

## Mercedes C 180 Kompressor BlueEFFICIENCY Classic

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 1,9**

Was unterscheidet das Modell BlueEFFICIENCY vom Standard 180er? Zunächst einmal treibt den Wagen ein neuer Motor mit nur 1,6 Litern Hubraum bei gleicher Leistung an, der für erstaunlich gute Fahrleistungen sorgt. Scheiben, Reifen und Räder werden leichter. Den Luftwiderstand verbessern ein glatter Unterboden, eine Teilabdeckung der Kühlermaske sowie überarbeitete Außenspiegel und Rückleuchten. Dazu gibt es eine längere Übersetzung, eine Servolenkung, deren Pumpe sich bei Geradeausfahrt abschaltet und eine Schaltpunktanzeige im Tacho. Das Resultat kann sich sehen lassen: im ADAC-Test ist der Wagen um fast 2 Liter sparsamer, als der normale C 180 Kompressor. Lob verdient auch hier die gute Verarbeitung und die relativ einfache Bedienbarkeit im Innenraum. Bei der Sicherheit lässt sich Mercedes nicht lumpen; neben einem sicheren Fahrwerk und standfesten Bremsen gibt es eine umfangreiche Airbagausstattung. Auf Wunsch ist auch ein Pre-Safe-System, eine abgespeckte Variante aus der S-Klasse, zu haben. Insgesamt eine solide Mittelklasse-Limousine mit günstigem Verbrauch. Der auf den ersten Blick niedrigere Einstiegspreis von 30.613 Euro für das Sparmodell entpuppt sich bei genauem Hinsehen als Mogelpackung, da hier z.B. das Radio extra bezahlt werden muss, so dass man unter dem Strich doch etwas teurer kommt. Aber durch den niedrigeren Verbrauch hat sich das schnell amortisiert. **Karosserievarianten:** Kombi (T-Modell). **Konkurrenten:** BMW 320i.

- + gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + komfortables Fahrwerk
- + sicheres Fahrverhalten
- + kräftige Bremse
- + hohe passive Sicherheit
- + niedriger Verbrauch
- eher knappes Platzangebot hinten
- etwas höheres Fahrgeräusch
- teuer in der Anschaffung



### 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 klappert nichts, alles sitzt stabil und fest. Der Unterboden wurde im Rahmen des BlueEFFICIENCY-Pakets besonders glattflächig und strömungsgünstig gestaltet, was den Verbrauch reduziert. Dazu tragen auch modifizierte Außenspiegel und Rückleuchten sowie der teilweise geschlossene Kühlergrill bei. 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 bzw. Runflat-Reifen kosten extra. In der kleinen Reserveradmulde ist kein Platz für ein defektes Rad. Die Karosseriefanken haben keine Leisten, die die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren zu schützen.

#### Sicht

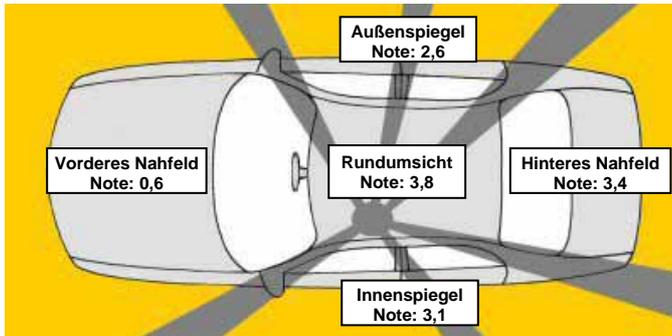
**Note: 2,3**

Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet die neue C-Klasse zufriedenstellend ab. Die B-Säulen und besonders die C-

#### Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.





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

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 Kopfstützen 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 Abbiegelicht 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 aufpreispflichtigen Einparkensensoren sind somit ein sehr empfehlenswertes Extra.



Die Sicht nach schräg hinten wird durch die nicht versenk- oder klappbaren Kopfstützen beeinträchtigt.

### 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 380 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 2,2**

### Bedienung

**Note: 1,5**

- + 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. Eine Schaltplananzei-

ge empfiehlt, welchen Gang man einlegen bzw. wann hochgeschaltet werden sollte. 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 Sitzeinsteller, Lehnenneigung und Sitzhöhe sind serienmäßig elektrisch zu bedienen. 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.

- 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 nach dem Öffnen der Türen nur mit eingeschalteter Zündung.



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

### 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 schmal und kann nur als Notsitz gelten.

### Komfort

**Note 2,0**

### Federung

**Note: 1,9**

- + Die eher straffe Fahrwerksabstimmung ist ausgewogen, der Federungskomfort alles in allem gut, obwohl größere 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: 1,7**

- + 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.
- 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

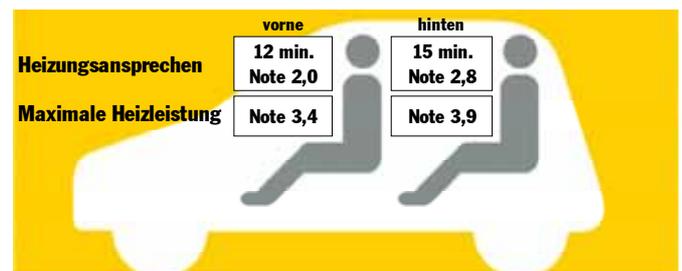
**Note: 2,1**

- + Das Sparmodell BLUE EFFICIENCY ist mit dünneren Scheiben ausgestattet, weitere Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung wurden umgesetzt. Die Folge davon ist ein lauterer Fahrgeräusch, das gemäß unserer Messung bei 130 km/h etwa 3 dB(A) über dem des herkömmlichen Mercedes C 180 Kompressor liegt. Das ist zwar auch subjektiv zu bemerken, als wirklich störend wurde es dennoch nicht empfunden.

### Heizung, Lüftung

**Note: 2,5**

- (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 serienmäßige Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Fahrer- und Beifahrer können die Temperatur unabhängig voneinander einstellen. Optional ist eine Drei-Stufen Klimaautomatik mit erweitertem Funktionsumfang zu haben.
- Die Luftmenge lässt sich nach oben oder unten nur grob einstellen.



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

### Motor/Antrieb

**Note 1,7**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,8**

- + Der nur 1,6 Liter kleine Kompressormotor im C 180 BlueEFFICIENCY leistet 156 PS, genauso viel wie der im normalen C 180 Kompressor mit größerem Hubraum. Die Fahrleistungen, die der Wagen realisiert, sind in den meisten Situationen ordentlich, der Motor zieht bereits aus niedrigen Drehzahlbereichen gut durch und ist sehr drehfreudig. Diese Motorisierung ist bereits mehr als ausreichend und dabei sparsam.

### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

## 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: 1,0**

- + Im BlueEFFICIENCY wurde die Abstufung des Getriebes auf möglichst niedrigen Kraftstoffverbrauch optimiert und entsprechend lang abgestimmt. Im Großen und Ganzen passt diese Abstimmung gut zum Fahrzeug. Nur an Steigungen auf der Autobahn muss öfter zurückgeschaltet werden.

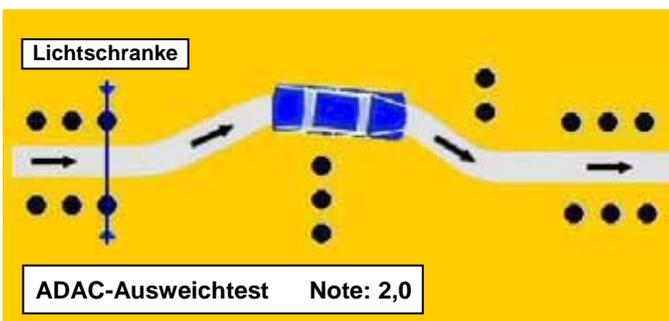
## Fahreigenschaften

**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 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei ist auch bei sehr hoher Beanspruchung keinerlei Bremsfading feststellbar.

## Sicherheit

**Note 2,0**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,1**

- + 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 Run-Flat-Reifen sowie dynamisches Kurven- und Abbiegelicht, das sich auch den unterschiedlichen Gegebenheiten in Ortschaften, auf der Landstraße und der Autobahn anpasst.
- Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

### 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 Ansnallen ermahnt. Hinten wird der Fahrer zumindest optisch über angelegte Gurte informiert.

### Kindersicherheit

**Note: 2,0**

- 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

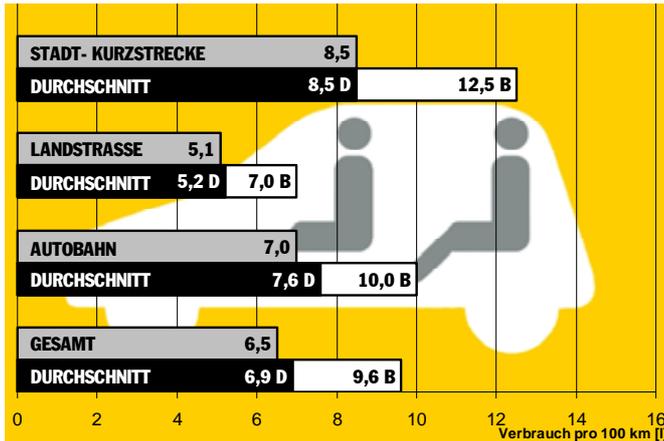
**Note 1,2**

### Verbrauch\*

**Note: 1,8**

- + Mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,5 l Super pro 100 km liegt der C180 Kompressor BlueEFFICIENCY in einem - für einen Benziner - sehr guten Bereich, fast zwei Liter unter dem des normalen C 180 Kompressor. Innerorts verbraucht der Wagen im

Rahmen des ADAC-EcoTestzyklus 8,5 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 7,0 Liter Super auf 100 km.



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

**Abgas**

**Note: 0,6**

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

**Wirtschaftlichkeit\***

**Note 2,1**

**Betriebskosten**

**Note: 2,3**

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der C 180 Kompressor relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen kann, verhilft ihm dies trotz der höheren Spritpreise für Superkraftstoff noch zu einer guten Benotung der Betriebskosten.

**Werkstatt- und Reifenkosten**

**Note: 2,8**

Der Mercedes besitzt eine Serviceintervallanzeige, muss jedoch 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. Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Die Werkstattstundensätze sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

**Wertstabilität**

**Note: 1,1**

+ 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. Das sparsame BlueEFFICIENCY-Modell liegt hier an der Spitze.

**Kosten für Neuanschaffung**

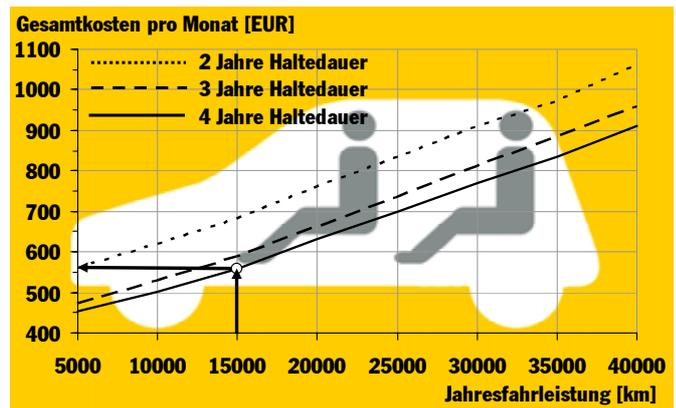
**Note: 3,5**

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 das von uns getestete Basismodell mit über 30.000 Euro bereits recht üppig. In der Aufpreisliste finden sich noch unzählige sinnvolle und weniger notwendige Optionen, mit denen sich der Preis gut und gerne auch um 50 Prozent erhöhen lässt.

**Fixkosten**

**Note: 3,2**

+ Der Einstiegs-C-Mercedes ist recht günstig in der Teilkaskoversicherung, auch der Staat verlangt für diese Benziner-Variante nicht soviel Steuern, nicht zuletzt wegen des geringen Hubraumes.  
 – Tiefer in die Tasche greifen muss man allerdings für die Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 558 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

**Die Motorvarianten**

**in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	180 Kom.	200 Kom.	230	280	350	200 CDI BE	220 CDI	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	220	229	250
Verbrauch pro 100 km [l]	8,3S	8,5S	9,7S	9,8S	10,3S	5,5D	6,3D	7,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/17	18/24/17	20/23/22	20/25/22	20/25/22	19/24/23	19/24/23	19/27/28
Steuer pro Jahr[Euro]	121	121	168	202	236	339	339	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	585	615	696	749	887	571	616	754
Grundpreis[Euro]	31.089	33.112	35.492	36.682	45.369	32.517	35.254	41.799

**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	1597 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	5200 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	2800 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/60R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>4,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,5/5,1/7,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	155 g/km/ <b>159 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>68 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4586 mm/1770 mm/1447 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1470 kg/480 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>350 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	<b>1015 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>127 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>57 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>91 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>283 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>558 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/17
Grundpreis	30.613 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
adaptives Bremslicht (LED)	Serie
Automatikgetriebe (5- oder 7-Gang)	ab 2.225 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (+ Bremsassistent)	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1458 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	821 Euro°
PRE-SAFE	393 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	298 Euro
Tempomat	214 Euro°
Xenonlicht (inkl. Abbiegelicht)	994 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/399 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, aut. abblendend (mit Außenspiegel links)	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 (Nappa)	2.356 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	369 Euro°

### Außen

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	303 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glas)	1214 Euro°

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

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

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 Wichtigkeit 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 November 2008