

Chrysler 300C Touring 3.5 V6 AWD Automatik

Fünftürige Kombilimousine der Oberklasse mit 183 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,9

Chrysler ist beim Nachfolgemodell des 300M vom "Cab Forward-Design" abgekommen und präsentiert das neue Flaggschiff 300C wuchtig und kantig, mit langer Motorhaube und riesigen Rädern. Der Sechszylindermotor hat mit 3,5 l zwar ordentlich Hubraum, müht sich aber doch recht ab, das schwere Gehäuse mit dem bremsendem Allradantrieb auf Trab zu halten. Das macht sich dann auch akustisch bemerkbar und zieht häufige Tankstellenbesuche nach sich. In puncto Sicherheitsausstattung hat der 300C europäischen Standard, nicht aber hinsichtlich Verarbeitung, die leicht schludrig ist. Fazit: Ein richtiger Hingucker für Freunde des amerikanischen "way of life".

Konkurrenten: Keine.

- + viel serienmäßiges Zubehör
- + erhabenes, geräumiges Sitzen
- + gute Traktion durch 4WD
- + sehr niedriger Preis
- + sehr billige Versicherung
- nachlässige Verarbeitung
- hinten unübersichtlich
- lauter, schwacher Motor
- träge Automatik
- hoher Verbrauch
- wenig Werkstätten



Karosserie/Kofferraum

Note 3,0

Verarbeitung/Handhabung

Note: 3,3

Verarbeitung und Finish der Karosserie sind insgesamt höchstens durchschnittlich: Die Spaltabstände sind zwar schmal und gleichmäßig und die Türen schließen leicht, jedoch sind die Umbördelungen der Bleche wenig akkurat, Schweißpunkte sichtbar, Schrauben rostig und der Kofferraum schlampig ausgekleidet. Auch die Kunststoffteile im Innenraum sitzen wenig passgenau.

- Um die erlaubte Zuladung nicht zu überschreiten, dürfen nur vier Personen mit kaum Gepäck im Auto mitfahren. Die Stoßfänger sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich, die Karosseriefanken wenig geschützt und die Nebelscheinwerfer bruchgefährdet untergebracht. Teure Reparaturen sind somit vorprogrammiert. Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf.

Übersichtlichkeit

Note: 3,3

Die Motorhaube ist lang, aber ausreichend übersichtlich und man ahnt recht gut wo sie endet. Hinten sieht der Fahrer weniger, weil das Heck recht hoch und die Scheiben klein sind. Eine wertvolle Hilfe sind hier die akustischen Einparksensoren, die Serie sind.

- + Die Außenspiegel bieten gute Sicht nach hinten, der rechte blendet bei störendem Scheinwerferlicht selbsttätig ab. Die hellen Xenonscheinwerfer sind serienmäßig.
- Im Innenspiegel sieht man wenig.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,5

- + Bedingt durch die konservative, verhältnismäßig hohe Karosserie steigt man relativ bequem ein und aus. Der Fahrer hat es besonders leicht, weil mit Abziehen des Zündschlosses sein Sitz nach hinten rutscht und das Lenkrad nach oben schwenkt. Die Türen haben große Bügelgriffe, sie lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht im Dunklen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Die hinteren Türen werden erst nach der dritten Betätigung der Fernbedienung entriegelt. Zu leicht ist es möglich, sich versehentlich auszusperrern. Die Türaufhalter sind schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,5

420 l Kofferraumvolumen sind für die Fahrzeugklasse angemessen.

- Wegen der schrägen Heckpartie lassen sich sperrige Gegenstände weniger gut verstauen.



Mit 420 l ist das Volumen des 300C Touring zwar nicht üppig, ist jedoch als Kombi in dieser Fahrzeugklasse einzigartig.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,1

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und gibt dann eine sehr große Öffnung frei. Der Kofferraum hat (bis zur Fensterunterkante) eine zweckmäßige Form.
- Das Gepäck muss zum Einladen weit angehoben werden, weil der Kofferraumboden hoch liegt. Wenn die Heckklappe mit dem In-

nengriff geschlossen wird kann man sich die Hand stauchen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,5

- + Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mit wenigen Handgriffen klappen. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es viele praktische Ablagemöglichkeiten.
- Eine Durchladeluke für lange Gegenstände ist aber nicht vorhanden.

Innenraum

Note 2,4

Bedienung

Note: 2,3

- + Die Ergonomie der Bedienungselemente ist gut, Schalter und Kontrollen sind meist griffgerecht und funktionell, man kommt bereits nach kurzer Eingewöhnung gut zurecht. Vieles funktioniert elektrisch unterstützt, wie z.B. die Lenkrad-, Sitz (mit Memory), und Außenspiegeleinstellung. Das Fahrlicht und die Wischer schalten sich per Sensor von selbst ein. Das Radio kann man auch vom Lenkrad aus bedienen. Der Bordcomputer informiert u.a. über den Momentanverbrauch, auch eine Temperatur- und Himmelsrichtungsanzeige ist vorhanden. Das Navigationssystem lässt sich logisch aber etwas umständlich einstellen.
- Die Funktionssymbole für Klimaanlage, Umluft und Heckscheibe sind zu klein und schlecht zu sehen. Der Hupknopf ist weit weg in Lenkradmitte, die Tasten in den Speichen sind für andere Funktionen zweckentfremdet. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Es sollten mehr Ablagen vorhanden sein - auch für Wasserflaschen. Radio und Fenster funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung. Angurten hinten ist schwierig, weil die Schlösser beim Einschieben der Gurtzungen nachgeben und zwischen Sitzfläche und -Lehne verschwinden.



Die Verarbeitung des Innenraums kann sich nicht mit europäischen Massstäben messen, jedoch ist durchaus eine Verbesserung zu früheren Chrysler-Modellen festzustellen.

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

- + Fahrer und Beifahrer sitzen sehr geräumig. Das liegt nicht nur an der enormen Innenbreite, sondern auch an dem großen Kopffreiraum zum Dach und zur verhältnismäßig steil stehenden Frontscheibe. Der Fahrersitz lässt sich für ca. 1,95 m große Personen zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,9

Auch hinten sitzt man auf den beiden ausgeformten Plätzen sehr geräumig. Erst Mitfahrer mit fast 1,9 m Größe stoßen mit ihrem Kopf ans Dach. Die Kniefreiheit ist sehr groß, selbst dann, wenn die Vordersitze weit zurückgeschoben sind.

Komfort

Note 2,3

Federungskomfort

Note: 2,5

- + Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist insgesamt ausgewogen, tendiert in Richtung straff. Meist werden die Unebenheiten recht gut geschluckt, besonders wenn sie langweiliger sind. Kurze Erhebungen und Vertiefungen sind aber nicht die Stärke des C 300, denn die werden meist wenig elegant mit hartem Poltern absolviert. Serienmäßig ist die Niveauregulierung an der Hinterachse, die dafür sorgt, dass die Bodenfreiheit auch noch bei viel Gepäck im Kofferraum beibehalten bleibt. Angenehm ist die hohe Wankstabilität der Karosserie, bei schnellen Richtungsänderungen.

Sitzkomfort

Note: 2,3

- + Die straffen Vordersitze sind bequem und bieten festen Halt; sie sind individuell einstellbar, so sitzen Fahrer und Beifahrer sehr

entspannt. Die Rückbank ist ebenfalls gut gepostert (eher weich) und hat eine angenehm hohe Lehne.

- Die Lehnen der Vordersitze sind für großen Personen zu niedrig. Auf den luftundurchlässigen Bezügen schwitzt man im Sommer.

Innengeräusch

Note: 2,1

- + Der Geräuschpegel ist niedrig, selbst wenn das Tempo hoch ist. Allerdings wird der Motor mit zunehmender Drehzahl laut.

Klimatisierung

Note: 2,2

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Die Heizung ist vorn sehr kräftig und hinten nur etwas schwächer - es dauert nicht lange, bis nach einem Kaltstart wohlige Wärme vorherrscht. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Ein Pollenfilter für Allergiker ist vorhanden. Angenehm bei Sommerwetter: die weit vorn und verhältnismäßig steil stehende Frontscheibe. Eine Klimaautomatik ist serienmäßig.
- Die hintersten Seitenfenster sind nicht ausstellbar.

Motor/Antrieb

Note 3,9

Fahrleistungen*

Note: 4,2

- Der 3,5 l-Motor hat mit dem schweren Wagen kein leichtes Spiel und quält sich arg, wenn von ihm mehr Leistung gefordert wird.

Laufruhe

Note: 3,0

Bis zu mittlerem Drehzahlbereich läuft der Motor angenehm und unauffällig. Das ändert sich aber bei höherer Drehzahl, mit für einen Sechszylinder ungewohnt rauhen Gangart.

Schaltung

Note: 4,0

- Die Fünf-Stufen-Automatik schaltet oft viel zu träge und manchmal gar nicht, z.B. wenn per Kick-Down zurückgeschaltet werden sollte.

