwei Erwachsene dürften damit in den meisten Fällen klar kommen. Für größere Transportaufgaben eignet sich das Gepäckabteil nicht - das erwartet im Falle eines Coupés, bei dem das Design und nicht der Nutzen im Vordergrund steht, aber auch niemand.

⊖ Bei aufgestellten Rücksitzlehnen fasst das Kofferraumabteil des C Coupés 340 Liter, dann lassen sich sechs Getränkekisten verstauen. Klappt man die Lehnen um, ergibt sich ein Fassungsvermögen von 610 Litern.



Der Kofferraum ist mit 340 l Volumen um 20 l kleiner als das Gepäckabteil der Limousine.

3,1

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln von allein auf und lässt sich auch leicht schließen. Bei Wahl der Kofferraumdeckel-Komfortschließung schließt der Heckdeckel per Knopfdruck elektrisch. Ist das Keyless-Go Komfort-Paket verbaut, schwingt die Klappe automatisch auf, sofern man den Schlüssel bei sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält - besonders hilfreich, wenn man gerade keine Hand frei hat, weil man z. B. eine schwere Einkaufsbox im Kofferraum verstauen möchte (Komfortschließung nicht im Testwagen verbaut). Die Heckklappe schwingt weit nach hinten auf, wodurch man nicht Gefahr läuft, sich den Kopf an der offenen Klappe anzustoßen.

⊖ Aufgrund der verhältnismäßig großen Kofferraumtiefe und der kleinen Öffnung lassen sich an der Rückbank liegende Gegenstände schlecht erreichen. Die Ladeöffnung fällt ebenso niedrig aus, wie der Kofferraum selbst. Sperrige Gegenstände können daher nicht transportiert werden. Der Kofferraumboden ist nicht durchgehend eben, es stört eine Stufe im hinteren Bereich. Die äußere Ladekante liegt mit 75 Zentimetern recht hoch - zum Ausladen muss das Ladegut zudem über eine 20 Zentimeter hohe Stufe angehoben werden.

2,9

Kofferraum-Variabilität

Der Klappmechanismus lässt sich zwar praktisch vom Kofferraum aus bedienen, allerdings wird die Rücksitzlehne dadurch nur entriegelt; um sie umzulegen, muss man trotzdem nach vorn laufen und die Lehnen umständlich vom schlecht erreichbaren Fond aus vollends umklappen.

⊕ Dreigeteilt klappbare Rücksitzlehnen sind beim C-Klasse Coupé serienmäßig an Bord. An den stabilen Zurrösen am Kofferraumboden kann schweres Gepäck gesichert werden. Um auch kleine Gepäckstücke verstauen zu können, sollte das im Testwagen verbaute optionale Ablagen-Paket geordert werden. Dann findet man u. a. seitliche Netze im Kofferraum, ein Spannetz und sogar eine Klappbox unter dem Kofferraumboden.

Im C Coupé findet man das aus den übrigen Modellvarianten der C-Klasse bekannte Bedienkonzept vor. Dieses sieht auf den ersten Blick dank der reduzierten Anzahl an Tasten übersichtlich aus, offenbart bei genauerer Betrachtung aber doch einige Schwächen. Sowohl der Dreh-Drück-Regler samt des optionalen Touchpads, als auch einige wichtige Funktionstasten (z. B. Lautstärkeregler) sind unergonomisch in der Mittelkonsole angeordnet und vom Fahrer mit entspannter Handhaltung kaum zu bedienen. Bei Modellen mit Automatikgetriebe ist die Erreichbarkeit der Tasten besser, da dann kein Schalthebel stört (Automatik-Wählhebel im Lenkstock integriert) und die Bedienelemente ergonomisch angeordnet sind. Doch nicht nur die Position des zentralen Drehreglers samt Touchpad ist schlecht, auch die Funktion an sich ist teilweise unlogisch und erfordert eine deutliche Eingewöhnung. Die Funktionstasten (z. B. Radio, Navigation, Telefon) sind weit weg vom Drehregler angeordnet, Radiosender können nur über den Drehregler eingestellt werden (es sind keine zusätzlichen Speichertasten mehr vorhanden) und das Touchpad über dem Dreh-Drück-Regler erschließt sich einem in seiner Funktion nicht auf Anhieb. Auch die Menüstruktur ist unnötig kompliziert. Teilweise sind Fahrzeugeinstellungen über Lenkradtasten im Kombiinstrument abrufbar, teilweise werden Fahrzeugeinstellungen aber auch im Mitteldisplay vorgenommen. In der Summe erfordert der Mercedes eine sehr hohe Eingewöhnung, bis man mit den Funktionen zurechtkommt. Die Innenbeleuchtung ist hell - allerdings war der Testwagen auch mit dem optionalen Innenraumlicht-Paket ausgestattet, das u. a. Fußraumleuchten, Leseleuchten vorn und eine zentrale Fondleuchte in LED-Technik sowie Warn-/Ausstiegsleuchten in den Türen beinhaltet. Separate Leseleuchten für die Fondgäste fehlen jedoch. Ebenso optional gibt es eine Ambientebeleuchtung, die nachts für eine angenehme Atmosphäre im Innenraum sorgt.

⊕ Das Lenkrad ist über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellbar, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel in zufriedenstellender Höhe angebracht. Das Zündschloss ist zwar gut erreichbar, aber nicht beleuchtet. Gegen Aufpreis gibt es ein schlüsselloses Startsystem (Keyless-Go). Der Fahrer muss nur den Schlüssel bei sich tragen und kann den Motor per Knopfdruck starten. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad und ist beleuchtet. Ein Lichtsensor ist bei der C-Klasse Serie. Gegen Aufpreis gibt es auch einen Fernlichtassistenten (im Testwagen verbaut). Die Nebelschlussleuchte wird über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Für einen Regensensor muss man Aufpreis zahlen (beim Vorgänger war er noch Serie). Die in einem neuen Design gehaltenen Tachoinstrumente lassen sich nun deutlich besser ablesen als beim alten Modell. Sie sind klar gezeichnet und bieten sowohl tagsüber als auch bei Nacht einen sehr guten Kontrast. Zusätzlich gibt es nun gegen Aufpreis ein Head-Up-Display (nicht im Testwagen verbaut). Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, darüber hinaus gibt es für alle wichtigen Betriebszustände Kontrollleuchten - auch offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Die Geschwindigkeitsregelanlage (optional) wird an einem Lenkstockhebel aktiviert. Schon die serienmäßigen Lautsprecher bieten einen klaren Klang, auch bei hoher Lautstärke. Für High-End-Sound sorgt das optional erhältliche Burmester Soundsystem (nicht im Testwagen verbaut). Die wichtigsten Bedienelemente der optionalen Zweizonen-Klimautomatik sind mittels Wipptasten in der Mittelkonsole angeordnet. Man kann auch über eine große zentrale Wipptaste ins Klima-Menü wechseln. Allerdings lassen sich dort keine weiteren Einstellungen vornehmen, sondern nur das Gleiche nochmals, was bereits mit den Wipptasten eingestellt werden kann.



Der Innenraum ist hervorragend verarbeitet, die gewöhnungsbedürftige Bedienung ist allerdings verbesserungswürdig.

Da einige Funktionen sowohl über die Tasten als auch im Menü eingestellt werden können, sind die Funktionen aufgrund der Doppelbelegung nicht auf Anhieb eindeutig. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden und Sauerstoffmangel vorzubeugen. Betätigt man länger den Umluftschalter, werden automatisch die Fenster geschlossen. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik, einen früh eingreifenden Einklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Die mit einem praxismgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und optional elektrisch anklappbar. Die Lehnenneigung und Sitzhöhe der Vordersitze lassen sich serienmäßig elektrisch einstellen, die Längseinstellung erfolgt manuell. Die Schalter findet man dabei nicht wie bisher von Mercedes gewohnt in der Tür, sondern direkt am Sitz. Wählt man den optionalen, elektrisch einstellbaren Fahrersitz mit Memory-Funktion, sind die Sitzeinsteller wie bisher gewohnt in einem übersichtlichen Schalterblock in der Tür angeordnet (nicht im Testwagen). Ablagen findet man vorn genügend. Es gibt Becherhalter (nur bei Wahl des Ablagen-Pakets), Türfächer und ein Ablagefach in der Mittelarmlehne. Hinten belässt es Mercedes bei einem kleinen Ablagefach seitlich der Rücksitzbank sowie Becherhaltern zwischen den beiden Sitzen. Der Testwagen ist mit dem optionalen Gurtbringer ausgestattet, der das Angurten spürbar erleichtert, da man aufgrund der nach hinten verlegten B-Säule weit hinter sich greifen müsste.

– Der Status der Assistenzsysteme wird nicht im Kombiinstrument angezeigt - der Fahrer hat dadurch keine Übersicht, ob auch alle Assistenten aktiviert sind (nur erkennbar durch separates Aufrufen im Menü). Die Anzeigen für Kraftstoffinhalt und Kühlmitteltemperatur werden digital angezeigt und sind dadurch nur grob skaliert. Vorn muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen sehr weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Zudem stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen. Der Knopf für die elektrische Handbremse befindet sich schlecht erreichbar sehr tief links unter dem Lenkrad. Das zwar beleuchtete, klimatisierte und abschließbare Handschuhfach ist recht klein und vom Format her eher ungünstig. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (Distronic Plus) ist lediglich in Verbindung mit einem Automatikgetriebe erhältlich.

2,2 Raumangebot vorne*

+ Vorn finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit wäre sogar noch etwas großzügiger bemessen. Das subjektive Raumempfinden ist gut, wird lediglich durch die wuchtige Mittelkonsole und den nicht besonders breiten Innenraum leicht eingeschränkt.

5,4 Raumangebot hinten*

– Das Raumangebot im Fond ist sehr überschaubar und großgewachsenen Personen nicht zuzumuten. Aufgrund der eingeschränkten Kopffreiheit finden nur bis zu 1,70 Meter große Mitfahrer ausreichend Platz vor. Das Raumgefühl wird durch die sehr kleinen Seitenfenster zusätzlich eingeschränkt.



Auf den hinteren beiden Sitzplätzen finden lediglich Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Das C-Klasse Coupé wartet mit einer allenfalls ausreichenden Innenraumvariabilität auf. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen, die Rücksitzlehnen sind serienmäßig dreigeteilt klappbar.

2,3

KOMFORT

2,2

Federung

Im Vergleich zur Limousine verfügt das Fahrwerk des Coupés um eine 15-Millimeter-Tieferlegung. Neben dem Standard-Fahrwerk Agility Control gibt es auch ein Sportfahrwerk mit strafferer Feder-Dämpfer-Abstimmung sowie ein Luftfederfahrwerk samt adaptiver Dämpferregelung.

⊕ Das Standardfahrwerk des Testwagens bietet insgesamt einen guten Federungskomfort. Mercedes hat einen gelungenen Kompromiss aus einer sportlich straffen Abstimmung bei gleichzeitig gutem Restkomfort gefunden. Lange Bodenwellen werden ordentlich absorbiert, allerdings zeigt die Karosserie recht starke Aufbaubewegungen, die sich bei hoher Beladung verstärken. Überzeugen kann der Mercedes auf kurzen Bodenwellen. Diese werden gut absorbiert und nur wenig an die Insassen weitergereicht. Sowohl die Stuckerneigung als auch Vibrationen auf rauem Fahrbahnbelag sind nur wenig ausgeprägt. Auf groben Einzelhindernissen und bei Querfugen spricht das Fahrwerk etwas steifbeinig an.

2,0

Sitze

⊕ Der Stuttgarter Zweitürer verfügt serienmäßig über eine Coupé-Sitzanlage mit integrierten Kopfstützen. Beide Vordersitze sind serienmäßig elektrisch in der Höhe verstellbar. Wählt man das empfehlenswerte Sitz-Komfort-Paket (im Testwagen verbaut), verfügen beide Vordersitze zudem über eine Sitzneigungseinstellung sowie eine ausziehbare Beinauflage. Zusätzlich gibt es dann in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen. Die Sitze lassen sich teils elektrisch einstellen (nicht Längsverstellung und Beinauflage). Wählt man den elektrisch einstellbaren Fahrersitz, gibt es auch eine Memory-Funktion. Bei Fahrzeugen mit Automatikgetrieben ist dann auch eine elektrische Lenksäulenverstellung verbaut. Die Standardsitze samt Sitz-Komfort-Paket bieten einen guten Sitzkomfort. Sie sind angenehm geformt, bieten im Rückenbereich einen festen Halt und sorgen für eine ordentliche Oberschenkelunterstützung. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist gut. Gegen Schwitzen auf den Kunstleder-Sitzen bei hohen Temperaturen kann man eine Sitzlüftung ordern. Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei, Personen unterschiedlicher Größe finden eine komfortable Sitzeinstellung und man kann seinen linken Fuß sehr gut abstützen.

⊖ Der Komfort auf den beiden Sitzplätzen der Rücksitzbank lässt hingegen zu wünschen übrig. Die Lehne ist zwar kräftig konturiert, die Wangen sind allerdings vergleichsweise hart und besonders für korpulentere Insassen zu schmal. Hinzu kommt, dass die Lehne recht steil ist. Die Sitzfläche fällt recht kurz aus und ist auch tief angeordnet, wodurch die Oberschenkelauflage allenfalls akzeptabel ist.

2,3

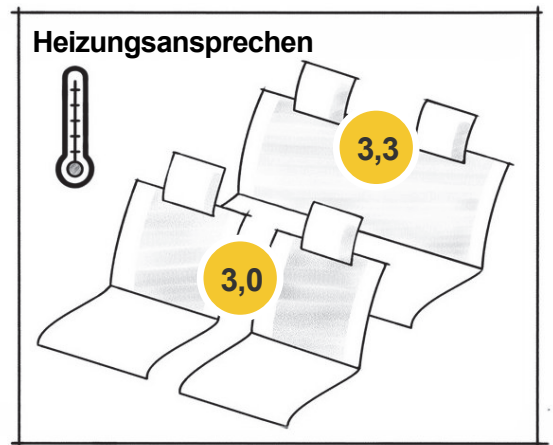
Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau ist insgesamt recht niedrig. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) wurde ein Geräuschpegel von 68,5 dB(A) ermittelt. Die Windgeräusche fallen aufgrund der rahmenlosen Seitenscheiben etwas höher aus als bei der Limousine. Die Fahrgeräusche sind niedrig, leicht erhöhte Abrollgeräusche der Reifen sind allerdings zu vernehmen. Der Benzinmotor ist laufruhig und gut vom Innenraum abgeschottet.

2,7 Klimatisierung

Der C 180 hat ab Werk eine Einzonen-Klimaautomatik an Bord, der Testwagen ist mit der optionalen Zweizonen-Klimaautomatik (Thermatic) ausgestattet. Damit können Fahrer und Beifahrer die Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung lässt sich aber nur grob in vorgegebenen Stufen justieren. Die Heizleistung fällt damit vorn wie hinten zufriedenstellend aus, der Innenraum wird in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt. Ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich ist das Air-Balance-Paket inklusive Ionisierung, nochmals verbesserter Luftfilterung und Beduftung.

– Die hinteren Seitenscheiben lassen sich wie bei Coupés üblich nicht herunterfahren.



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

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

+ Auch wenn der Blick auf die Motordaten etwas anderes vermuten lässt, ist man mit dem lediglich 1,6 Liter großen Turbobenziner ordentlich motorisiert. Zwar leistet der Direkteinspritzer vergleichsweise bescheidene 156 PS, doch dank des Drehmoments von 250 Newtonmeter, das bereits knapp über der Leerlaufdrehzahl parat steht (1.200 - 4.000 1/min), wirkt das Downsizing-Triebwerk ausreichend kräftig. Obenraus geht dem Vierzylinder allerdings etwas die Puste aus. Die Elastizitätsmessungen können trotz der verbrauchsorientierten und daher recht langen Getriebeübersetzung überzeugen. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, benötigt das Coupé im vierten Gang 8,8 s, im fünften 11,2 und im als Schongang ausgelegten sechsten Gang 15,8 s. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h (gemessen im zweiten Gang) erledigt der Benz in flotten 5,0 s. Den Wert für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Mercedes mit 8,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 225 km/h.

1,8 Laufkultur

+ Die Laufkultur des Vierzylinder-Benziners ist insgesamt gut. Der Motor besitzt einen angenehmen Klang und ist nur bei weitem Ausdrehen unter Last deutlicher hörbar. Er wird aber nie unangenehm laut. Vibrationen dringen dabei kaum in den Innenraum. Insgesamt ein gelungenes Triebwerk, das auch auf langen Strecken guten Komfort bietet. Selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor nicht zum Dröhnen.

1,7 Schaltung

Serienmäßig ist das C 180 Coupé mit einer manuellen Sechsgang-Schaltung ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt eine Siebenstufen-Automatik.

+ Das manuelle Sechsgang-Getriebe lässt sich auf kurzen und klar definierten Wegen schalten. Die Gänge rasten knackig ein, bei schnellen Gangwechseln neigen sie aber mitunter zum Haken. Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links, zum Betätigen muss ein erhöhter Widerstand überwunden werden. Die Kupplung lässt sich beim Anfahren gut dosieren. Schaltet man unsauber, treten bisweilen leichte Schaltschläge auf.

Die Schaltempfehlung zeigt dem Fahrer den verbrauchsoptimalen Gang an, das Start-Stopp-System überzeugt mit seiner angenehm ruckarmen Arbeitsweise. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält den Wagen für einige Sekunden an einer Steigung fest. Ist wie im Falle des Testwagens der Tempomat an Bord, verfügt der Stuttgarter zusätzlich über eine Autohold-Funktion, die durch kräftiges Drücken des Bremspedals aktiviert wird und das Coupé zeitlich unbegrenzt festhält.

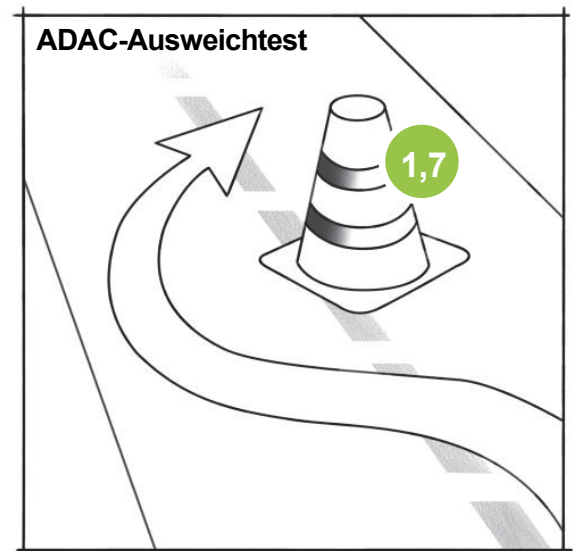
2,0 Getriebeabstufung

⊕ Das manuelle Sechsgang-Getriebe ist lang übersetzt. Das senkt besonders bei flotter Fahrt das Drehzahlniveau und damit auch das Geräusch und den Verbrauch. Der sechste Gang ist als Schongang ausgelegt, weshalb der Motor bei Tempo 130 gerade einmal mit 2.400 Umdrehungen rotiert. Die Anschlüsse beim Hochschalten passen, sodass auch nach dem Gangwechsel genügend Zugkraft zur Verfügung steht.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität liegt insgesamt auf hohem Niveau. Im Vergleich zur Limousine verfügt das Coupé über ein etwas straffer abgestimmtes Fahrwerk sowie eine um 15 Millimeter tiefergelegte Karosserie. Beim ADAC Ausweichtest überzeugt das Coupé mit hoher Fahrsicherheit sowie Agilität und kann sich deutlich besser in Szene setzen als die bisher getesteten Modellvarianten mit der optionalen Luftfederung Airmatic. Der Stuttgarter überzeugt mit seinem spontanen Einlenkverhalten und der geringen Tendenz zum Untersteuern (Schieben über die Vorderräder). Stattdessen neigt das Coupé bereits beim Ausweichen leicht zum Übersteuern (Ausbrechen des Hecks), wird aber vom feinfühlig regelenden ESP sofort wieder stabilisiert. Anschließend lässt sich der Zweitürer mit geringem Lenkaufwand um das Hindernis herum zurück in die ursprüngliche Fahrspur dirigieren. Auf einen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug mit einem spürbaren Wanken der Karosserie, das sich aber schnell wieder beruhigt. Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen bringen das Coupé ebensowenig aus der Spur wie Seitenwind. Der serienmäßige Seitenwind-Assistent schwächt laut Mercedes den Einfluss durch Seitenwindböen auf den Geradeauslauf ab und unterstützt den Fahrer. Das Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt, der Grenzbereich liegt recht hoch, kündigt sich aber dennoch rechtzeitig an. Lastwechselreaktionen sind nur wenig ausgeprägt. Der nicht übermäßig leistungsstarke Motor bringt die angetriebenen Hinterräder nur auf sehr rutschigem Untergrund an die Grenzen ihres Traktionsvermögens.



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.

2,1 Lenkung*

Das C Coupé ist serienmäßig mit einer Direktlenkung ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Sport-Direktlenkung (nicht im Testwagen).

⊕ Die Lenkung hat eine gute Mittenzentrierung und spricht bei kleinen Lenkwinkeln spontan an. Auch bei größeren Lenkwinkeln ist das Ansprechen gut, auch das Lenkgefühl ist einwandfrei. Bei schneller Kurvenfahrt zeigt sich die Lenkung präzise. Wählt man den "Sport"- oder "Sport+"-Modus, bessert sich vor allem bei höheren Geschwindigkeiten das Lenkgefühl nochmals. Dank der progressiven Lenkübersetzung - mit zunehmendem Lenkwinkel wird die Übersetzung direkter - ist der Lenkaufwand gering. Es sind nur knapp über zwei Lenkradumdrehungen notwendig, um von ganz links nach ganz rechts zu lenken. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis fällt mit 11,4 m für ein Fahrzeug in der Mittelklasse durchschnittlich aus.

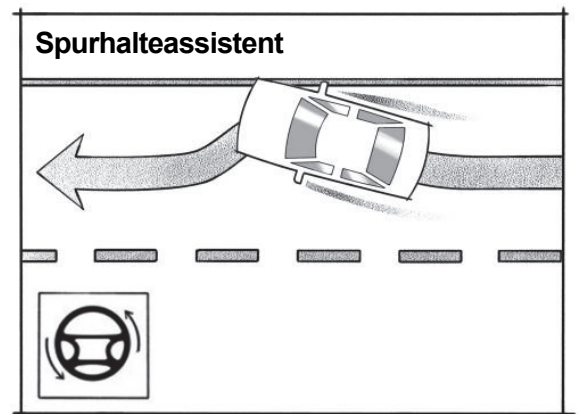
1,3 Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand fällt mit durchschnittlich 34,3 Metern sehr gering aus (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Continental ContiSportContact5 der Größen vorn: 225/45 R18 95Y; hinten: 245/40 R18 97Y). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei starker Beanspruchung sehr standfest. Zudem lässt sie sich gut dosieren und spricht harmonisch an. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist tadellos.

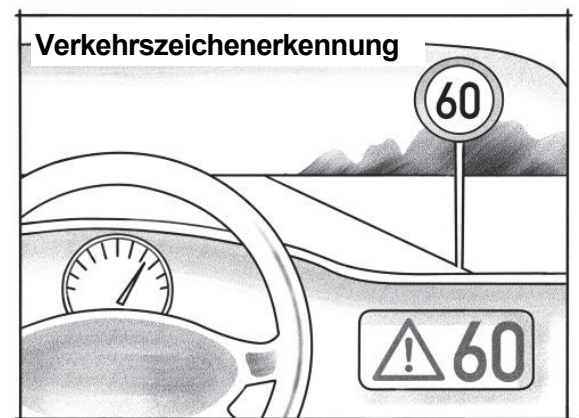
1,1 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheit im Coupé der C-Klasse befindet sich auf einem sehr hohen Niveau. Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm finden man serienmäßig einen vorausschauenden adaptiven Bremsassistenten an Bord (Collision Prevention Assist Plus). Ein Radarsensor in der Fahrzeugfront erkennt einen drohenden Auffahrunfall und gibt eine optische sowie akustische Warnmeldung aus. Zudem wird bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 105 km/h eine Teilbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit entsprechend reduziert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis 50 km/h) kann das System Unfälle unter Umständen sogar ganz vermeiden (City-Safety). Optional findet man einen erweiterten Notbremsassistenten mit einer Querverkehr-Erkennung (Kreuzungsassistent) an Bord. Möglich macht das eine Stereo-Kamera, die hinter dem Innenspiegel angebracht ist und ähnlich wie ein menschliches Auge dreidimensional "sehen" kann. Damit lässt sich eine Reihe weiterer Funktionen implementieren. So erkennt das System auch Fußgänger und leitet im Ernstfall selbstständig eine Bremsung ein bzw. warnt den Fahrer akustisch und optisch vor einem möglichen Unfall. Die Stereokamera ist in Verbindung mit dem Radarsystem im Fahrerassistenz-Paket Plus erhältlich (nur in Verbindung mit Automatikgetriebe). Der Spurhalte-Assistent warnt den Fahrer über Vibrationen am Lenkrad beim Überfahren einer gestrichelten Linie ohne Blinker; bei einer durchgezogenen Linie wird zusätzlich über ESP-Einsatz das Auto wieder zurück in die Spur "gedrückt" (aktiver Spurhalteassistent).



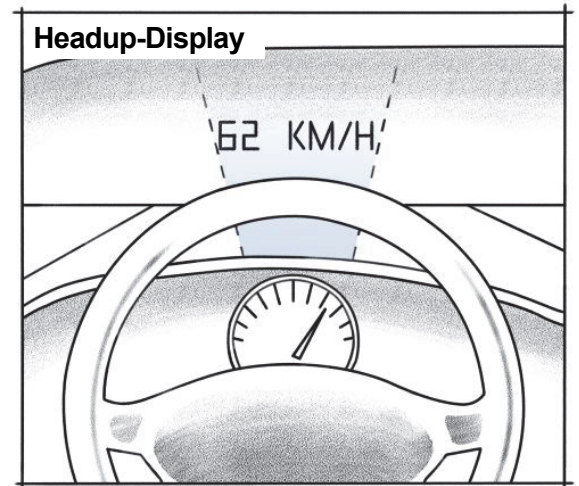
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



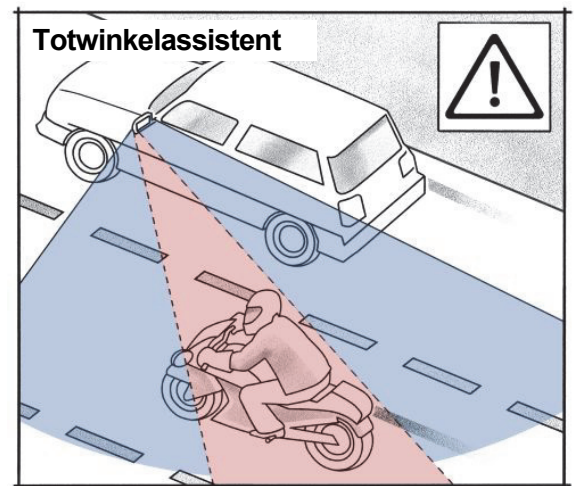
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Ist die DISTRONIC PLUS an Bord (nur mit Automatikgetriebe) und aktiviert, wird das Fahrzeug mittels leichten Lenkkorrekturen in der Fahrbahnmitte gehalten, eine deutliche Entlastung für den Fahrer, vor allem wenn man im Kolonnenverkehr unterwegs ist. 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 er zusätzlich akustisch gewarnt bzw. der Spurhalteassistent aktiviert, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Der Müdigkeitswarner Attention Assist analysiert das Lenkverhalten des Fahrers und gibt bei Auffälligkeiten eine Pausenempfehlung aus. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis gibt es das Intelligent Light System, welches Voll-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht beinhaltet. Gegen weiteren Aufpreis ist auch ein adaptiver Fernlichtassistent erhältlich. Das Intelligent Light System bietet einen deutlichen Sicherheitsgewinn und ist eine echte Kaufempfehlung. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine Verkehrszeichenerkennung. Über eine Kamera und das Kartenmaterial des Navigationssystems werden Geschwindigkeitslimits inklusive Zusatzschilder (z. B. bei Nässe) oder Überholverbote erkannt und dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt. Ein Head-Up-Display gibt es optional. Die hellen und reaktionsschnellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die hellen Bremslichter, um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. Im Stand wird dann automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Als neue Funktion gibt es bei der C-Klasse eine zusätzliche Erkennung eines drohenden Heckaufpralls durch den nachfolgenden Verkehr, die in Verbindung mit der Pre-Safe Bremse erhältlich ist. Ein Radarsensor in der Heckstoßstange erkennt, wenn sich ein Fahrzeug von hinten schnell nähert. Droht eine Kollision, wird die Warnblinkanlage aktiviert. Zusätzlich werden vorbereitende Maßnahmen ergriffen, um den Insassenschutz zu erhöhen (siehe passive Sicherheit).

– Das umfangreiche und sehr empfehlenswerte Fahrerassistenzpaket, das die Pre-Safe Bremse, den BAS Plus und die DISTRONIC PLUS beinhaltet, ist für Modelle mit Schaltgetriebe nicht erhältlich. Der Schalter für die elektrische Handbremse ist links vom Lenkrad platziert und für den Beifahrer im Notfall praktisch nicht zu erreichen. Der Schalter für die Warnblinkanlage fällt klein aus, wurde farblich kaum abgesetzt und vom Fahrer schlecht erreichbar angeordnet. Im Notfall ist er so unter Umständen nicht schnell genug erreichbar.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



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.

0,6

Passive Sicherheit - Insassen

+ Das passive Sicherheitsniveau der C-Klasse liegt sehr hoch. Beim ADAC Crashtest erreicht die Limousine sehr gute 92 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 05/2014). Das Ergebnis sollte auf das Coupé übertragbar sein. Serienmäßig ist das Fahrzeug mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Optional findet man auch Seitenairbags hinten an Bord (Fondsicherheits-Paket).

Vorn wie hinten sind Gurtstraffer mit Gurtkraftbegrenzern verbaut, für die hinteren Insassen sind Gurtstraffer und -kraftbegrenzer im Fondsicherheits-Paket enthalten. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m sehr guten Schutz. Sie befinden sich nahe genug am Kopf, um bei einem Heckaufprall optimal wirken zu können und das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Die hinteren Kopfstützen bieten zufriedenstellenden Schutz. Sie reichen in der Höhe zwar auch für die maximale Personengröße, befinden sich aber recht weit vom Kopf der Fondpassagiere entfernt und können so nicht optimal wirken. Auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird darüber hinaus angezeigt, welche Gurte hinten angelegt sind. Schnallt sich während der Fahrt jemand hinten ab, ertönt ein Warnton und der entsprechende Sitz wird im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Serienmäßig findet man das Mercedes Notrufsystem an Bord. Damit wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut (E-Call). Zudem kann der Notruf auch manuell über eine SOS-Taste im Dachhimmel ausgelöst werden. Mit dem optionalen Pre-Safe-System werden bei einer drohenden Kollision oder ESP-Einsatz u. a. die reversiblen Gurtstraffer aktiviert und offene Fenster geschlossen. Pre-Safe Plus erkennt über einen Radarsensor in der hinteren Stoßstange einen drohenden Heckaufprall und bremst das Fahrzeug fest, was die Belastung der Insassen bei einem Aufprall verringert und die Gefahr eines Folgeaufpralls mindert (nur in Verbindung mit Automatik). Das Warndreieck ist gut erreichbar an der Innenseite der Heckklappe angebracht.

2,0

Kindersicherheit

- +** Für die Kindersicherheit erhält die C-Klasse bei den ADAC Crashtests gute 84 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 05/2014). Das Ergebnis sollte auf das Coupé übertragbar sein. Für die beiden Plätze auf der Rückbank stehen sehr gut erreichbare Isofix-Befestigungen und Ankerhaken zur Verfügung. Die Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander und die Gurtschlösser sind kurz genug - so lassen sich unterschiedlichste Kindersitze aller Altersgruppen lagestabil befestigen. Der Beifahrersitz ist mit einer automatischen Kindersitzerkennung ausgestattet. Über eine Gewichtsmatte wird erkannt, wenn ein Kindersitz montiert ist und die Beifahrerairbags werden entsprechend abgeschaltet. Kindersitze aller Altersklassen lassen sich problemlos auf dem Beifahrersitz montieren.
- Die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen ist aufgrund der fehlenden Fondtüren schlecht, wodurch es mühsam ist, Kindersitze mit Gurten zu fixieren.

1,9

Fußgängerschutz

- +** Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem aktiven Fußgängerschutzsystem ausgestattet. Dabei wird bei einem Aufprall mit einem Fußgänger automatisch die Motorhaube leicht aufgestellt und somit der Abstand zwischen Haube und harten Motorbauteilen vergrößert. Beim ADAC Crashtest erzielt die C-Klasse damit ein gutes Ergebnis und erreicht 77 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 05/2014). Das Ergebnis sollte auf das Coupé übertragbar sein.

1,9

UMWELT/ECOTEST

2,7

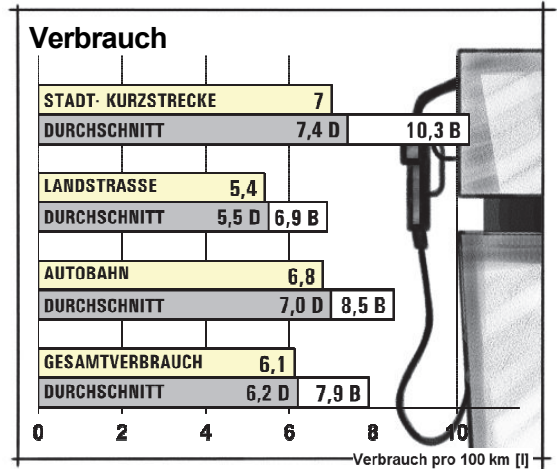
Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch des C 180 Coupés fällt zufriedenstellend aus. Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,1 l/100 km. Mit einer CO₂-Bilanz von 168 g/km erhält der Stuttgarter 33 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,0 l, außerhalb sind es 5,4 l und auf der Autobahn 6,8 Liter pro 100 km.

1,1

Schadstoffe

⊕ Das C 180 Coupé überzeugt mit einem sehr geringen Schadstoffausstoß. Weder der Partikel ausstoß noch die anderen Schadstoffgruppen zeigen besondere Auffälligkeiten, damit erreicht das Fahrzeug 49 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten erlangt der Mercedes mit 82 Punkten ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis.



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

3,5

AUTOKOSTEN

3,1

Betriebskosten*

Da der Verbrauch des C 180 Coupé auf zufriedenstellendem Niveau liegt, fallen auch die Betriebskosten akzeptabel aus.

5,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist Service fällig.

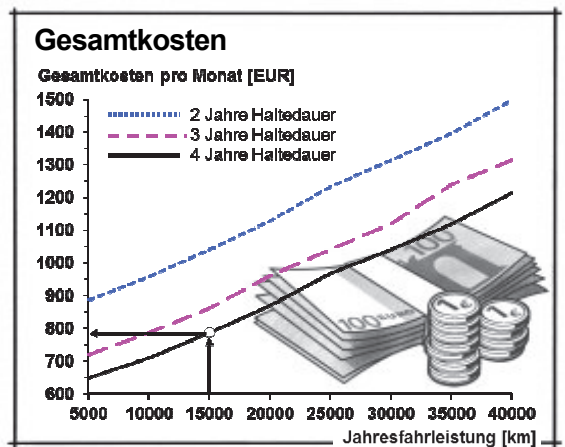
⊕ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Teure Werkstattstundensätze sowie hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

2,0

Wertstabilität*

⊕ Für das C Coupé mit Basisbenziner sollte während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein stabiler prozentualer Restwertverlauf erwartet werden können.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 787 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,7

Kosten für Anschaffung*

– Stattliche 35.581 Euro verlangt Mercedes für die günstigste Variante des C-Klasse Coupés. Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, Multifunktionslenkrad, Audiosystem samt USB- und Bluetooth-Anbindung oder teilelektrische (Kunst-)Ledersitze bringt das Coupé bereits ab Werk mit. Für Selbstverständlichkeiten wie einen Regensensor, Tempomaten, einen größeren Kraftstofftank oder ein Reifenreparaturset verlangen die Stuttgarter jedoch Aufpreis. Das ist in Anbetracht des hohen Grundpreises sehr dreist.

4,0

Fixkosten*

– Die Fixkosten sind vergleichsweise teuer. Während die jährliche Kfz-Steuer mit 86 Euro sehr günstig ist, fallen die Versicherungseinstufungen durchwegs sehr hoch aus (VK: 25; TK: 26; KH: 18).

3,2

Monatliche Gesamtkosten*

Das C Coupé mit dem Basisbenziner eignet sich dank überschaubarer Fixkosten hauptsächlich für Wenigfahrer. Fährt man weitere Strecken, machen sich vor allem die gegenüber einem Diesel höheren Betriebskosten bemerkbar. Die absoluten monatlichen Kosten liegen bei einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 km und vier Jahren Haltedauer auf durchschnittlichem Niveau.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	180	200	250 7G-TRONIC PLUS	300 7G-TRONIC PLUS	220 d	250 d 9G-TRONIC	63 AMG SPEED SHIFT MCT 7G-TRONIC
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1991	4/1991	4/1991	4/2143	4/2143	8/3982
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	155 (211)	180 (245)	125 (170)	150 (204)	350 (476)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1200	300/1200	350/1200	370/1300	400/1400	500/1600	650/1750
0-100 km/h[s]	8,5	7,7	6,8	6,0	7,8	6,7	4,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	237	250	250	234	247	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S	5,3 S	5,4 S	6,3 S	4,1 D	4,2 D	8,6 SP
CO2 [g/km]	122	122	125	146	106	109	200
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/26	18/25/26	18/25/26	18/25/26	20/25/26	20/25/26	16/30/29
Steuer pro Jahr [Euro]	86	94	100	142	231	237	290
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	787	798	888	929	797	878	1532
Preis [Euro]	35.581	37.604	42.840	44.804	39.568	45.042	77.826

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1595 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	5300 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1200 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/5,4/6,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	122 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	168 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4686/1810/1406 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1510 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/610 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	41 l
Reichweite	670 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	108 Euro
Monatliche Werkstattkosten	87 Euro
Monatliche Fixkosten	128 Euro
Monatlicher Wertverlust	464 Euro
Monatliche Gesamtkosten	787 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/26
Grundpreis	35.581 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (LED Intelligent Light)	1.726 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.499 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	119 Euro°
Head-Up-Display	1.178 Euro
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht (LED Intelligent Light)	1.726 Euro°
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	1.029 Euro°
Luftfederung	1.416 Euro
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parkassistent)	869 Euro°
PRE-SAFE	393 Euro°
Regensensor	71 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Spur-Paket)	928 Euro°
Tempomat	321 Euro°
Totwinkelassistent	536 Euro°

INNEN

Airbag, Seite hinten	405 Euro
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	536 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 1.012°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Lackierung Metallic	928 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.690 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen