



Mercedes-Benz bringt die neueste Generation des CLS – und die Autowelt ist begeistert. Statt scharfer Kanten wirken runde, weiche Formen

Mein Coupé, das hat vier Türen

Neben den SUV gibt es aktuell noch einen weiteren Trend im Autobau: viertürige Coupés. Von Deutschland aus erobert die Karosserieform nun auch Fernost. Wir haben uns die wichtigsten Vertreter in drei Preisklassen angeschaut.

VON GUIDO GLUSCHITSCH

Da reißt es die Traditionalisten schon einmal gehörig her, wenn da jemand Coupé zu einem Auto sagt, das vier Türen hat. Denn laut Definition ist ein Coupé ein geschlossener Wagen mit zwei Türen, der sportlich und elegant auftritt. Und weil die Erklärung nicht ganz neu ist, sondern schon im Kutschenbau Bedeutung hatte, ist es für Konservative ein Leichtes, sich daran zu klammern wie der Koala an den Bambus.

Aber auch die Bewahrer mögen beruhigt sein. Die Geschichte, dass die Zeit nicht stillsteht und ihre Veränderung mit sich bringt, ist ja keine neue. Denken wir an den letzten deutschen Kaiser, Wilhelm II, der seinerzeit sagte: „Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.“ Auch er hätte sich nicht vorstellen können, dass sein Coupé vier Türen haben

könnte. Aber gut, mit dem Erfolg der SUV hat ja auch nicht leicht wer gerechnet, der ein Herz für Autos hat. Sei es drum: Neben den SUV gibt es eben jetzt seit ein paar Jahren einen neuen Trend, nämlich vier Türen in ein Auto mit Coupé-Form zu bauen. Das heißt, der Wagen basiert zwar in der Regel auf einer Limousine und hat entsprechend vier Türen, das Dach verläuft aber flach in die C-Säule, und auch typisch Coupé: die Fenster kommen meist ohne Rahmen aus.

Mercedes CLS: anfahren, beschleunigen, segeln

Die ersten viertürigen Coupés gab es zwar schon in den 1950er-Jahren, den Durchbruch schafften aber erst Mercedes-Benz und BMW in den letzten Jahren. 2004 kam der erste CLS von Mercedes-Benz auf den Markt – gezeichnet von Michael Fink – und er hat das Publikum gespalten. Grund dafür war die ungewöhnliche Heckform. Jetzt,

14 Jahre später, bringt Mercedes-Benz die neueste Generation des CLS, und die Autowelt ist begeistert.

Das viertürige Coupé basiert auf der E-Klasse, spielt also alle Stückerl was Assistenzsysteme und Komfortschnickschnack angeht. Das Cockpit wird dominiert von zwei Bildschirmen, die elegant eine Informationseinheit

Mercedes-Benz CLS

Modell: Mercedes-Benz CLS 450 4Matic um 91.090 Euro

Technik: Reihen-Sechs-Zylinder-Benziner mit EQ-Boost, 2.999 ccm, 367 + 22 PS, Neun-Gang-Wandlerturbinen, Allradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 5.087x1.890x1.435 mm, Kofferraumvolumen 520 Liter

Fahrleistungen: Spitze 250 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 4,8 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 8,0 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 184 g/km

Design: Statt scharfer Kanten finden wir beim CLS vor allem runde, weiche Formen, die den Wagen sehr gefällig wirken lassen.

Praxis: Himmlisch ist die Fahrt im großen Coupé, luxuriös. Er ist bei Weitem nicht so hart und gnadenlos, wie man annehmen würde.

Preis: Ab 71.300 Euro bekommt man den Einstiegsdiesel mit 245 PS, der auch in unter 6,5 Sekunden auf Tempo 100 sprintet.



Foto: Daimler AG

am Zahn der Zeit bilden. Unterstützt wird das Mäusekino von einem Head-up-Display. So weit, so bekannt.

