



Mercedes-Benz CLK-Klasse (2002-2010) Diesel

Solider Zweitürer

Die Baureihe 209 der Mercedes CLK-Klasse kam 2002 als Coupé (C209) und 2003 als Cabrio (A209) in Deutschland auf den Markt. Anders als beim Vorgänger orientiert sich die Optik nicht mehr an der E-, sondern an der C-Klasse. Diese (W203) bildet auch die technische Basis für den Stuttgarter. Dass ein Coupé auf dieser Basis kein Raumwunder ist, bemerkt man bereits beim beengten Zustieg. Vor allem beim Einstieg in den engen Fond muss man sich ganz schön verrenken. Die Platzverhältnisse in der ersten Reihe sind aber völlig ausreichend. So lassen sich auf den sehr bequemen Sitzen auch lange Reisen zu zweit entspannt absolvieren. Auch der durchschnittlich große Kofferraum stellt genug Platz zur Verfügung. Die sicheren Fahreigenschaften und der hohe Sicherheitsstandard befähigen den Mercedes ebenso für lange Etappen. Auch die solide Verarbeitung und die logische Bedienung gefallen. Störend vor allem innerorts ist jedoch die unübersichtliche Karosserie. Für das Fahrzeug stehen verschiedene Diesel-Motorisierungen (150 bis 224 PS) mit Schalt- oder Automatikgetrieben zur Verfügung. In der ADAC Pannenstatistik kommt der CLK auf überdurchschnittlich viele Pannen. Die hohe Anzahl an Pannen ergibt sich aus der Vielzahl schlecht gewarteter Autos in vierter oder fünfter Hand, denn grundsätzlich gilt die Technik als solide und langlebig.

Empfehlung: Für den CLK gibt es drei verschiedene Dieselmotoren mit vier, fünf und sechs Zylindern. Fast alle Fahrzeuge haben eine Automatik mit fünf oder sieben Fahrstufen an Bord. Zu einem Auto dieser Klasse passt eine Automatik jedoch ohnehin wesentlich besser als ein Schaltgetriebe. Der Vierzylinder mit 150 PS macht aus dem Mercedes zwar keinen Sportler, reicht für das gelassene Reisen aber völlig aus und bleibt dabei angenehm sparsam. Die Akustik erinnert jedoch stets an ein altes Taxi. Etwas mehr Kraft und einen besonderen Klang bietet der Fünfzylinder im CLK 270. Sehr souveräne Fahrleistungen in jeder Situation bringt der Sechszylinder im CLK 320 mit 224 PS. Der Verbrauch hält sich auch bei den beiden größeren Motoren in Grenzen. Grundsätzlich sollte bei der Besichtigung ein Fachmann zu Rate gezogen werden, da sich viele schlecht gewartete Fahrzeuge im Umlauf befinden.

- ⊕ gute Verarbeitung, langlebige Technik, funktionelle Bedienung, sichere Fahreigenschaften, bequeme Sitze vorn, sparsame und langlebige Dieselmotoren
- ⊖ beengter Zustieg, enger Fond, unübersichtliche Karosserie, erhöhtes Pannenaufkommen

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2024)

Erstzulassungsjahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ADAC-Bewertung	44,2	45,0	36,0	37,3	33,8	23,1	26,9	-	-

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	27,2	26,1	27,0	25,0	24,6	23,3	21,3	18,3	17,6
	34,1	34,5	34,9	32,7	31,8	32,1	29,8	28,3	26,4
	41,0	42,9	42,8	40,3	39,1	40,8	38,3	38,4	35,1
	47,9	51,3	50,7	48,0	46,3	49,6	46,8	48,4	43,9
	>47,9	>51,3	>50,7	>48,0	>46,3	>49,6	>46,8	>48,4	>43,9

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik schneidet der CLK nur unterdurchschnittlich ab. Vor allem die Starterbatterie und einzelne Motoranbauteile versagen zu häufig Ihren Dienst. Im TÜV-Report taucht der CLK aufgrund seines Alter und niedriger Zulassungszahlen nicht mehr auf. In der letzten Auswertung schnitt der Benz leicht überdurchschnittlich ab. Der TÜV bemängelte lediglich ausgeschlagene Achsgelenke etwas häufiger.
Häufige Bauteilfehler	Anlasser (2003, 2005), Kraftstoffpumpe (2003), Kurbelwellensensor (2002-2004), Starterbatterie (2002-2003, 2005), Steuerkette (2005)
Rückrufe	1/2020: Eine nicht der Spezifikation entsprechende Klebeverbindung zwischen dem Glasdeckel und dem Rahmen des Schiebedachs kann zur Folge haben, dass sich der Glasdeckel vollständig vom Fahrzeug löst. Die Adhäsionskraft der Klebeverbindung könnte sukzessive nachlassen. Dadurch kann die Verbindung zwischen Glasdeckel und Fahrzeug nicht dauerhaft über die Fahrzeug-Lebensdauer sichergestellt werden. Abhilfe: In der Werkstatt wird die Verklebung des Glasdeckels überprüft. Bei Bedarf erfolgt der Austausch des Schiebedaches. Dauer in der Werkstatt: ca. 2 Std. Betroffene Fzg. in Deutschland: 381.315 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

