



Mercedes C 250 CDI Blue EFFICIENCY Prime Edition

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse
(150 kW / 204 PS)

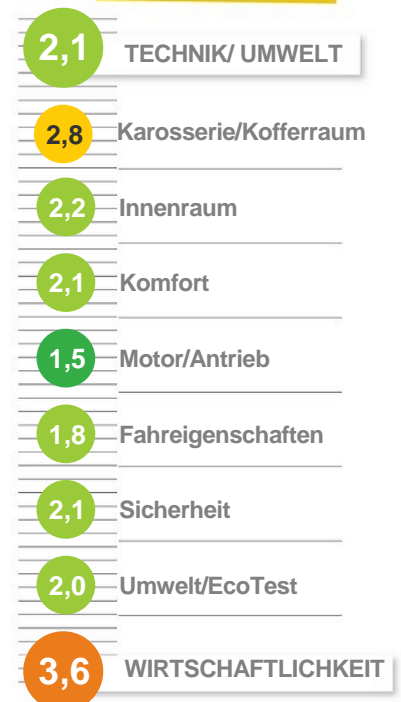
BlueEFFICIENCY heißt die verbrauchsoptimierte Linie bei Mercedes. Das getestete Modell treibt ein neuer Motor mit 2,1 Liter Hubraum und 204 PS an, der für hervorragende Fahrleistungen sorgt. Fensterscheiben, Reifen und Räder sind gewichtsoptimiert, den Luftwiderstand verbessern ein glatter Unterboden, eine Teilabdeckung der Kühlermaske sowie überarbeitete Außenspiegel. Dazu gibt es eine längere Gesamtübersetzung des Sechsgang-Getriebes und eine Schaltpunktanzeige im Tacho. Das Resultat kann sich sehen lassen: der Verbrauch liegt im ADAC-Test bei gerade 5,7 l auf 100 km im Durchschnitt. Die Verarbeitung und die Bedienbarkeit des Fahrzeugs sind gut und auch bei der Sicherheit lässt sich Mercedes nicht lumpen - neben einem sicheren Fahrwerk und standfesten Bremsen gibt es eine umfangreiche Airbagausstattung. Ein Pre-Safe-System ist ebenfalls Standard. Fazit: Solide Mittelklasse-Limousine mit ausgezeichneten Fahrleistungen bei niedrigem Kraftstoff-Verbrauch. Der Preis von 41.352,50 Euro lässt sich durch allerlei Zubehör in ungeahnte Höhen schrauben. **Karosserievarianten:** Kombi **Konkurrenten:** Alfa 159, Audi A4, BMW 3er, Citroen C5

+ gute Verarbeitung, einfache Bedienung, sicheres Fahrverhalten (ESP), hohe passive Sicherheit, niedriger Verbrauch, großes Händlernetz

- leicht brummiger Motor, recht stoßige Federung, mäßiger Fußgängerschutz, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

+ Die Karosserie wirkt 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 transportiert 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, um die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren zu schützen.

Sicht

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

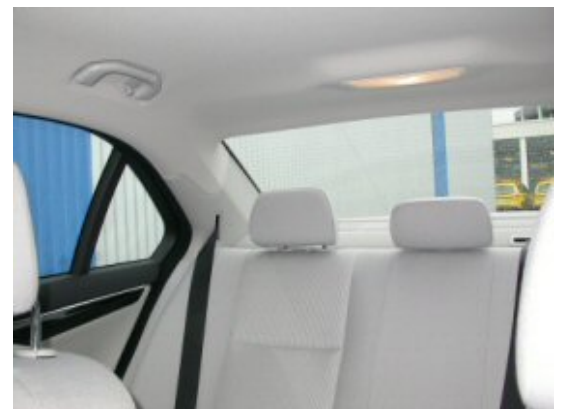
+ Die Außenspiegel sind groß und gegen Beschlagen beheizbar, optional blendet der linke automatisch ab. Helle Xenon-Scheinwerfer mit Kurven-, Landstraßen-, Autobahn- und Abbiegelicht gibt's ebenso als Option. Die Scheibenwischer sind sehr wirksam, nur bei hohem Tempo etwas langsam. Der Bodenblick nach 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 Einparksensoren sind somit ein sehr empfehlenswertes Extra.