Die Neuerungen finden wir eben woanders: im Design wie unter der Haube. Was das Design angeht, da lassen wir gerne die Bilder sprechen – sanfte Rundungen, die einzigen Ecken in den LED-Scheinwerfern, keine störenden Linien, 51 Millimeter länger, 23 Millimeter breiter als sein Vorgänger. Was die Antriebstechnik angeht, finden wir erstmals den EQ-Boost, der dem 367 PS starken Drei-Liter-Benziner mit noch einmal 22 PS zur Seite steht.

Fotos: BMW AG/Fabian Kirchbauer



Das 4er Grand Coupé von BMW kombiniert die besten Seiten vom 3er und vom 4er



Mercedes-Benz setzt im CLS ein Bordnetz ein, das 48 Volt hat, und kann so den Startergenerator als E-Motor nutzen, der beim Anfahren, Beschleunigen und Segeln unterstützt. Unterm Strich bedeutet das geringeren Spritverbrauch und mehr Komfort.

Damit hat der CLS seinen Konkurrenten wie dem Audi A7 Sportback,

bei BMW mehr Augenmerk auf Sportlichkeit. Besonders deutlich wird das eine Klasse drunter, beim BMW 4er Gran Coupé.

BMW 4er Gran Coupé: sportlicher Reihensechser

Während der CLA von Mercedes-Benz und der Audi A5 auf einen Vorderrad-

antrieb setzen, an den sie bei den Allradmodellen die Hinterachse anhängen, bleibt BMW beim Hinterradantrieb, schöpft dessen Potenzial voll aus und baut mit dem 4er Gran Coupé einen 3er, der deutlich sportlicher aussieht.

Unsere Antriebsempfehlung ist, wenn Sie es gepflegt krachen lassen wollen: 440i xDrive. Der Reihensechser stellt weit mehr als 300 PS Leistung

BMW 4er Gran Coupé

Modell: BMW 440i xDrive um 68.408 Euro
Technik: Reihen-Sechs-Zylinder-TwinTurbo-Benziner, 2.998 ccm, 326 PS, Acht-Gang-Wandlerautomatik, Allradantrieb
Abmessungen: LängxBreiteHöhe 4.640x1.830x1.400 mm, Kofferraumvolumen 480 bis 1.300 Liter
Fahrleistungen: Spitze 250 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 5,0 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 7,1 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 165 g/km
Design: BMW hat schon viel Übung im Zeichnen von viertürigen Coupés, das sieht man sofort. Der Wagen wirkt, als würde man diese Karosserieform eh schon ewig bauen.
Praxis: Das 4er Gran Coupé kombiniert die besten Seiten vom 3er und 4er. Gut, in anderen Autos hat man vielleicht mehr Stauraum, aber wer einen Lastwagen sucht, ist hier sowieso ganz falsch.
Preis: Das 418d Gran Coupé mit Handschalter bekommt man ab 42.300 Euro – er ist gleich teuer wie der Einstiegsbenziner, der 420i Gran Coupé.

Die wichtigsten viertürigen Coupés

Marke	Type	Preis
Hyundai	i30 Fastback	ab 24.990,-
Volkswagen	Arteon	ab 38.390,-
Mercedes-Benz	CLA	ab 40.670,-
Audi	A5 Sportback	ab 42.470,-
BMW	4er Gran Coupé	ab 42.300,-
Kia	Stinger	ab 43.290,-
Mercedes-Benz	CLS	ab 71.300,-
BMW	6er Gran Coupé	ab 95.350,-
Maserati	Quattroporte	ab 115.000,-



Fotos: Hyundai/Motor Europe

Hyundais i30 Fastback ist ein Geniestreich in seiner Preisklasse. Ab 24.990 Euro kostet der Wagen und ist somit das günstigste viertürige Coupé, das es hierzulande gibt

und stolze 450 Newtonmeter Drehmoment zur Verfügung – da ist es schon weise, den Allradantrieb beim Kauf mitanzudenken. Von der Abstimmung des Getriebes, einer Acht-Gang-Wandlerautomatik, über das Set-up der Lenkung bis hin zum Fahrwerk gibt es hier für sportliche Fahrer nichts auszusetzen. Klar, wenn jemand lockere Plomben hat, sollte man nicht in den Sport+ Modus wechseln. Glauben Sie uns: Das ist ein Sportler, kein weichgestreichelter Mittelklassewagen, der eigentlich eh nur ein Kombi werden wollte.