03/2002	Modellwechsel beim Coupé (Baureihe 209): 200 Kompressor (120 kW/163 PS), 240 (125 kW/170 PS), 320 (160 kW/218 PS), 500 (225 kW/306 PS), 55 AMG (270 kW/367 PS), 270 CDI (125 kW/170 PS)
03/2003	Einführung des Cabrios, gleiche Motorisierung wie Coupé außer 270 CDI
04/2005	Modellüberarbeitung bei Coupé und Cabriolet: 200 Kompressor (120 kW/163 PS), 280 (170 kW/231 PS), 350 (200 kW/272 PS), 500 (225 kW/306 PS), 55 AMG (270 kW/367 PS), 220 CDI (110 kW/150 PS, nur Coupé), 320 CDI (165 kW/224 PS)
04/2006	neue Motoren: CLK 500 (285 kW/388 PS) und CLK 63 AMG (354 kW/481 PS) ersetzen CLK 500 (225 kW/306 PS) und CLK 55 AMG (270 kW/367 PS)
04/2007	Einführung Topmodell CLK 63 AMG Black Series Coupé (373 kW/507 PS)
07/2007	neuer Motor: CLK 200 Kompressor jetzt mit 135 kW/184 PS
04/2008	CLK 63 AMG Black Series Coupé eingestellt
02/2009	Baureihe CLK Coupé eingestellt
01/2010	Baureihe CLK Cabriolet eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Coupé	Cabriolet
Länge/Breite/Höhe [mm]	4652/1740/1413	4652/1740/1413
Breite mit Spiegeln [mm]	1991	1991
Kofferraumvolumen [l]	435	390
Dachlast [kg]	100	-

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	CLK 220 CDI	CLK 270 CDI	CLK 320 CDI
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/2148	5/2685	6/2987
Leistung [kW/PS]	110/150	125/170	165/224
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	340/2000	400/1800	510/1600
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	10,2	9,2	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	221	230	246
Verbrauch Hersteller pro 100 km	6,4 l D (NEFZ)	6,7 l D (NEFZ)	6,9 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	169 g/km	178 g/km	182 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	D	D	D
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1500/750	1500/750	1500/750
Tankinhalt [l]	62,0	62,0	62,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/19/22	20/19/22	20/21/22
Steuer pro Jahr* [Euro]	339	449	463
Schadstoffklasse	Euro 4	Euro 3	Euro 4

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	CLK 220 CDI	CLK 270 CDI	CLK 320 CDI
Wartung 1	450	500	530
bei km/Monate	25000/12	20000/24	25000/12
Wartung 2	680	780	760
bei km/Monate	50000/24	40000/48	50000/24
Bremsscheiben und -beläge vorne	620	470	740
Bremsscheiben und -beläge hinten	560	360	560
Auspuffanlage (nach Kat)	970	470	1380
Kupplung	1280	0	1300
Generator	1090	0	1440
Anlasser	690	0	850

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	CLK 220 CDI	CLK 270 CDI	CLK 320 CDI
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	127	133	145
Betriebskosten (Kraftstoff)	156	163	167
Werkstatt-/Reifenkosten	110	100	129
Gesamtkosten pro Monat	393	396	441
Gesamtkosten pro km [Cent]	31,4	31,7	35,3

Garantien

Für die CLK-Klasse gibt es keine allgemeine Garantie. Mercedes bietet aber eine 30-jährige Garantie gegen Durchrostung. Die europaweite Mobilitätsgarantie MobiloLife gibt es 30 Jahre.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Ein Crashtest-Ergebnis steht für den Mercedes CLK nicht zur Verfügung. Die für den CLK als technische Basis genutzte C-Klasse (W203) erreicht im Euro NCAP-Crashtest vier von fünf Sternen. Für den CLK kann mit einem ähnlichen Sicherheitsniveau gerechnet werden.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.