Getriebeabstufung

Note: 4,0

- Die Abstufungen des Automatik-Getriebes sind viel zu lang ausgelegt, so dass die vierte und fünfte Stufe nur noch Schoncharakter haben. Das hat zur Folge, dass bereits ab mittlerem Tempo kein Zurückschalten mehr möglich ist und der Motor sich sehr quälen muss, den schweren Wagen auf Trab zu halten.

Fahreigenschaften

Note 2,2

Fahrstabilität

Note: 1,5

- + Die Richtungsstabilität ist bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche gut. In kritischen Situationen, wenn z.B. der Fahrer bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das Stabilitätssystem ESP korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Allradantrieb und elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgen für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße steil und weniger griffig ist. Ein spezielles Dichtmittel im Reifeninneren stopft Löcher bis fünf mm, so dass plötzlicher Luftdruckverlust ausgeschlossen ist.

Kurvenverhalten

Note: 1,6

- + Die Kurvenlage ist sicher, selbst in sehr schnell gefahrenen Kurven reagiert der Wagen gutmütig, obwohl die Schräglaufwinkel dann eher groß sind. Die elektronische Stabilitätskontrolle stabilisiert wenn das Tempo zu hoch ist, wirkt Schleuderbewegungen entgegen.

Handlichkeit

Note: 2,9

Der mächtige Kombi hat eine ausreichend direkte Lenkung, die sich stets leicht drehen lässt. Allerdings stört der rutschige, harte Lenkradkranz. Mit 12,4 bzw. 12,6 m liegt der Wendekreis noch im erträglichen Rahmen.

Lenkung

Note: 3,2

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern passabel an und ist ausreichend zielgenau, das Gefühl zur Fahrbahn sollte aber besser sein.

Sicherheit

Note 2,7

Bremsen

Note: 3,2

- Die Bremswirkung ist durchschnittlich. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind 41,5 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).
- Die Bremse spricht träge, oft zeitverzögert an und ist auch nicht besonders gut zu dosieren.

Gestaltung

Note: 3,1

- + An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Rückstrahler warnen in geöffneten Türen. Das Ar-

maturrenbrett ist glattflächig und an den Kontaktflächen abgepolstert.

- Schlecht für Fußgänger, bei einem Zusammenstoß: Der vorstehende Wischer. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Im Bereich des Fahrers und des Beifahrers befinden sich vorstehende Gurtbeschläge. Für Verbandkasten und Warndreieck fehlen Halter. Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

Rückhaltesysteme

Note: 2,2

Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis ca. 1,80 m Größe ausreichend hoch; sie haben knappen Abstand zum Kopf und können so optimal wirken.

- + Außer Front- sind vorn Seiten-Airbags und ein seitlich durchgehendes Kopf-Airbagsystem Serie. Ein Warnton erinnert die vorderen Insassen, wenn der Gurt nicht angelegt wurde. Die vorderen Gurte sind mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet.
- Der Austrittsbereich des rechten Front-Airbags liegt genau dort, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde. Hinten sind die Kopfstützen höchstens für ca. 1,55 m große Mitfahrer ausreichend hoch.

Kinder

Note: 2,2

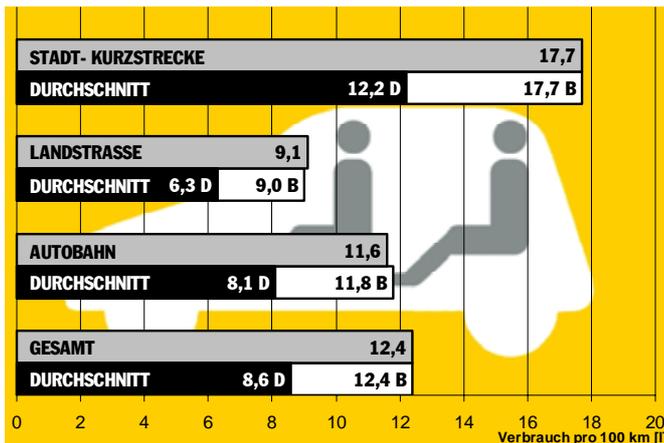
- + Auf der Rückbank ist die Befestigung nicht nur mit den vorhandenen Gurten, sondern auch mit Isofix, kombiniert mit Top-Tether möglich.
- Der Beifahrersitz ist laut Bedienungsanleitung zur Mitnahme von Kindern unter 36 kg bzw. unter 150 cm nicht geeignet. Die hinteren Türfenster haben zwar keine Antippfunktion, sollten aber dennoch mit Einklemmsicherung ausgestattet sein.

Verbrauch/Umwelt

Note 4,1

Verbrauch*

Note: 4,3



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

- Der Verbrauch ist hoch: Innerorts 17,7 l, außerorts 9,1 l und auf der Autobahn 11,6 l Super auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 12,7 Liter.

Abgas

Note: 3,8

- Die Schadstoffanteile im Abgas sind hoch.

Wirtschaftlichkeit*

Note 0,7

Betriebskosten*

Note: 3,5

Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) liegen noch im durchschnittlichen Rahmen.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 2,7

Der Zahnriemen muss spätestens nach 160.000 km ersetzt werden.

- + In Verbindung mit der Serienbereifung halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz in Grenzen. Chrysler gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Alle 12.000 km oder alle 12 Monate muss der 300C zum Service in die Werkstatt. Dies bedeutet sehr kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Es muss mit erhöhten Kosten für Verschleissreparaturen gerechnet werden.

Wertstabilität*

Note: 3,7

- Für den 300C muss mit einem erhöhten Wertverlust gerechnet werden.

Kosten für Neuanschaffung*

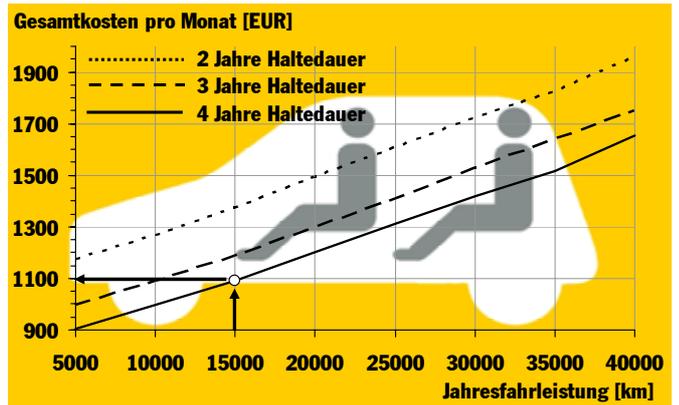
Note: 1,2

- + Bei der Neuanschaffung ist der C 300 ein Schnäppchen, nur 45.100 € sind beim Kauf fällig.

Fixkosten*

Note: 1,0

- + Die Versicherungsprämien sind bezogen auf die Fahrzeugklasse sehr preiswert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1091 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3.5 V6	5.7 V8
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3518	8/5654
Leistung [kW(PS)]	183(249)	250(340)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	340/3800	525/4000
0-100 km/h[s]	9,2	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	219	250
Verbrauch pro 100 km [l]	11,8S	12,8S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/27/23	19/27/23
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1051	1261
Grundpreis[Euro]	42800	52450

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GO = Geländewagen offen
GS = Geländew. geschlossen
PK = Pick-Up

Versicherung:

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

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro3
Hubraum	3518 ccm
Leistung	183 kW (249 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	3800 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vorne/hinten)	225/60R18 / 225/50R16V
Reifengröße (Testwagen)	225/60R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	219 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	-
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	12,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	17,7/9,1/11,6 l
CO ₂ -Ausstoß	282 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	53/61/66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5015 mm/1880 mm/1475 mm
Leergewicht/Zuladung	1960 kg/395 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/850 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b.
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	73 l
Reichweite	585 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	7 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	201 Euro
Monatliche Werkstattkosten	113 Euro
Monatliche Fixkosten	162 Euro
Monatlicher Wertverlust	615 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1091 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/23
Grundpreis	45100 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	2550 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (mit Sitzheizung)	1700 Euro°
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Alarmanlage	Serie
Lackierung Metallic	Serie
Schiebe-Hubdach	1150 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,9

Karosserie/Kofferraum	3,0
Verarbeitung/Handhabung	3,3
Übersichtlichkeit	3,3
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferraum-Volumen*	3,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	2,4
Bedienung	2,3
Raumangebot-vorn*	1,9
Raumangebot-hinten*	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,3
Federung	2,5
Sitze	2,3
Innengeräusch	2,1
Klimatisierung	2,2
Motor/Antrieb	3,9
Fahrleistungen*	4,2
Laufruhe	3,0
Schaltung	4,0
Getriebeabstufung	4,0
Fahreigenschaften	2,2
Fahrstabilität	1,5
Kurvenverhalten	1,6
Handlichkeit	2,9
Lenkung	3,2
Sicherheit	2,7
Bremsen	3,2
Gestaltung	3,1
Rückhaltesysteme	2,2
Kinder	2,2
Umwelt	4,1
Verbrauch*	4,3
Schadstoffe	3,8
Wirtschaftlichkeit*	0,7
Betriebskosten*	3,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,7
Wertstabilität*	3,7
Kosten für Neuanschaffung*	1,2
Fixkosten*	1,0

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

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