Hyundais i30 Fastback: Geniestreich seiner Klasse

Ähnlich schaut die Sache auch beim Kia Stinger aus. Auch der will nicht nur spielen. Und ja, Sie haben gleich richtig aufgemerkt: viertürige Coupés sind nicht mehr nur eine Sache der Autobauer aus Deutschland, auch die Koreaner spielen jetzt mit. Dabei muss man beim Stinger gleich zweimal hinschauen, um zu sehen, dass dieses Sport-Coupé vier Türen hat.

Noch kompromissloser war Konzernbruder Hyundai 2011, als man den Veloster auf den Markt brachte. Die Idee hinter dem Veloster war so einfach wie genial: Der Fahrer will ein Coupé, die Beifahrerin einen Viertürer, um Kind, Kegel oder Krimskrums einfacher auf der Ladefläche namens Rücksitzbank verstauen zu können. So sexistisch denken Autohersteller vermutlich. Also baute Hyundai eine Tür auf der Fahrerseite, zwei auf der Beifahrerseite. Allein: Erfolg war der Wagen zumindest bei uns keiner.

Davon ließ sich Hyundai aber nicht die Schneid abkaufen, experimentierte weiter an der Coupé-Form und bringt nun mit dem i30 Fastback das einzige viertürige Coupé in seiner Klasse. Wenn Sie mich fragen: ein Geniestreich. Das ist genau das Auto für Paare, die ein vernünftiges Auto der Mittelklasse suchen, die meiste Zeit allein unterwegs sind, aber gerne auch einmal Freunde oder die eigenen Kinder mitnehmen wollen oder müssen. Mit dem i30 Fastback hat man den Vorteil, ein schön gezeichnetes Auto zu haben, das sportlich dasteht, ohne dabei Abstriche beim Einsteigekomfort machen zu müssen. Gut, Zwei-Meter-Lackln werden sich auf der Rücksitzbank auch in diesem Coupé hinten nicht sehr wohlfühlen,

Hyundai i30 Fastback

Modell: Hyundai i30 Fastback 1,4 T-GDI DCT um 33.040 Euro

Technik: Vier-Zylinder-Turbo-Benziner, 1.353 ccm, 130 PS, Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Vorderradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.460x1.800x1.430 mm, Kofferraumvolumen 450 bis 1.351 Liter

Fahrleistungen: Spitze 203 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 9,5 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 5,1 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 129 g/km

Design: Mit dem Fastback des i30 hat Hyundai einen Volltreffer gemacht. Herrlich hebt er sich aus dem Einheitsbrei der Mittelklassefahrzeuge hervor.

Praxis: Großer Kofferraum, leichtes Einsteigen für alle und trotzdem eine sportliche Form kann man also doch unter ein Blechdach kriegen.

Preis: Ab 24.990 Euro startet der i30 Fastback bei uns und ist somit das günstigste viertürige Coupé, das es derzeit auf dem Markt gibt.

aber das tun sie in keinem Auto der Mittelklasse.

Die Überraschung im Test hatte dann aber doch mit dem Raumangebot zu tun. Es war nämlich erstaunlich, wie gut der i30 Fastback selbst mit sperrigem Ladegut zurecht kam, für das wir annahmen, eigentlich einen Kombi zu brauchen. Und wohlgefühlt hat sich das Transportgut auch noch, während der Fahrt. Denn der Hyundai ist eindeutig auf der komfortablen Seite, was die Abstimmung angeht. Da passt dann das elegante Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe perfekt dazu.

Wir merken also, auch wenn das Segment der viertürigen Coupés noch eines für eine sehr spezielle und erlebte Kundenschicht ist, gibt es breite Auswahl. Den Einstieg markiert derzeit der Hyundai i30 Fastback um unter 35.000 Euro, gefolgt vom VW Arteon. Auf der sportlichen Seite haben wir die Autos von BMW und den Kia Stinger, bei den komfortablen, luxuriösen ist die Auswahl zwischen Mercedes-Benz, Audi, Maserati und Porsche dann ja fast schon so üppig, wie es deren Preise sind.