



Mercedes C 180 CGI BlueEFFICIENCY Avantgarde

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

BlueEFFICIENCY steht bei Mercedes für verbrauchsoptimierte Fahrzeuge. Wirkliche Verbrauchsrekorde kann der C 180 CGI aber nicht aufstellen. Mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 6,9 Liter auf 100 Kilometer landet er nur im Mittelfeld. Der Motor zeigt sich im Fahrbetrieb allerdings kräftig, agil und kultiviert. Verarbeitung, Bedienung und Sicherheit sind typisch für die Marke Mercedes auf Top-Niveau. Das optionale Sportfahrwerk mag nicht recht zum Fahrzeug passen. Es ist sehr straff ausgelegt und bietet wenig Komfort. Der hohe Grundpreis von 34.290 € kann mit Hilfe der umfangreichen Ausstattungsliste in ungeahnte Höhen geschraubt werden. Zumindest hat die C-Klasse einen sehr stabilen Restwertverlauf und ist im Falle eines Fahrzeugwechsels ein gefragter Gebrauchtwagen. **Karosserievarianten:** Kombi (T-Modell) **Konkurrenten:** u. a.: Alfa 159, Audi A4, BMW 3er, Opel Insignia, Saab 9-3

+ gute Verarbeitung, einfache Bedienung, sicheres Fahrverhalten, hohe passive Sicherheit, geringer Wertverlust, sehr sauberes Abgas, exakte schaltbares & gut abgestuftes Getriebe

- 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 knarrt 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. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen nicht. Vorne wie hinten sind die Schweller durch, allerdings schmale, Stoßleisten vor Zerkratzen geschützt. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck mit den präzise eingepassten Kunststoffen und sauber gearbeiteten Sitzen fort. Neben hochwertigem Leder ist aber auch einfaches Hartplastik verbaut. Auf dem Dach dürfen bis 100 kg Gepäck transportiert werden. Insgesamt sind 485 kg Zuladung möglich.

⊖ Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht vorhanden. Serienmäßig gibt es nur ein Reparaturset, ein Notrad kostet extra. Die Karosserieflanken haben keine Leisten, um die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren zu schützen. Die schmalen Chromleisten bieten keinen nennenswerten Schutz. Weder vorne noch hinten sind in den Stoßfängern Kunststoffeinlagen vorhanden, wodurch bei kleinen Schäden durch Teilersatz die Reparaturkosten gesenkt werden könnten.

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 beim Abbiegen einen Fahrradfahrer oder Fußgänger übersieht. Zusätzlich behindern die Kopfstützen der Rückbank die Sicht, weil man sie nicht wegklappen kann. Der Innenspiegel blendet zwar automatisch ab, die Sicht nach hinten ist aber mäßig.

⊕ Die Außenspiegel sind groß, beheizbar und haben einen asphärischen Bereich, welcher den toten Winkel überbrückt. Optional blendet der linke automatisch ab. Der Bodenblick nach vorn ist sehr gut, auch sehr flache Hindernisse können gut erkannt werden. Die Windschutzscheibe wird großflächig gewischt. Gegen Aufpreis ist das Intelligent Light System erhältlich, welche die Fahrbahn individuell nach aktuellem Fahrzustand hell und blendfrei ausleuchtet. Es beinhaltet auch helles LED-Tagfahrlicht.

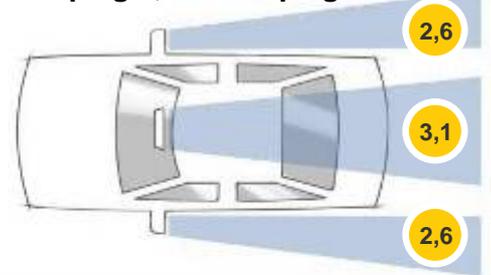


Die Sicht nach schräg hinten wird durch die nicht versenk- oder klappbaren Kopfstützen beeinträchtigt.

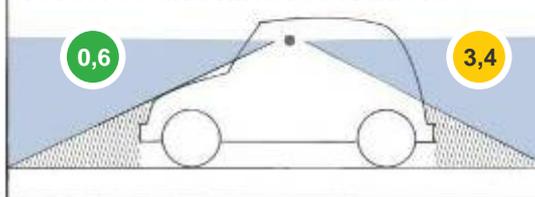
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

– Das hintere Fahrzeugende ist für den Fahrer komplett unsichtbar, die optionale Einparkhilfe somit absolut empfehlenswert.

3,0

Ein-/Ausstieg

+ 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. Die Schweller sind flach und nicht zu breit ausgeführt, was leichtes Einsteigen ermöglicht. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Personen vorhanden.

– Die Sitze sind tief eingebaut - beim Einsteigen fällt man tief, beim Aussteigen muss man sich aus den Sitzen ziehen. Hinten ist das Ein- und Aussteigen wegen der radkastenbedingt nach unten immer schmaler werdenden Türöffnungen recht unbequem. Die Türen öffnen nicht sehr weit, die Dachlinie ist tief gezogen. Die drei Tasten der Fernbedienung sind besonders bei Dunkelheit kaum auseinander zu halten, weil sie auch nicht zu ertasten sind. Da das Fahrzeug auch bei geöffneten Türen verriegelt werden kann, besteht die Gefahr, dass man den Schlüssel im Auto liegen lässt und sich aussperrt.

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 (im Testwagen nicht vorhanden).



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).

2,8

Kofferraum-Zugänglichkeit

Für sperrige Gegenstände ist die Kofferraumöffnung knapp bemessen. Von innen muss eine Ladekante von 13,5 cm überwunden werden. Das Format des Gepäckraums ist durchschnittlich. Er ist zwar breit, aber auch sehr niedrig. Die Grundfläche ist unpraktisch.

+ Der Kofferraum lässt sich leicht öffnen, bei Druck auf die Tasten der Fernbedienung oder an der Heckklappe klappt der Deckel automatisch hoch, so bleiben die Hände sauber. Auf der Innenseite ist ein Griff vorhanden, mit welchem man die Klappe zuwerfen kann. Mit 66 cm liegt die Ladekante in einer angenehmen Höhe über der Fahrbahn.

– Der vordere Bereich des Gepäckraums lässt sich wegen der großen Tiefe schwer erreichen, zumindest nicht ohne sich die Kleidung am Stoßfänger schmutzig zu machen. Die Beleuchtung ist schwach.

4,6

Kofferraum-Variabilität

Kleine Gegenstände können unter dem Kofferraumboden und in einem Gepäcknetz verstaut werden.

– Eine umklappbare Rücksitzbank kostet Aufpreis und war im Testwagen nicht vorhanden.

2,2 INNENRAUM

1,7 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. Pedale und Schalthebel sind einwandfrei positioniert. Ebenso das Zündschloss, welches aber unbeleuchtet ist. Optimal gelöst ist die Bedienung der Außenbeleuchtung per Drehschalter und daneben angebrachtem Taster für die Nebelschlussleuchte. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet, optimal im Kontrast und sehr gut ablesbar. Das Fahrlicht schaltet sich bei Dunkelheit automatisch ein; ein Regensensor ist ebenso vorhanden. Das Radio und das optional erhältliche Navigationssystem sind nach einer gewissen Eingewöhnungsphase recht einfach einstellbar (per zentralem Einstellrad, Lenkradtasten und Bedienteil). Die Fensterheber besitzen eine Antippfunktion zum Öffnen und Schließen. Die Sitze sind einfach und vielfältig verstellbar. Dass die Bedienung gemischt mechanisch und elektrisch stattfindet und die Bedienelemente links, rechts und vor dem Sitz verstreut sind ist nicht optimal gelöst. Angenehm ist die Anfahrhilfe an Steigungen, die für kurze Zeit das Fahrzeug festhält, die Handbremse überflüssig macht und sehr gut funktioniert. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet (nur bei eingeschalteter Zündung) und kühlbar. Vor nicht korrekt geschlossenen Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) wird der Fahrer gewarnt. Im Bordcomputer werden Momentan- und Durchschnittsverbräuche berechnet.

⊖ Die Klima-Bedienungseinheit sitzt zu weit unten, das sorgt für starke Ablenkung beim Einstellen. Hinzu kommt, dass die Piktogramme auf den Schaltern winzig klein sind. Die Ablagemöglichkeiten fallen gering aus, größere Flaschen können nirgends sicher verstaut werden. Beim Angurten stört die breite Mittelkonsole. Der Fahrer empfindet die funktionslose Kick-Down-Stellung des Gaspedals als unangenehm.

2,1 Raumangebot vorne*

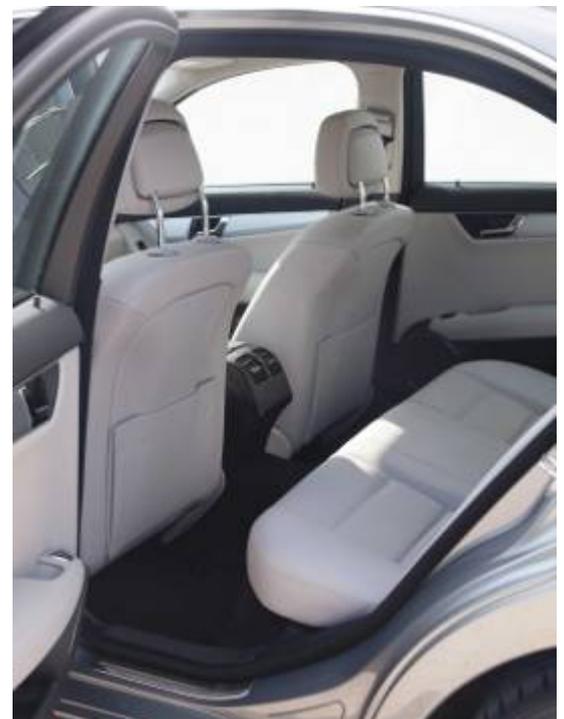
⊕ Der Platz auf den vorderen Plätzen ist für die Fahrzeugklasse gut. Selbst Personen mit 1,95 m Größe sitzen im Mercedes bequem. Die Innenbreite ist großzügig, das subjektive Raumempfinden gut.

3,4 Raumangebot hinten*

Hinten geht es etwas beengter zu. 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.



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



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.

2,2 KOMFORT

2,7 Federung

Das optionale Sportfahrwerk ist sehr straff abgestimmt. Der Komfort kommt dabei etwas zu kurz. Auf kurzweiligen Fahrbahnunebenheiten herrscht nervöse Unruhe im Fahrzeug - auf Dauer eine echte Körperbelastung. Einzelhindernisse werden etwas besser verarbeitet.

+ Lange Wellen steckt die C-Klasse recht gut weg, schwingt aber trotz der harten Abstimmung leicht nach. Die Stuckerneigung ist gering. Karosseriebewegungen halten sich in Grenzen.

1,6 Sitze

Erwachsenen Mitfahrern bietet die Rückbank kaum Unterstützung für die Oberschenkel, weil sie zu flach und tief eingebaut ist. Der Platz in der Mitte ist wegen der höckerartigen Erhebung unbequem. Die Lehnen vorne dürften höher sein und sind für breit gebaute Personen etwas schmal gestaltet.

+ Der Fahrer sitzt einwandfrei und entspannt. Die Schenkel werden gut unterstützt, für den ruhenden linken Fuß ist eine bequeme Abstellmöglichkeit vorhanden. Die gut konturierten Vordersitze bieten feste Unterstützung, die ausgeformten Wangen (in der Breite verstellbar) sorgen für guten Halt in Kurven. Sowohl Höhe als auch Sitzflächenneigung sind justierbar. Durch mehrere Luftpolster lassen sich Lehne und Fläche individuell auf die Insassen anpassen. Obwohl die Polsterung recht straff ist, kommt der Komfort nicht zu kurz. Auch die Rücksitzlehne ist einwandfrei konturiert und sehr hoch.

- Auf den Lederbezügen neigt man stark zum Schwitzen.

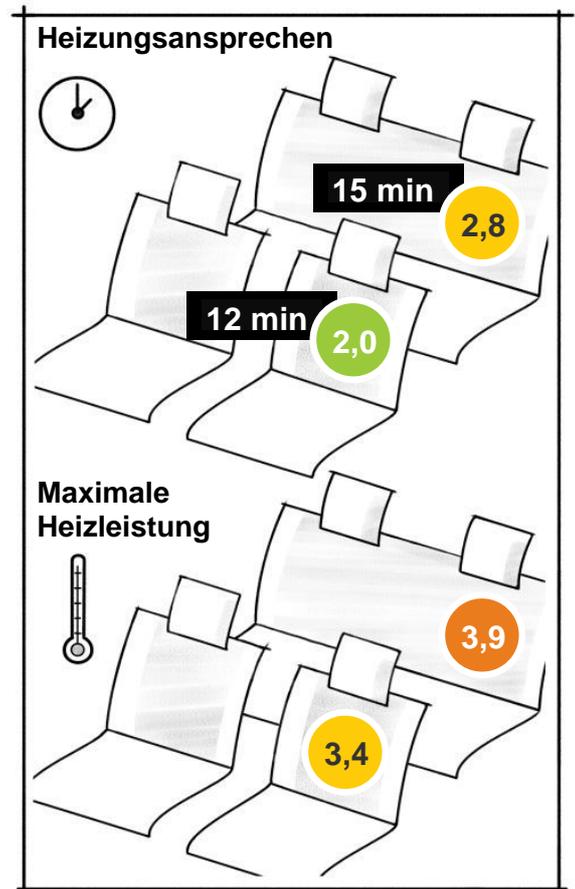
2,1 Innengeräusch

+ Insgesamt ist das Geräuschniveau niedrig. Bei 130 km/h werden im Innenraum gerade mal 68,5 dB(A) gemessen. Besonders die Windgeräusche sind sehr gering. Den Motor hört man deutlich. Er läuft rau und kernig, wirkt aber nicht belastend auf die Insassen. Im Fahrgastraum sind geringe Abrollgeräusche der Reifen wahrnehmbar.

2,4 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. Vorne vergehen 12 Minuten, hinten auch nur 15 Minuten, bis eine Raumtemperatur von 22° C erreicht ist. Die serienmäßige Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Die Luftverteilung kann individuell, aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen werden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,8 Liter-Direkteinspritzer ist die Basis-Benzinmotorisierung im C-Klasse Mercedes. Er sorgt mit seinen 156 PS trotzdem für beachtliche Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang unter voller Beschleunigung meistert er in 5,1 Sekunden (60-100 km/h). Auch bei den Elastizitätsmessungen im vierten, fünften und sechsten Gang liefert er hervorragende Ergebnisse ab.

2,5 Laufkultur

⊕ Der 4-Zylinder Benziner läuft recht kultiviert. In Lenkrad und Schalthebel sind geringe Vibrationen spürbar, sonst bleiben die Insassen davor verschont. Unter 2.000 Umdrehungen pro Minute neigt er zum Brummen, das leichte Dröhnen am Ende der Drehzahlskala kann man beruhigt vernachlässigen.

1,6 Schaltung

⊕ Die Gänge lassen sich leicht und präzise wechseln, was sehr schnelle Gangwechsel ermöglicht. Der Rückwärtsgang lässt sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Um eine Kraftstoffsparende Fahrweise zu unterstützen ist eine Schaltpunktanzeige vorhanden, die dem Fahrer Gangempfehlungen vorgibt. Sie tendiert aber zu sehr niedrigen Drehzahlen, in welchen der Motor etwas unkultiviert wirkt. Die Schaltwege dürften noch etwas kürzer sein.

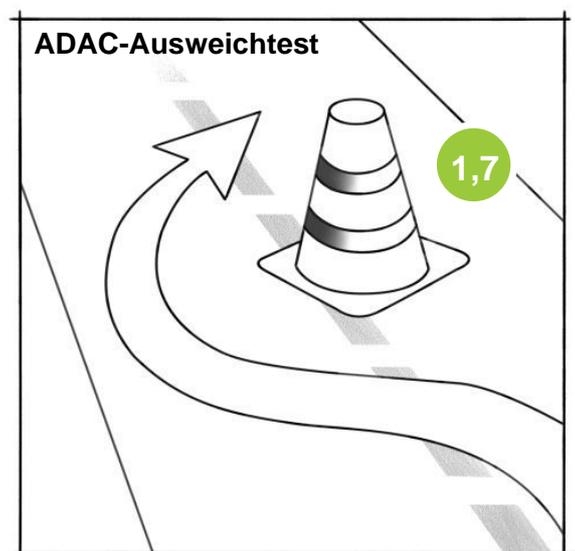
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeauslegung ist ohne Makel. Mit seinen sechs Gängen stellt es genügend Übersetzungen zur Verfügung, um den Motor in jedem Fahrzustand sparsam zu betreiben und trotzdem sein volles Potential zu nutzen. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) dreht die Maschine im größten Gang gerade mal mit 2.500 Touren.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 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. Im ADAC-Ausweichtest folgt die 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. Lastwechselreaktionen gibt es nicht.

1,7 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht schnell und gleichmäßig an. 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 bei niedrigen Geschwindigkeiten und die recht direkte Auslegung sorgen für angenehme Handlichkeit, dazu trägt auch der kleine Wendekreis von 10,8 m bei.

1,8 Bremse

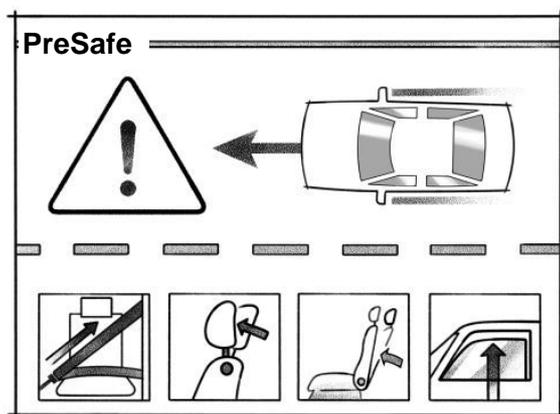
⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 36 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei ist auch bei sehr hoher Beanspruchung keinerlei Bremsfading feststellbar.

2,1 SICHERHEIT

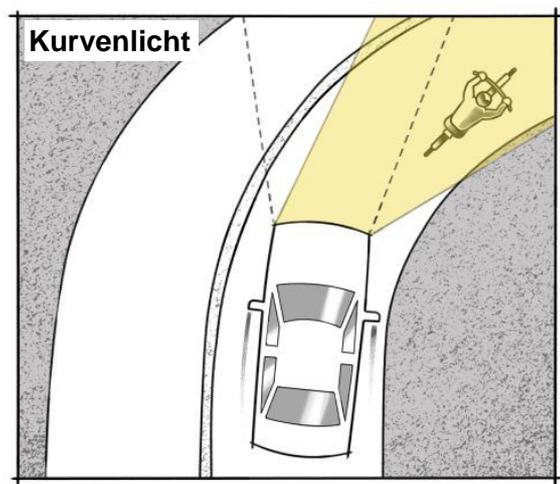
2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die C-Klasse verfügt serienmäßig über 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, das sich auch den unterschiedlichen Gegebenheiten in Ortschaften, auf der Landstraße und der Autobahn anpasst. Ein Reifendruck-Kontrollsystem ist serienmäßig verbaut. Der Motor lässt sich nur bei getretener Kupplung starten. Somit wird ein unbeabsichtigtes Anrollen verhindert.

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



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



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

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die neue C-Klasse erreicht sehr gute Werte beim Frontal- und Seitenaufprall. 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 im Falle eines Unfalls sehr hohe Zugkraft aufbringen. 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

Beim EuroNCAP-Crashtest ist das Schutzpotenzial für Kinder 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 werden erreicht.

⊕ Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu zwei Kinderrückhaltesysteme stabil befestigen - auch mit Isofix und Top-Tether. 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. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können auch von Kindern leicht deaktiviert werden.

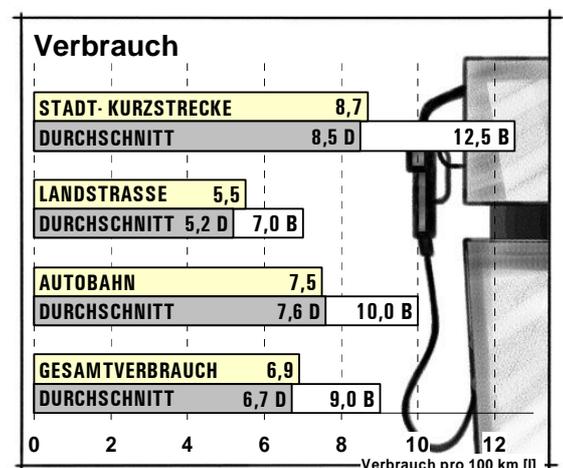
3,9 Fußgängerschutz

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.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Nur durchschnittlich fallen die Verbrauchsmessungen des kleinen Direkteinspritzers aus. Der gemittelte Testverbrauch liegt bei 6,9 l/100 km. In der Stadt verbraucht er 8,7 Liter, auf Landstraßen 5,5 Liter und auf Autobahnen 7,5 Liter auf 100 Kilometer. Der CO₂-Ausstoß beträgt 161 g/km, wofür er beim ADAC-EcoTest 33 Punkte erhält.



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

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffanteil im Abgas geht gegen Null. Beim ADAC-EcoTest erhält der C 180 CGI verdient volle 50 Punkte. Kombiniert mit den CO₂-Punkten bekommt er insgesamt 83 Punkte und somit vier Sterne.

3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der durchschnittliche Verbrauch des C 180 CGI von relativ teurem Superkraftstoff führt zu einer ebenfalls durchschnittlichen Bewertung der Betriebskosten.

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig. Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand 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.

0,9 Wertstabilität*

⊕ Der C-Klasse Mercedes gehört zum Beliebtesten, was auf dem Gebrauchtwagenmarkt angeboten wird. Mit der Benzin-Basismotorisierung ist die Mittelklasselimosine eine relativ wirtschaftliche Möglichkeit luxuriös und zügig zu reisen. Ihr wird für den vierjährigen Kalkulationszeitraum ein sehr stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,0 Kosten für Anschaffung*

⊖ Ein Schnäppchen ist der Mercedes C 180 CGI BlueEFFICIENCY Avantgarde nicht. Einem Grundpreis von 34.290 € folgt eine lange Aufpreisliste. Qualität und muss hier teuer bezahlt werden.

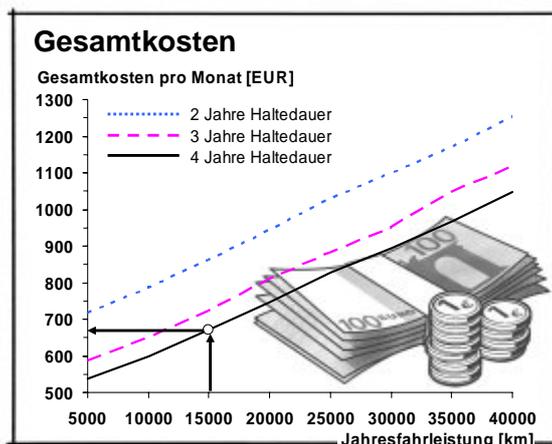
2,8 Fixkosten*

Die Kfz-Steuer ist mit 110 € pro Jahr noch recht erschwinglich. Aber für die Versicherung muss man hohe Beträge kalkulieren. Die Teilkaskoklasse ist noch einigermaßen bezahlbar, aber für Haftpflicht und Vollkasko sind größere Aufwendungen nötig.

3,2

Monatliche Gesamtkosten*

Der Mercedes ist nicht die günstigste Möglichkeit Auto zu fahren. Werkstatt-, Reifen-, Fix- und Betriebskosten sind alle nur durchschnittlich. Der geringe prozentuale Wertverlust ist aufgrund des hohen Anschaffungspreis ebenfalls beachtlich. Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Mittelfeld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 671 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	C 180 CGI BlueEFF.	C 200 CGI BlueEFF.	C 250 CGI BlueEFF.	C 300	C 350	C 350 CGI BlueEFF.	C 63 AMG
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1796	4/1796	6/2996	6/3498	6/3498	8/6208
Leistung [kW(PS)]	115(156)	135(184)	150(204)	170(231)	200(272)	215(292)	336(457)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	250/1600	270/1800	310/2000	300/2500	350/2400	365/3000	600/5000
0-100 km/h[s]	9,0	8,2	7,4	7,3	6,4	6,2	4,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	237	240	250	250	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,0 S	7,4 S	9,6 S	10,1 S	8,5 S	13,8 SP
CO2 [g/km]	157	158	168	220	232	193	312
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/19	18/23/19	20/23/22	19/26/22	19/26/22	19/26/22	19/30/30
Steuer pro Jahr [Euro]	110	112	132	260	294	216	510
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	643	681	762	847	986	965	1473
Preis [Euro]	32.219	34.242	38.883	37.812	46.499	47.927	69.972

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1796 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,7/ 5,5/ 7,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	157g/km / 161g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4586/1770/1447 mm
Leergewicht/Zuladung	1505 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	855 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Berganfahrhilfe	Serie
Start-Stop-System	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Rückfahrkamera	476 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.225 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Intelligent Light)	1.488 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 833°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	274 Euro°
Xenonlicht	ab 1.012°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	512 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 1.499°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	309 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung	928 Euro
Lackierung Metallic	916 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.226 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	142 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	86 Euro
Monatlicher Wertverlust	378 Euro
Monatliche Gesamtkosten	671 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/19
Grundpreis	34.290 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.



familien-
freundlich

gute Zu-
ladenög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen