

## Mercedes C 180 Kompressor Elegance

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,0**

Wenn Mercedes seine "kleine" Stufenheck-Limousine komplett neu entwickelt, blickt die Automobilwelt gespannt auf. Und sieht diesmal eher eine Evolution als eine Revolution. Äußerlich unauffällig, je nach Ausstattungsvariante mit unterschiedlichem Kühlergrill, erkennt man in der neuen C-Klasse eindeutig einen Mercedes. Unter dem Blech hat sich mehr getan. Neue Dämpfersysteme und noch bessere Dämmung machen ein ausgesprochen komfortables und ruhiges Reisen möglich. Der getestete Benziner mit Kompressoraufladung ist ausreichend kräftig, fühlt sich auf Langstrecken aber wohler als in der Stadt, wo er schon ordentlich beim Verbrauch zulegt. Lob verdient die gute bis sehr gute Verarbeitung und die relativ einfache Bedienbarkeit im Innenraum. Bei der Sicherheit lässt sich Mercedes nicht lumpen, bietet neben einem sicheren Fahrwerk und standfesten Bremsen eine umfangreiche Airbagausstattung. Auf Wunsch ist auch ein Pre-Safe-System, eine abgespeckte Variante aus der S-Klasse, zu haben. Das alles kostet natürlich Geld, und so beginnt der Einstieg in die Mercedes-Mittelklasse bei knapp 30.000 Euro in der Grundausstattung. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi, Sportcoupé. **Konkurrenten:** Audi A4, BMW 3er, Jaguar X-Type, Lexus IS, Volvo S60.

- + gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + komfortables Fahrwerk
- + sicheres Fahrverhalten
- + kräftige Bremse
- + sehr leise im Innenraum
- + hohe passive Sicherheit

- hoher Verbrauch innerorts
- teuer in der Anschaffung
- eher knappes Platzangebot hinten



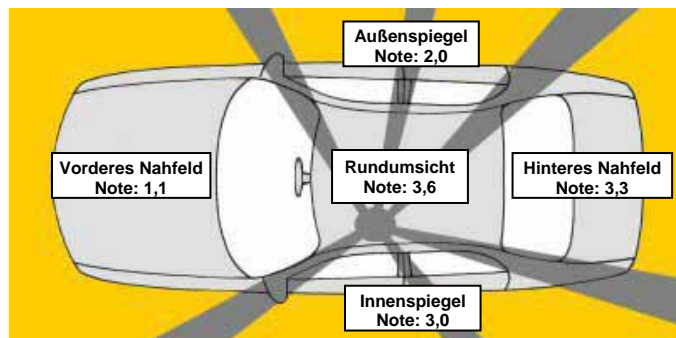
### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,5**

#### Verarbeitung

**Note: 1,6**

- + Die Karosserie ist sehr solide, sie überzeugt mit gleichmäßig schmalen Spaltabständen, fein verarbeiteten Kanten und satt schließenden Türen. Auch auf schlechten Straßen knarzt und



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

klappert nichts, alles sitzt stabil und fest. Der weitgehend glattflächige Unterboden reduziert Luftwiderstand und Verbrauch. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen nicht. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck mit den hochwertigen, präzise eingepassten Kunststoffen und sauber gearbeiteten Sitzen fort. Auf dem Dach dürfen bis 100 kg Gepäck befestigt werden.

- Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht vorhanden, serienmäßig gibt es nur ein Reparaturset; ein Notrad kostet extra. In der kleinen Reserveradmulde ist kein Platz für ein defektes Rad. Die Karosserieflanken haben keine Leisten, die die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren zu schützen.

#### Sicht

**Note: 2,3**

Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet die neue C-Klasse zufriedenstellend ab. Die B-Säulen und besonders die C-Säulen sind breit, sie behindern die Sicht zur Seite und nach schräg hinten; so kann es vorkommen, dass man einen Fahrradfahrer oder Fußgänger übersieht. Zusätzlich behindern die Kopf-

stützen der Rückbank die Sicht, weil man sie nicht wie beim Vorgänger wegklappen kann.