Rundumsicht



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.



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

3,1

Ein-/Ausstieg

Vorn sind die Türen breit genug und öffnen weit. Trotzdem ist das Ein- und Aussteigen recht beschwerlich und erfordert körperliche Fitness, weil die Sitze tief angeordnet sind.

- + 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. Ein- und Aussteigen ist wegen der radkastenbedingt nach unten immer schmaler werdenden Türöffnungen recht unbequem. Die drei Tasten der Fernbedienung sind besonders bei Dunkelheit kaum auseinander zu halten, weil sie auch nicht zu ertasten sind.

3,9

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst 350 l Gepäck und liegt damit gerade noch im klassenüblichen Durchschnitt. Gegen Aufpreis gibt es eine umklappbare Rücksitzlehne, um noch weiteres Gepäck unterbringen zu können. In der Reserveradmulde befindet sich Platz für kleine Dinge, falls auf das optional erhältliche Notrad verzichtet wurde.



2,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Der Kofferraum lässt sich leicht öffnen, bei Druck auf die Taste der Fernbedienung klappt der Deckel automatisch hoch, so bleiben die Hände sauber. Das Format ist zweckmäßig.
- Für sperrige Gegenstände ist die Kofferraumöffnung zu klein. Der hintere Bereich lässt sich wegen der großen Tiefe schwer erreichen, zumindest, nicht ohne sich die Kleidung am Stoßfänger schmutzig zu machen. Beim Einladen stößt man sich leicht den Kopf am vorstehenden Schloss der geöffneten Kofferraumklappe. Trotz vorhandener Griffmulde muss beim Schließen der Klappe von außen nachgedrückt werden.

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).

2,0

Kofferraum-Variabilität

- + 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.

2,2 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ 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 Schaltpunktanzeige 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 gegen Aufpreis. Das Radio und das optional erhältliche 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 elektromotorisch zu betätigen. 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 sorgt für starke Ablenkung beim Nachjustieren oder zum Beispiel beim Einschalten der heizbaren Heckscheibe. Hinzu kommt, dass die Piktogramme auf den Schaltern winzig klein sind. Die Radioeinstellung umständlich über drei verschiedene Stellen verteilt (Lenkrad, Controller und Drehrad im Radiobereich). Beim Lenken stößt man sich den Ellenbogen am hohen Ablagekasten zwischen den Sitzen (der stört auch beim Angurten). Die Kontrollen für Fahrlicht, Nebelscheinwerfer und -rücklicht sind versteckt beim Schalter untergebracht und werden teilweise vom Lenkradkranz verdeckt. Beim Vorgänger war der praktische Tempomat noch Serie, bei der neuen C-Klasse mit Handschaltung kostet er Aufpreis. Die Fenster funktionieren nach dem Öffnen der Türen nur mit eingeschalteter Zündung.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Der Platz auf den vorderen Plätzen ist für die Fahrzeugklasse durchschnittlich. Die Sitze lassen sich sehr weit zurückschieben, sogar für Personen bis 1,95 m Größe.

3,4 Raumangebot hinten*

Auch hinten ist das Raumangebot der Klasse angemessen. Auf den beiden Außenplätzen haben Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe Platz, ohne mit den Knien an die vorderen Lehnen oder mit dem Kopf am Dach anzustoßen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Der Platz dazwischen ist schmal und kann nur als Notsitz gelten.

2,1 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die eher straffe Fahrwerksabstimmung ist ausgewogen, der Federungskomfort alles in allem gut, obwohl einzelne Bodenerhebungen vor allem im hinteren Bereich 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.

1,7 Sitze

⊕ 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 zudem eine regelbare Lendenwirbelstütze, die sich jedoch nur in der Ausformungsstärke, nicht aber in der Höhe einstellen lässt. Eine individuelle Ausformung der Lehne (Weite der Seitenwangen, Intensität und Höhe der Lordosenstütze) ist aber gegen Aufpreis erhältlich. Die Rücksitzbank ist ebenfalls straff gepolstert, die Lehne recht hoch und mit angenehmer Schräge.

⊖ Erwachsenen Mitfahrern bietet die Rückbank kaum Unterstützung für die Oberschenkel, weil sie zu wenig Abstand vom Innenboden hat. Der Platz in der Mitte ist wegen der höckerartigen Erhebung sehr unbequem.

1,8 Innengeräusch

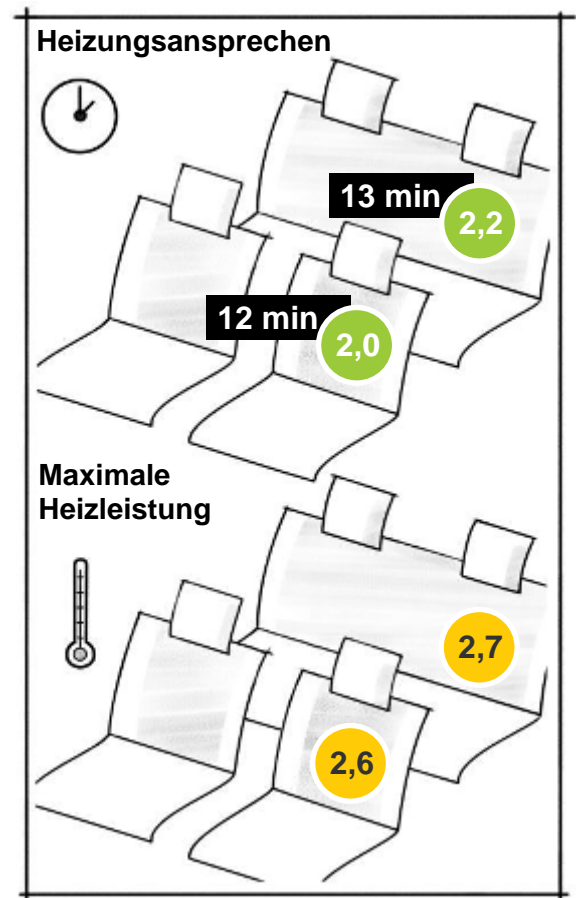
⊕ Insgesamt ist das Geräuschniveau niedrig, selbst wenn das Tempo hoch ist. Besonders die Windgeräusche sind sehr niedrig. Das hat aber zur Folge, dass man den nicht gerade leisen Dieselmotor noch mehr hört, der in gewissen Drehzahlbereichen lästig brummt.

2,2 Klimatisierung

(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.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen*

⊕ Der kleine 2,1 Liter Kompressormotor produziert erstaunliche 204 PS, eine Literleistung die man sonst kaum von Benzinern kannte. Mit brachialer Wucht zieht er vom Stand weg los, bis hin zu der abgeregelten Geschwindigkeit von 250 km/h. Überholvorgänge sind so immer in kürzester Zeit abgeschlossen, meist selbst ohne zurück zu Schalten.

2,7 Laufkultur

Allzu kultiviert läuft er nicht, was sich besonders ab mittleren Drehzahlen zeigt. Hier kennt man von der Konkurrenz Besseres.

1,6 Schaltung

⊕ Die Gänge lassen sich leicht und präzise wechseln, die Schaltwege sind ziemlich kurz. Das gummiartige Schaltgefühl der früheren Mercedes-Fahrzeuge haben die neuen Modelle abgelegt.

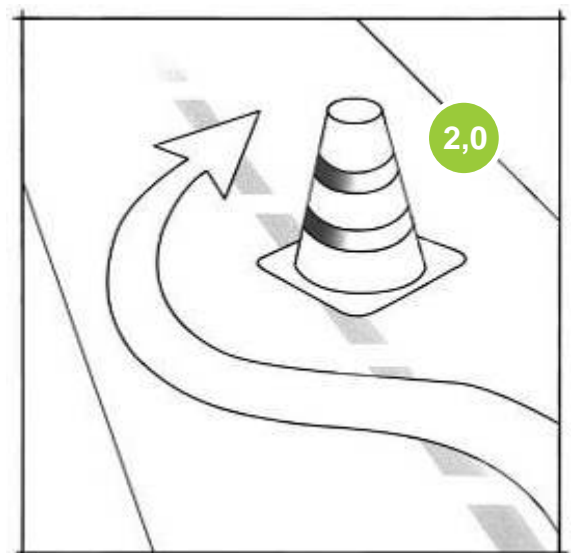
1,3 Getriebeabstufung

⊕ 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. Durch das enorme Drehmoment des Motors braucht trotzdem selbst an Steigungen auf der Autobahn selten zurückgeschaltet werden.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Wagen verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, Störungen durch Seitenwind oder schlechte Fahrbahnen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Die Traktionskontrolle bremst durchdrehende Räder ein und verbessert so die Seitenführung auf weniger griffigen Straßen. Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich, mit denen im Falle einer Reifenpanne noch einige Kilometer bis zur Werkstatt weiter gefahren werden kann. Ein Reifendruckverlust-Warner ist ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich. Im ADAC-Ausweichtest folgt die neue C-Klasse willig dem Einlenkbefehl, beim Gegenlenken ist die Untersteuerneigung ganz leicht zu spüren, das Fahrzeug bleibt dennoch gut lenkbar. ESP regelt zuverlässig, von 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.

1,0 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven verhält sich die Limousine untersteuernd, das kommt 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.

1,7 Lenkung*

⊕ 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 recht direkte Auslegung sorgen für angenehme Handlichkeit, dazu trägt auch der kleine Wendekreis von 10,8 m bei.

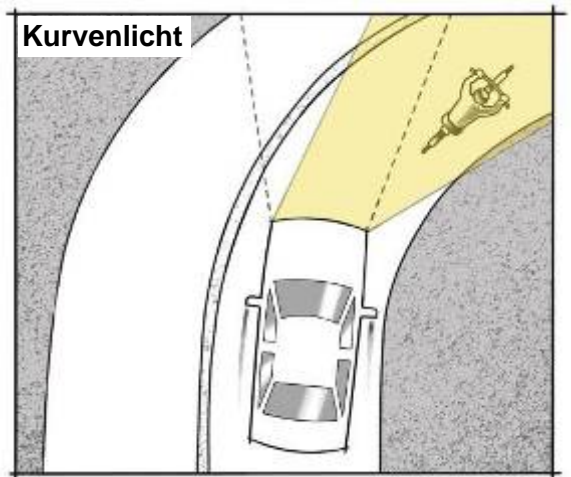
2,4 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 38 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei ist auch bei sehr hoher Beanspruchung keinerlei Bremsfading feststellbar.

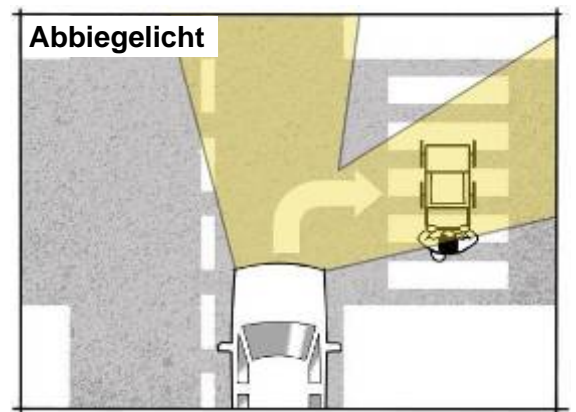
2,1 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

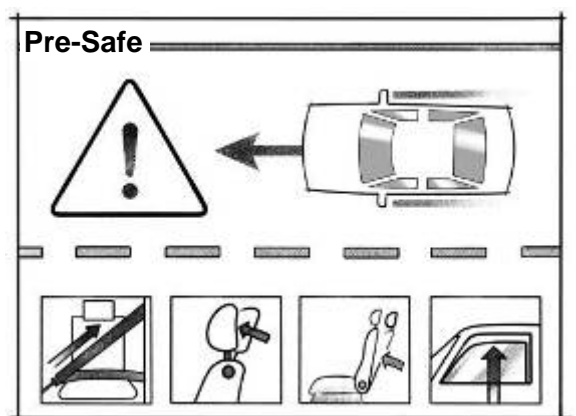
⊕ Die C-Klasse verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätssystem ESP und einen Bremsassistenten (BAS). In geöffneten Türen warnen vorne wie hinten Rückleuchten den rückwärtigen Verkehr. Das Pre-Safe-System ist serienmäßig, das die Insassen der Vordersitze kurz vor einem Aufprall in eine günstige Sitzposition bringt, Gurte anspannt, Fenster und Schiebedach schließt. Als Option bietet Mercedes Run-Flat-Reifen sowie Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht an, dass sich auch den unterschiedlichen Gegebenheiten in Ortschaften, auf der Landstraße und der Autobahn anpasst. Das Abbiegelicht ist serienmäßig vorhanden.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

– Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

+ Die neue C-Klasse erreicht sehr gute Werte beim Frontal- und Seitenaufprall. Sie besitzt zweistufige Frontairbags, Seitenairbags vorne (hinten gegen Aufpreis), Vorhangairbags sowie einen Knieairbag für den Fahrer. Die Sicherheitsgurte haben vorne und hinten Gurtstrammer mit Kraftbegrenzer. Das serienmäßige ESP erhöht die Fahrsicherheit. Mit insgesamt 36 Punkten (Frontcrash: 15; Seiten-/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner auf allen Plätzen: 3) werden ein hervorragendes Ergebnis und 5 Sterne für den Insassenschutz erreicht. 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. Hinten wird der Fahrer zumindest optisch über angelegte Gurte informiert.

2,3 Kindersicherheit

EuroNCAP: Die Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: "Britax Römer Baby Safe Plus Isofix" und "Britax Römer Duo Plus Isofix" mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt noch gut, die Brustbelastungen an beiden Dummies sind aber beim Frontcrash leicht erhöht. Die Airbag-Warnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz können leicht entfernt werden. Die Deaktivierung des Beifahrerairbags funktioniert nur mit einem speziellen Transpondersystem in Kindersitzen von Mercedes. 32 von max. 49 Punkten.

+ Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu zwei Kinderrückhaltesysteme stabil befestigen - 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.

3,9 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz muss verbessert werden, denn lediglich der Stoßfänger ist entschärft. Die Motorhaube und insbesondere deren Außenkanten sind noch viel zu aggressiv gestaltet. Nur 11 von max. 36 Punkten werden erreicht.

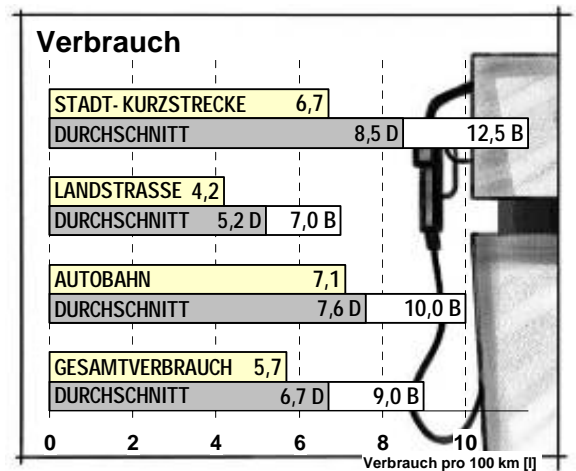
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO2*

⊕ Mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,7 l Super pro 100 km liegt der C250 BlueEfficiency in einem sehr guten Bereich. Innerorts verbraucht der Wagen im Rahmen des ADAC-EcoTestzyklus 7,1 l, außerorts 4,2 l und auf der Autobahn 7,1 Liter Diesel auf 100 km.

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Der Motor erfüllt die Grenzwerte der Euro-5-Norm. Der Filter hält gesundheitsschädigende Dieselrußpartikel von der Umwelt fern. Beim Ecotest sind es vier Sterne (44 Punkte für Pollution und 36 Punkte für CO2).



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

3,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,4 Betriebskosten*

⊕ Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieselmotorkraftstoff, ergeben niedrigere Betriebskosten.

3,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

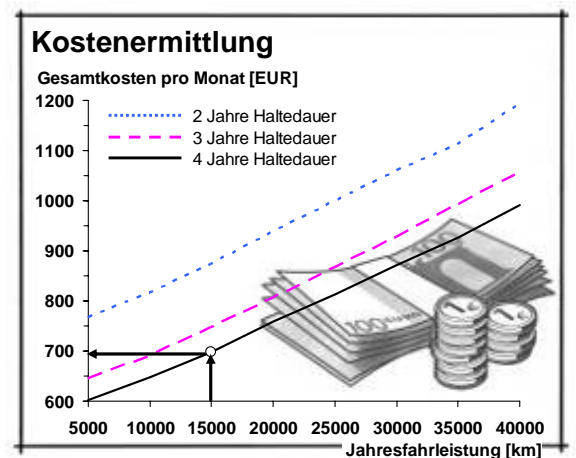
Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder alle zwei Jahre ein großer Service fällig. Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer ergeben sich durch den jährlichen Service häufigere Werkstattaufenthalte.

⊕ 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.

1,9 Wertstabilität*

⊕ Die C-Klasse ist nicht nur als Neufahrzeug sehr gefragt, sondern auch gebraucht. Hinzu kommt der Dieselmotor mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter, welcher die Wertstabilität nochmals erhöht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 698 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,1

Kosten für Anschaffung*

– Für die Anschaffungskosten beim Neukauf muss tief in die Tasche gegriffen werden, sie sind sehr hoch.

5,5

Fixkosten*

– Die fixen Ausgaben für die Versicherung sind aufgrund der ungünstig hohen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sehr teuer.

3,7

Monatliche Gesamtkosten*

Der sparsame Motor und der gute Wiederverkauf stehen dem hohen Anschaffungspreis und den teuren Versicherungen gegenüber. Das sorgt insgesamt für durchschnittliche Kosten

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	180 Kom BlueEFFI CIENCY	200 Kompres sor	230	280	350	200 CDI BlueEFFI CIENCY	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]	4/1597	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	230/3000	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]	230	235	240	250	250	220	229	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,5 S	8,5 S	9,7 S	9,8 S	10,3 S	5,5 D	6,3 D	7,3 D
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]	110	156	242	260	294	235	281	409
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	606	676	756	808	956	597	646	788
Preis [Euro]	31803	33826	36206	37396	46083	33231	35968	42513

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2143 ccm
Leistung	150 kW (204 PS)
bei	n.b.
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	n.b.
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,7/ 4,2/ 7,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	138g/km/ 154g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4586/1770/1444 mm
Leergewicht/Zuladung	1660 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	1155 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebs-schlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (mit Xenon)	1.011,50 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	821,10 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	333,20 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/404,60 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (mit links außen)	511,70 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (3-Zonen)	702,10 Euro
Navigationssystem	ab 1.499,40 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	309,40 Euro
Sitzbezüge, Leder	ab 1.939,70 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	374,85 Euro°
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN


Außenspiegel, automatisch abblendend (mit innen)	511,70 Euro°
Lackierung Metallic	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	309,40 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.939,70 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	97 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	121 Euro
Monatlicher Wertverlust	413 Euro
Monatliche Gesamtkosten	698 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/28
Grundpreis	41.353 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	1,8
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,5	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	1,7
Kofferraum-Volumen*	3,9	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Innenraum	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	3,9
Raumangebot hinten*	3,4	Umwelt/EcoTest	2,0
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,4
Komfort	2,1	Schadstoffe	1,6
Federung	2,4		
Sitze	1,7	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,6
Innengeräusch	1,8	Betriebskosten*	1,4
Klimatisierung	2,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,6
Motor/Antrieb	1,5	Wertstabilität*	1,9
Fahrleistungen*	1,1	Kosten für Anschaffung*	5,1
Laufkultur	2,7	Fixkosten*	5,5
Schaltung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	3,7
Getriebeabstufung	1,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen