Immer noch klassenlos und doch deutlich maskuliner ist in beiden Karosserie-Varianten der neue smart fortwo.

MIT UND OHNE STERN NEU:

MERCEDES C-KLASSE UND SMART FORTWO

Aus der Heimat der ersten Automobile der Welt kommen jetzt zwei neue Motorwagen – mit und ohne den Dreizackstern als eines der bekanntesten Markensymbole am Bug: Die vierte Generation der Mercedes C-Klasse startet wieder als klassische Limousine und die zweite Auflage des smart fortwo zeigt „die Weiterentwicklung einer Ikone".

Obwohl beide Neuheiten als Fünf- oder Zweisitzer und 4,48 Meter lang oder 2,70 Meter „kurz" kaum gegensätzlicher sein könnten, sind sie im Hinblick auf Komfort, Agilität, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit eng verwandt. Gleichzeitig verkörpern sie die Wandlung von Mercedes-Benz in den letzen 15 Jahren – vom Spezialisten für Oberklasse-Modelle zum erfolgreichen Anbieter von Premium-Automobilen für verschiedenste Kundenwünsche. Neue C-Klasse und neuer smart fortwo strahlen in ihren jeweiligen Segmenten aus, was die Marke „mit dem Stern" einst begründete: Exklusivität. Weitgehend gilt auch für den neuen smart fortwo, was Dr. Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der DaimlerChrysler AG und Leiter der Mercedes Car Group, bei der Weltpremiere der neuen C-Klasse im Januar in Stuttgart sagte: "Durch innovative technische Spitzenleistungen wollen wir die Messlatte im Segment noch höher legen und durch ein Höchstmaß an Fahrkultur neue Maßstäbe setzen."

Nun zweierlei Gesichter

Die neue Runde der seit Jahren laufenden Produktoffensive eröffnet die vierte Generation der C-Klasse von Mercedes-Benz wieder traditionell als Stufenheck-Limousine. Erstmals aber gibt es optisch deutlich voneinander abgegrenzte Modellvarianten, um unterschiedlichste Kundenerwartungen zu erfüllen. Zur Markteinführung sind mit C 200 KOMPRESSOR, C 280 und C 350 sowie C 220 CDI drei Benziner und ein Diesel verfügbar. Insgesamt bringen die optimierten Triebwerke bis zu 13 Prozent mehr Leistung und verbrauchen dabei bis zu sechs Prozent weniger Kraftstoff als in entsprechenden Vorgänger-Modellen. Gegenüber diesen sind die Preise bei weiter verbesserter Ausstattung nur um 0,4 bis 1,7 Prozent gestiegen. Im sportlichen Design AVANTGARDE trägt die C-Klasse erstmals vorn drei horizontal lang gestreckte Lamellen und einen großen Mercedes-Stern mittig im Bug. Traditionell orientierte Kunden erhalten mit den Ausstattungslinien ELEGANCE und CLASSIC unverändert den Mercedes-typischen Kühlergrill und den Stern auf der Haube. Produziert wird die neue C-Klasse in den deutschen Werken Sindelfingen und Bremen sowie dem südafrikanischen East London.

Maximum an Sicherheit

Zu den technischen Innovationen der neuen C-Klasse gehört das AGILITY CONTROL-Paket mit situationsgerechter Stoßdämpferregelung und noch direkterer Lenkung. Mit ADAP-

„Zweierlei Maßanzüge“ trägt die C-Klasse mit der ELEGANCE- und der AVANTGARDE-Version .

TIVE BRAKE, einem weiteren Fortschritt auf dem Gebiet der Fahrwerkstechnik, bietet die C-Klasse (wie die S-Klasse!) zusätzliche Assistenzfunktionen. Für ein Höchstmaß an Sicherheit verfügt die C-Klasse serienmäßig über sieben Airbags, Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Ebenfalls zur Serienausstattung gehören die NECK PRO-Kopfstützen, die beim Heckaufprall blitzschnell die Köpfe von Fahrer und Beifahrer schützen. Darüber hinaus ist die C-Klasse stets mit blinkenden Bremsleuchten ausgestattet, um Auffahrunfälle zu vermeiden. Erstmals in diesem Segment erhältlich sind auch das Intelligent Light System mit fünf verschiedenen Lichtfunktionen und das Insassenschutzsystem PRE-SAFE, das vor einem drohenden Unfall reflexartig Schutzmaßnahmen für Fahrer und Beifahrer aktiviert.

Fahraktiver denn je

Besonderes Augenmerk widmete Mercedes-Benz der Weiterentwicklung der Vierzylindermotoren. Das spürbare Leistungs-Plus fördert den fahraktiven Charakter der neuen C-Klasse. Gleichzeitig sank beispielsweise der Kraftstoffverbrauch des weiterhin 100 kW/136 PS starken C 200 CDI (im September ab 31.892 Euro) und des nun auf 125 kW/170 PS Leistung angehobenen C 220 CDI (ab 34.213 Euro) um bis zu 0,3 Liter auf jeweils 6,1 Liter Diesel je 100 Kilometer. Ausgesprochen verbrauchsgünstiges Fahren im niedrigen Drehzahlbereich erlauben dabei 270 oder 400 Nm maximales Drehmoment der Vierzylinder. Der 165 kW/224 PS starke C 320 CDI folgt als Sechszylinder-Diesel mit 510 Nm im Mai, verbraucht durchschnittlich auch nur 7,2 Liter je 100 Kilometer und ist beispielsweise in der AVANTGARDE-Version ab 40.758 Euro im Programm.

Basismodell im Herbst

Den preislichen Einstieg in die C-Klasse bildet wie bisher der (erst im Herbst ab 29.988 Euro lieferbare) C 180 KOMPRESSOR mit 115 kW/156 PS und 230 Nm maximalem Drehmoment bei 7,8 Liter Durchschnittsverbrauch. Der C 200 KOMPRESSOR leistet nun 135 kW/184 PS und ist ab 32.071 Euro erhältlich. Im September folgt der C 230 mit 150 kW/204 PS ab 34.451 Euro. Mit unverändert modernen V6-Motoren sind der C 280 (170 kW/231 PS) und der C 350 (200 kW/272 PS) ab 35.641 Euro im Start-Programm der C-Klasse. Ab 44.328 Euro ist die (vorläufig) stärkste Limousine der neuen C-Klasse mit Automatik zu haben. Im Herbst werden schließlich nicht nur die ersten Versionen mit der neuesten 4MATIC und ein AMG-Modell mit V8-Motor als Limousinen, sondern auch die T-Modelle folgen.

Optimale Öko-Bilanz

Die aktuell breit diskutierte Kohlendioxid-Emission reduzieren bei der neuen C-Klasse aber nicht nur konsequenter Leichtbau, gute Aerodynamik und verringerter Verbrauch: Eine vom TÜV bestätigte Öko-Bilanz vom ersten Produktionsschritt bis hin zur zukünftigen Verwertung ergab auch eine um 15 Prozent gesenkte CO2-Bilanz gegenüber dem Vorgängermodell aus dem Jahre 2000. Das entspricht einer Einsparung von rund 3800 Litern Kraftstoff je Fahrzeug. Die neue C-Klasse ist das weltweit einzige Auto in diesem Marktsegment mit Umwelt-Zertifikat. Auf dem Automobilsalon in Genf vorgestellt und schon in den nächsten Jahren zu erwarten ist außerdem die Vision C 220 BLUETEC. Damit kann bereits weit vor ihrer Einführung 2015 die dann deutlich verschärfte Abgasnorm EURO 6 erfüllt werden und oh-

Insgesamt sieben Airbags gehören zur Serienausstattung der C-Klasse.

Unter dem ausfahrenden Bildschirm können Fahrer wie Beifahrer den Controller auf dem Mitteltunnel betätigen.

Ventilierende Rückleuchten ersetzen bei der neuen C-Klasse herkömmliche Spoiler und verbessern die Aerodynamik.

Im „Design aus einem Guss“ präsentiert sich das Interieur der neuen C-Klasse.

Sitze und Cockpit des neuen smart fortwo zeigen weiterhin den gewohnten Charakter.

Das breitere Heck schafft auch mehr Schulterbreite und die hinteren Kotflügel stehen nicht mehr über.

Für Lichthungrige gibt es im Coupé als Alternative zum smart cabrio ein hochfestes Klarsichtdach aus Polycarbonat.

Eigene „kurze" Parkplätze finden smart-Fahrer jetzt immer häufiger.

ne Einbußen bei Leistung oder Drehmoment verbraucht ein C 220 CDI dann nur noch 5,5 Liter Diesel pro 100 Kilometer.

Coupé oder Cabrio

Die zweite Generation des smart fortwo gibt es wieder als Coupé und Cabrio. Die Neuauflage des Stadtflitzers kann alles, was der bisherige auch konnte – und vieles besser! Mit 20 Zentimeter mehr Außenlänge ist zwar Querparken kaum noch möglich – die passive Sicherheit einschließlich dem Fußgängerschutz jedoch deutlich erhöht und auch die amerikanischen Crash-Vorschriften werden nun erfüllt.
Das One-Box-Design, die kompakten Abmessungen, das Zweifarb- und Zweimaterialkonzept mit der markanten tridion Sicherheitszelle und die äußerst praktischen bodypanels aus Kunststoff blieben erhalten – ganz in der Tradition des Vorgängers, der mehr als 770 000 Mal gebaut wurde. Der weiterhin über aufschwingendes Heckfenster und waagrecht abklappende „Bordwand" gut zugängliche Kofferraum fasst nun 220 Liter, stolze 70 Liter mehr als vorher.

Gewohntes Interieur

Sicherheits-Integralsitze, große stoffbezogene Flächen, Zündschloss hinter dem Schalthebel und aufgesetzte Rundinstrumente erhalten den gewohnten Innenraum-Charakter. Die Instrumententafel ist jedoch auf der Beifahrerseite nicht mehr s-förmig geschwungen sondern gerade. Selbstverständlich sind ABS, ESP und integrierter Bremsassistent weiterhin an Bord. Ein umfangreiches Angebot von Extras erfüllt persönliche Bedürfnisse: Head-Thorax-Seitenairbags, Klimaanlage (Serie im passion), elektrische Servolenkung, Sitzheizung, Leichtmetallräder (Serie bei pulse und passion), Ledersitze, Isofix-Kindersitzbefestigung und eine Audioanlage mit sechsfach CD-Wechsler oder ein Soundsystem mit Subwoover und MP3-Schnittstelle sind verfügbar. Ebenso gibt es ein portables Navigationssystem, bei dem die Sprachausgabe über die Lautsprecher der Stereoanlage erfolgt.

Stabiler Einstiegspreis

Der Einstiegspreis von 9.450 Euro für das fortwo coupé als Einliter-Dreizylinder-Benziner mit 45 kW/61 PS in der Version pure liegt exakt auf dem Niveau des Vorgängers. Die mittlere Leistungsstufe mit 52 kW/71 PS gibt es ab 9.990 Euro. Der 62 kW/84 PS starke Turbo-Benziner ist erst ab der Ausstattungsversion pulse ab 12.140 Euro erhältlich. Die 33 kW/45 PS des 0,8-Liter-Dreizylinder-cdi-Diesel mit Partikelfilter sind ab 11.200 Euro zu haben. Die entsprechenden Cabrio-Varianten kosten jeweils 2.940 Euro mehr. Dabei lassen sich am Cabrio-Verdeck jetzt das obere und das hintere Dachteil einschließlich der beheizbaren Glas-Rückscheibe elektrisch bewegen.

Sauberer Diesel kommt

Das neu entwickelte automatisierte Fünfgang-Schaltgetriebe ist erfreulicherweise mit allen Motoren gekoppelt. Diese stammen als Benziner von Mitsubishi und sind kräftiger als früher: Von 45 kW/61 PS über 52 kW/71 PS bis 62 kW/84 PS reicht die Leistung der Einliter-Dreizylinder. Die Höchstgeschwindigkeit der Benziner-Varianten beträgt 145 km/h und damit 10 km/h mehr als beim Vorgänger-Modell. Die kombinierten Verbrauchswerte bleiben mit 4,7 bzw. 4,9 Liter pro 100 Kilometer auch klar unter der Fünf-Liter-Marke und die CO_2-Emission liegt entsprechend nur bei 112 bzw. 116 g/km. Noch nicht das Optimum erreicht haben die Fortschritte beim bekannten, auf 33 kW/45 PS erstarkten Dreizylinder-Diesel – statt vollwertigem Rußpartikelfilter ist bis 2008 nur ein etwa 40 Prozent der Teilchen schluckender „offener" PM-Filter vorgesehen. Dafür beträgt trotz Mehrleistung der kombinierte Verbrauch nur noch 3,3 Liter pro 100 Kilometer und die CO_2-Emission lediglich 88 g/km. Günstiger und sauberer als mit dem smart fortwo cdi kann man derzeit nicht Auto fahren. So ist der smart fortwo insgesamt doch wieder auf ganz spezifische Art und Weise „der Zeit voraus".

Karl Seiler

... und nächste Week im
Autohandel
Transporter von Fiat, Citroën und Peugeot