- + Die Außenspiegel sind groß und gegen Beschlagen beheizbar, optional blendet der linke automatisch ab. Helle Xenon-Scheinwerfer mit Kurven-, Landstraßen-, Autobahn- und Abbiege-licht gibt's ebenso als Option. Die Scheibenwischer sind sehr wirksam, nur bei hohem Tempo etwas langsam. Der Bodenblick nach vorn ist sehr gut.
- Die an sich schon hohe Hutablage ist nach hinten hoch gezogen, was das rückwärts Einparken schwierig macht, da man die Front des dahinter stehenden Autos kaum sehen kann. Die aufpreis-pflichtigen Einparkensensoren sind somit ein sehr empfehlenswertes Extra.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,9**

Vorn ist die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen passabel, die Sitzflächen sind etwas zu niedrig und der Abstand zwischen Sitz und Schweller nur zufriedenstellend.

- + Mit der Fernbedienung für die Türen lassen sich auch die Fenster und das Schiebedach (Aufpreis) öffnen und schließen. Nach dem Absperren bleiben die Scheinwerfer bei Dunkelheit noch kurze Zeit an, um den Weg zu beleuchten.
- Hinten steht man beim Öffnen der Türen sich selbst im Weg, weil die Türen sehr weit ausschwenken. Die Türausschnitte erweisen sich beim Einsteigen als ziemlich schmal, beim Aussteigen kommt erschwerend hinzu, dass die Radkästen die Türausschnitte im unteren Bereich verkleinern.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,2**

Der Kofferraum fasst 350 l Gepäck und liegt damit gerade noch im klassenüblichen Durchschnitt. In der Reserveradmulde kann Gepäck bis 55 l Volumen untergebracht werden (wenn kein Notrad vorhanden ist). Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 670 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum der C-Klasse der kleinste gegenüber den Konkurrenten (z.B. Audi A4 mit 425 l Volumen oder BMW 3er mit 405 l Volumen).

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,9**

- + Der Kofferraum lässt sich leicht öffnen, per Fernbedienung klappt der Deckel automatisch hoch, so bleiben die Hände sauber. Das Format ist recht praktisch, störend ist nur, dass der Boden nach vorne ansteigt.

- Für sperrige Gegenstände ist die Kofferraumöffnung zu klein. Der hintere Bereich lässt sich wegen der großen Tiefe schwer erreichen - man macht sich die Kleidung am Stoßfänger schmutzig. Beim Einladen stößt man sich leicht den Kopf an der Kofferraumklappe. Trotz vorhandener Griffmulde muss beim Schließen der Klappe von außen nachgedrückt werden.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,1**

- + Gegen Aufpreis ist eine asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne erhältlich, die sich schnell und unkompliziert vom Kofferraum aus entriegeln und anschließend vom Innenraum aus vorklappen lässt.
- Ablagefächer für kleines Einkaufsgepäck gibt es im neuen Modell nicht mehr, Gepäckhalter kosten extra. Ein Skisack, den es ebenfalls beim Vorgängermodell gab, ist nicht zu haben.

## Innenraum

**Note 2,3**

### Bedienung

**Note: 1,9**

- + Die Bedienung der meisten Schalter und Hebel ist funktionell und leicht verständlich. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite optimal anpassen, gegen Aufpreis auch elektrisch. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet, optimal im Kontrast und sehr gut ablesbar; es gibt Anzeigen u.a. für Durchschnittsverbrauch, Außentemperatur und Ölstand. Das Fahrlicht schaltet sich bei Dunkelheit automatisch ein; einen Regensensor für die Scheibenwischer gibt es auf Wunsch. Radio und Navigationssystem sind nach einer gewissen Eingewöhnungsphase recht einfach einstellbar (per zentralem Einstellrad, a lá i-drive bei BMW). Optimal sind die als Sitz symbolisierten Sitzeinsteller. Angenehm ist die Anfahrhilfe an Steigungen, die für kurze Zeit die Handbremse überflüssig macht und sehr gut funktioniert. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet und kühlbar.



Bis auf wenige Ausnahmen sind die Funktionalität des Fahrerplatzes und die Verarbeitungsqualität im Innenraum vorbildlich.

- Die Klima-Bedienungseinheit sitzt zu weit unten, das gilt auch für den Schalter für die beheizbare Heckscheibe - Einstellen sorgt so für Ablenkung. Beim Lenken stößt man sich den Ellenbogen am hohen Ablagekasten zwischen den Sitzen. Die Kontrollen für Fahrlicht, Nebelscheinwerfer und -rücklicht sind versteckt beim Schalter untergebracht und werden teilweise vom Lenkradkranz verdeckt. Der linke Lenkstockhebel ist mit Funktionen überfrachtet,

ein rechter fehlt (beides Mercedes-typisch). Beim Vorgänger war der praktische Tempomat noch Serie, bei der neuen C-Klasse mit Handschalter kostet er Aufpreis. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,1**

- + Im vorderen Bereich ist nun mehr Platz vorhanden, weil die Innenbreite deutlich zugenommen hat. Die Sitze lassen sich sehr weit zurückschieben und bieten so auf 1,95 m großen Personen bequem Platz.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,4**

Dafür geht's hinten geringfügig enger zu als im Vorgänger. Auf den Außenplätzen können nur noch Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe sitzen, sonst haben sie Kniekontakt zur Vordersitzlehne (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Der Platz dazwischen ist viel zu schmal und kann nur als Notsitz gelten.



Die hintere Sitzreihe bietet auf den äußeren Sitzplätzen ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und unbequem.

## Komfort

**Note 1,8**

### Federung

**Note: 1,9**

- + Die eher straffe Fahrwerksabstimmung ist ausgewogen, der Federungskomfort alles in allem gut, obwohl gröbere Bodenunebenheiten gelegentlich stärkere Stöße hervorrufen. Insgesamt aber liegt der Wagen ruhig auf der Straße, auch wenn das Tempo hoch ist. Angenehm gering ist die Seitenneigung in Kurven.

### Sitze

**Note: 1,9**

- + Die gut konturierten Vordersitze bieten feste Unterstützung, die ausgeformten Wangen sorgen für guten Halt in Kurven. Obwohl die Polsterung recht straff ist, kommt der Komfort nicht zu kurz. Beide Sitze lassen sich individuell einstellen, am Fahrersitz befindet sich eine regelbare Lendenwirbelstütze, die sich jedoch nur in der Ausformungsstärke, nicht aber in der Höhe einstellen lässt. Die Rücksitzbank ist straff gepolstert, die Lehne recht hoch.
- Die optional erhältlichen Ledersitze haben keine Perforierung, so dass man bei Sommerwetter schnell schwitzt. Hinten ist die Lehne zu schräg; große Mitfahrer haben zu wenig Oberschenkelunterstützung, weil die Sitzfläche zu wenig nach hinten geneigt ist. Der Platz in der Mitte ist sehr unbequem, weil man wie auf einem Höcker sitzt.

## Innengeräusch

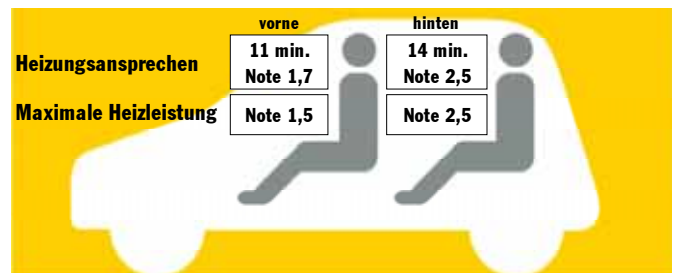
**Note: 1,4**

- + Nach außen ist das Motorgeräusch wirksam gekapselt. Auch innen ist hört man vom Motor nur ein leises kerniges knurren, wenn er unter Last läuft - störend ist dies aber nie. Bei hohem Tempo sind nur noch dezente Windgeräusche wahrnehmbar. Die neue C-Klasse ist innen ein sehr leises Auto, in dem man auch bei hohen Geschwindigkeiten noch entspannt Gespräche führen kann.

## Heizung, Lüftung

**Note: 1,8**

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer).
- + Auf allen Plätzen dauert es nicht lang, bis die Luft angenehm erwärmt ist; die Heizung spricht auch bei Minus-Graden schnell an und zeigt eine gute Wirkung. Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Fahrer- und Beifahrer können die Temperatur unabhängig voneinander einstellen.
- Die Luftmenge lässt sich oben oder unten nur grob einstellen.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

## Motor/Antrieb

**Note 1,9**

### Fahrleistungen\*

**Note: 2,1**

- + Schon mit dem Einstiegsmotor im Benzin-Bereich kann man dank Kompressor-Aufladung mit der C-Klasse gute Fahrleistungen erreichen. Die Elastizitätswerte sind noch gut und ermöglichen schaltfaules Fahren. Werden die Gänge ausgedreht, sind Überholvorgänge schnell erledigt, die Beschleunigung ist völlig ausreichend.

### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, nur bei etwa 5.500 U/min. wird der Motor brummig - solche Drehzahlregionen sind aber dank der Kompressoraufladung und den damit verbundenen hohen Drehmomentwerten schon bei mittleren Drehzahlen eigentlich nicht nötig.

### Schaltung

**Note: 1,7**

- + Die Gänge lassen sich leicht und präzise wechseln, die Schaltwege sind jetzt kürzer als beim Vorgängermodell und auch das gummiartige Schalt-Gefühl ist weniger geworden.

### Getriebeabstufung

**Note: 1,5**

- + Das Sechsgang-Getriebe hat für jede Fahrsituation den passenden Gang parat, die Abstufungen und Ganganschlüsse passen perfekt. Der ausreichend kräftige Motor kommt mit der sehr langen Gesamtübersetzung gut zurecht (der 4. Gang reicht bis 200 km/h), auch bei hohen Geschwindigkeiten bleibt das Drehzahlniveau moderat.

## Fahreigenschaften

**Note 1,4**

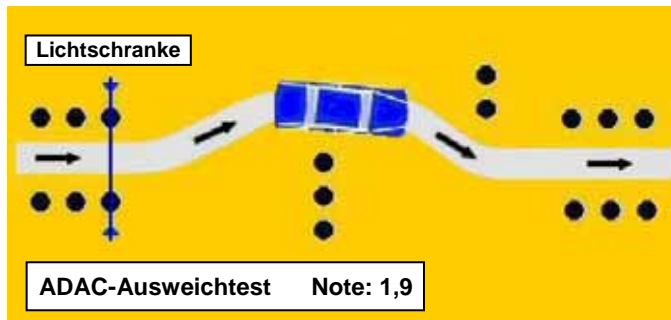
### Fahrstabilität

**Note: 1,6**

- + Der Wagen verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil,



Störungen durch Seitenwind oder schlechte Fahrbahnen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Die Traktionskontrolle bremst durchdrehende Räder ein und verbessert die Seitenführung auf weniger griffigen Straßen. Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich, dann wirkt sich ein plötzlicher Druckverlust nicht so dramatisch aus. Ein Reifendruckverlust-Warner ist ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich. Im ADAC-Ausweichtest folgt die neue C-Klasse willig den Lenkbefehlen, beim Gegenlenken ist die Untersteuerneigung deutlich zu spüren, allerdings folgt das Auto dem Kurs besser als das Vorgängermodell. Von Ausbrechen oder gar Schleudern keine Spur.



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.

### Kurvenverhalten

**Note: 1,0**

- + In Kurven verhält sich der Wagen untersteuernd, das kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Das mögliche Kurventempo ist hoch, der Grenzbereich kündigt sich frühzeitig an. Wird eine Kurve zu schnell angefahren, hilft auch hier ESP dem Fahrer, nicht ins Schleudern zu geraten.

### Lenkung\*

**Note: 1,8**

- + Die Lenkung spricht schnell und gleichmäßig an, auch wenn das Tempo hoch ist. Dank variabler Lenkunterstützung (Parameterlenkung) ist sie beim Rangieren sehr leichtgängig und bei höheren Geschwindigkeiten eher straff. Sie ist zielgenau und vermittelt einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und die außerhalb der Mittellage recht direkte Auslegung sorgen für angenehme Handlichkeit, dazu trägt auch der kleine Wendekreis von 10,8 m bei.

### Bremse

**Note: 1,1**

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 36,5 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei ist auch bei sehr hoher Beanspruchung keinerlei Bremsfading feststellbar.

## Sicherheit

**Note 1,9**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 1,8**

- + Die C-Klasse verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätssystem ESP und einen Bremsassistenten (BAS). In geöffneten Türen warnen vorne wie hinten Rückleuchten den rückwärtigen Verkehr. Gegen Aufpreis ist ein Pre-Safe-System erhältlich, das die Insassen der Vordersitze kurz vor einem Aufprall in eine günstige Sitzposition bringt, Gurte anspannt, Fenster

und Schiebedach schließt. Ebenso als Option bietet Mercedes Runflat-Reifen sowie dynamisches Kurven- und Abbiegelicht, das sich auch den unterschiedlichen Gegebenheiten in Ortschaften, auf der Landstraße und der Autobahn anpasst.



### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,6**

- + Neben Frontairbags sind auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags vorhanden. Am Fahrersitz befindet sich zudem ein Knieairbag. Seitenairbags hinten sind optional zu haben. Die Kopfstützen der Vordersitze sind "aktiv" und für ca. 1,85 m große Personen ausreichend hoch. Hinten bieten die Kopfstützen bis 1,70 m großen Personen guten Schutz. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt.

- Für die hinten Sitzenden gibt es keine "Seatbelt-Reminder".

### Kindersicherheit

**Note: 1,9**

- Auf dem Beifahrersitz dürfen nur original Mercedes-Kinderrückhaltesysteme verwendet werden, da nur mit ihnen die Abschaltung des Frontairbags gewährleistet ist.
- + Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu zwei Kinderrückhaltesysteme stabil befestigen - gegen Aufpreis auch mit Isofix. Die Gurtlängen und die Abstände zwischen den Gurtanlenkpunkten sind großzügig dimensioniert. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.
- Der Platz hinten in der Mitte ist wegen der höckerartigen Erhebung für Kindersitze weniger geeignet.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

- Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, die Motorhaube hat genügend Abstand zu harten Motor- und Karosserieteilen darunter. So sollte das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat sein.

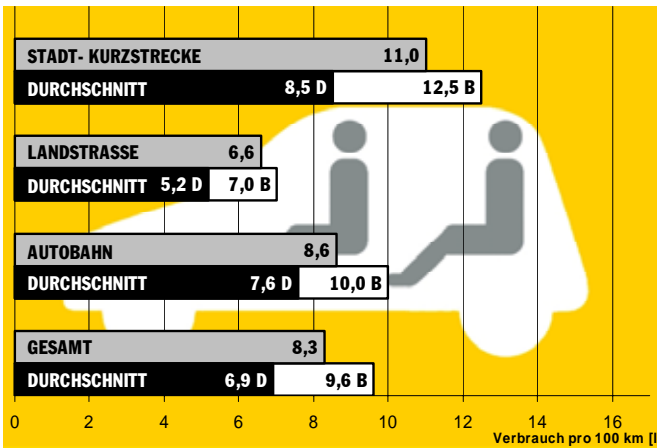
## Verbrauch/Umwelt

**Note 2,1**

### Verbrauch\*

**Note: 3,6**

- Mit einem Durchschnittsverbrauch von 8,3 l Super pro 100 km liegt der C180 Kompressor nur im zufriedenstellenden Bereich seiner Klasse. Außerorts verbraucht er 6,6 l, auf der Autobahn 8,6 l/100 km. Mit der langen Getriebeübersetzung sind bei zurückhaltender Fahrweise recht günstige Verbrauchswerte um die 7,5 l/100 km möglich. Aber schon ein höherer Fahranteil in der Stadt erhöht diesen Wert deutlich.
- Mit 11,0 l Super pro 100 km liegt der Verbrauch innerorts deutlich zu hoch.



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

### Abgas

**Note: 0,7**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Der Motor könnte auch schon die angepeilten Grenzwerte der Euro-5-Norm erfüllen.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 2,6**

#### Betriebskosten

**Note: 3,1**

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der C 180 Kompressor - nur unter Benzinern verglichen - sogar noch relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen kann, verhilft ihm dies, trotz der höheren Spritpreise für den teuren Superkraftstoff, zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

#### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 3,2**

Der Mercedes besitzt zwar eine Serviceanzeige, muss jedoch fix alle 25.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer ergeben sich durch den jährlichen Service häufigere Werkstattaufenthalte.

- + Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Seit Erstzulassung Sept. 2005 gewährt auch Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz sind bei Verwendung der Seriengröße noch relativ günstig.

- Die Werkstattstundensätze sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

#### Wertstabilität

**Note: 1,6**

- + Mercedes ist für seine gute Wertstabilität bekannt, dieser Umstand ergibt sich hauptsächlich aus dem robusten Image der Marke. Auch der neuen C-Klasse wird wieder ein guter und beständiger Restwertverlauf prognostiziert.

#### Kosten für Neuanschaffung

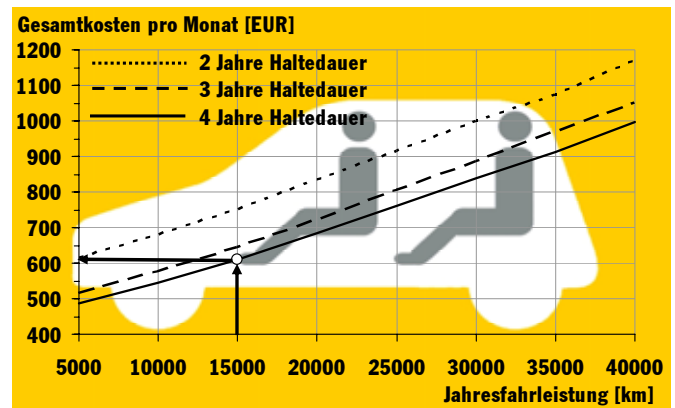
**Note: 3,8**

Für einen Mercedes muss man tiefer in die Tasche greifen, das war schon immer so und ist bei der neuen C-Klasse nicht anders. So ist der Grundpreis für die von uns getestete Elegance Variante mit über 32.000 Euro bereits recht üppig. Trotz der bereits besseren Ausstattung des Elegance finden sich in der Aufpreisliste noch unzählige sinnvolle und weniger notwendige Optionen, mit denen sich der Preis gut und gerne auch um 50 Prozent erhöhen lässt.

#### Fixkosten

**Note: 2,2**

- + Der Einstiegs-C-Mercedes ist recht günstig in der Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung, auch der Staat verlangt für diese Benziner-Variante nicht soviel Steuern wie für einen Diesel.
- Tiefer in die Tasche greifen muss man allerdings für die Vollkaskoabsicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 609 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	180 K	200 K	230	280	350	200 CDI	C 220 CDI	C 320 CDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1796	6/2496	6/2996	6/3498	4/2148	4/2148	6/2987
Leistung [kW(PS)]	115(156)	135(184)	150(204)	170(231)	200(272)	100(136)	125(170)	165(224)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	230/2600	250/2800	245/2900	300/2500	350/2400	270/1600	400/2000	510/1600
0-100 km/h[s]	9,5	8,6	8,4	7,3	6,4	10,4	8,5	7,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	223	235	240	250	250	215	229	250
Verbrauch pro 100 km [l]	8,3S	8,5S	9,7S	9,8S	10,3S	6,1D	6,3D	7,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/17	15/21/17	18/23/22	18/25/22	18/25/22	18/25/23	18/25/23	18/27/28
Steuer pro Jahr[Euro]	121	121	168	202	236	339	339	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	587	612	706	749	885	585	610	734
Grundpreis[Euro]	29.988	32.071	34.451	35.641	44.328	31.892	34.213	40.758

#### Aufbau:

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

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

#### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

#### Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto .....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum .....	1796 ccm
Leistung .....	115 kW (156 PS)
bei .....	5200U/min
Maximales Drehmoment .....	230 Nm
bei .....	2600 U/min
Kraftübertragung .....	Heckantrieb
Getriebe .....	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie) .....	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen) .....	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten .....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts .....	<b>10,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit .....	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h .....	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) .....	<b>5,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h .....	<b>36,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) .....	<b>8,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB .....	<b>11,0/6,6/8,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test .....	179 g/km/ <b>195 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h .....	<b>65 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe .....	4581 mm/1770 mm/1447 mm
Leergewicht/Zuladung .....	<b>1535 kg/435 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt .....	<b>350 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst .....	740 kg/1700 kg
Dachlast .....	100 kg
Tankinhalt .....	66 l
Reichweite .....	<b>795 km</b>
Allgemeine Garantie .....	2 Jahre
Rostgarantie .....	30 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

## Kosten

Monatliche Betriebskosten .....	<b>151 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten .....	<b>61 Euro</b>
Monatliche Fixkosten .....	<b>86 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust .....	<b>311 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten .....	<b>609 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK .....	15/21/17
Grundpreis .....	32.106 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch .....	nicht erhältlich
Automatikgetriebe .....	2178 Euro
Bremsassistent .....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch .....	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon) .....	1458 Euro°
Parkhilfe, elektronisch .....	815 Euro°
PRE-SAFE .....	393 Euro°
Reifendruckkontrolle .....	Serie
Runflat-Reifen .....	298 Euro
Tempomat .....	214 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) .....	Serie
Xenonlicht .....	994 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten .....	Serie/399 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten .....	Serie
Audioanlage .....	893 Euro
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten .....	Serie
Innen- und Außenspiegel (links), autom. abblendend .....	488 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem .....	Serie
Keyless Entry .....	893 Euro
Klimaautomatik .....	Serie
Navigationssystem .....	ab 1856 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt, Durchlade) .....	309 Euro°
Sitzbezüge, Leder .....	1940 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar .....	369 Euro°

### Außen

Lackierung Metallic .....	881 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage .....	303 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glas) .....	1214 Euro°

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

<b>Karosserie/Kofferraum</b> .....	<b>2,5</b>
Verarbeitung .....	1,6
Sicht .....	2,3
Ein-/Ausstieg .....	2,9
Kofferraum-Volumen* .....	3,2
Kofferraum-Zugänglichkeit .....	2,9
Kofferraum-Variabilität .....	2,1
<b>Innenraum</b> .....	<b>2,3</b>
Bedienung .....	1,9
Raumangebot vorne* .....	2,1
Raumangebot hinten* .....	3,4
Innenraum-Variabilität .....	4,0
<b>Komfort</b> .....	<b>1,8</b>
Federung .....	1,9
Sitze .....	1,9
Innengeräusch .....	1,4
Heizung, Lüftung .....	1,8
<b>Motor/Antrieb</b> .....	<b>1,9</b>
Fahrleistungen* .....	2,1
Laufkultur .....	2,0
Schaltung .....	1,7
Getriebeabstufung .....	1,5
<b>Fahreigenschaften</b> .....	<b>1,4</b>
Fahrstabilität .....	1,6
Kurvenverhalten .....	1,0
Lenkung* .....	1,8
Bremse .....	1,1
<b>Sicherheit</b> .....	<b>1,9</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ... ..	1,8
Passive Sicherheit - Insassen .....	1,6
Kindersicherheit .....	1,9
Fußgängerschutz .....	3,0
<b>Umwelt</b> .....	<b>2,1</b>
Verbrauch* .....	3,6
Abgas .....	0,7
<b>Wirtschaftlichkeit*</b> .....	<b>2,6</b>
Betriebskosten* .....	3,1
Werkstatt-/Reifenkosten* .....	3,2
Wertstabilität* .....	1,6
Kosten für Neuanschaffung* .....	3,8
Fixkosten* .....	2,2

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Oktober 2007