



Mercedes C 180 Avantgarde 7G-TRONIC PLUS

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

Die C-Klasse-Limousine orientiert sich optisch stark an der deutlich größeren S-Klasse, was für einen eleganten Auftritt sorgt. Dazu passend ist das erstmals in dieser Fahrzeugklasse lieferbare Luftfahrwerk, das für komfortables Dahingleiten sorgt, die Limousine aber behäbig wirken lässt. Zusammen mit den angenehmen Sitzen und dem leisen Innenraum lassen sich auch lange Strecken stressfrei bewältigen. Weniger stressfrei ist jedoch der Blick auf die Tanknadel. Der 156 PS starke Basisbenziner übertreibt es zwar nicht mit dem Spritverbrauch, da der Kraftstofftank aber nur 41 Liter fasst, schwinden die Balken der digitalen Tankanzeige dennoch überraschend schnell. Bei dem im EcoTest ermittelten Durchschnittsverbrauch von 6,1 Litern kommt man mit einer Füllung nur rund 670 Kilometer weit - das schaffen auch die meisten Kleinwagen. Immerhin gibt es optional einen 66-Liter-Kraftstofftank. Der C 180 überzeugt in Verbindung mit dem Siebengang-Automatikgetriebe mit passablen Fahrleistungen, die auch für Autobahnfahrten völlig ausreichend sind. Überzeugen kann die Limousine aber auch in Sachen Sicherheit. Sehr gute Crasheergebnisse und ein umfangreiches Angebot an aktiven Sicherheitssystemen überzeugen. In der Summe ist der C 180 ein komfortables und sicheres Alltagsauto, das auch für lange Strecken ausreichend motorisiert ist. Der Grundpreis des C 180 liegt bei 33.558 Euro - in der getesteten Version mit Automatikgetriebe und Avantgarde-Ausstattung sind es sogar schon 38.318 Euro. Mercedes C-Klasse fahren ist also selbst mit der Basismotorisierung kein günstiges Vergnügen. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Opel Insignia, VW Passat.

- + hochwertiger Innenraum, sehr gute Crasheergebnisse, gute aktive Sicherheit, komfortables Luftfahrwerk, sehr kurzer Bremsweg
- serienmäßig kleiner Kraftstofftank (41 l), teils komplizierte Bedienung, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,2 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,0 Langstrecke

3,0 Transport

2,4 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: November 2014
Text: D. Silvestro

+ Die Verarbeitung der C-Klasse Limousine gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Karosserie ist solide gefertigt, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und die Türen fallen satt ins Schloss. Der Innenraum präsentiert sich aufgeräumt und durchgehend hochwertig verarbeitet. So gut wie alle Kunststoffelemente sind geschäumt oder mit haptisch ansprechenden Oberflächen veredelt. In der sportlich orientierten Ausstattungslinie "Avantgarde" unterstreichen Zierelemente in Klavierlack- und Aluminiumoptik, Chromränder und lederbezogene Flächen den wertigen Auftritt der C-Klasse. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung abgedichtet, schmale Schwellerschutzleisten verhindern zumindest teilweise, dass die Schweller beim Ein- und Aussteigen verkratzt werden. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offen gehalten. Der Motorraum ist von unten vollkommen abgeschottet, der Unterboden mit aufwendigen Kunststoffabdeckungen verkleidet und glattflächig. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Tankdeckel lässt sich einfach abschrauben. Eine Fehlbetankung mit Diesel anstatt Benzin ist nicht möglich, da die Diesel-Zapfpistole nicht in den Tankstutzen passt.

- Nur wenn man ganz genau hinschaut, findet man noch leichtes Verbesserungspotential. So ist die Hutablage von unten nicht verkleidet und das nackte Blech sichtbar. Die sehr teure optionale "designo diamantweiß bright"-Lackierung des Testwagens ist nicht durchgehend aufgebracht. An nicht direkt sichtbaren Karosserieteilen wie den Türinnenkanten, den Schwellern oder im Motorraum wurde anstatt des teuren Sonderlacks nur einfaches "Weiß" verwendet. Weder Front- und Heckschürze noch die Türen besitzen Schutzleisten, die bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen würden.

Die Alltagstauglichkeit des C 180 fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Die C-Klasse bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die maximal zulässige Zuladung liegt mit 465 kg ebenso im zufriedenstellenden Bereich, wie die zulässige Dachlast (75 kg, keine Reling). Die C-Klasse ist in Verbindung mit den kleinen Benzin- oder Dieselmotoren serienmäßig nur noch mit einem 41 l Kraftstofftank ausgerüstet (ein größerer 66 l Kraftstofftank muss optional geordert werden). Damit ist die Tankgröße gegenüber dem Vorgänger kurzerhand um 18 l reduziert worden - auch eine Möglichkeit, um die propagierten 100 kg Gewichtsreduktion zu erreichen. Mit dem 41 l Tank lassen sich mit einer Füllung nur Reichweiten von rund 670 km realisieren (Basis: EcoTest-Verbrauch). Wählt man den optionalen 66 l Tank, steigt die Reichweite mit einer Tankfüllung auf immerhin 1.080 km. Die zulässige Anhängelast liegt bei 1.400 kg (gebremst) bzw. 700 kg (ungebremst).

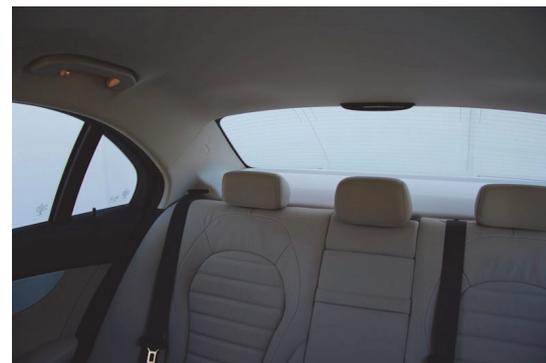
+ Die Stützlast beträgt gute 75 kg - damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger montiert und schwerere Fahrräder (z.B. zwei E-Bikes) transportiert werden.

- Serienmäßig gibt es für die C-Klasse keine Möglichkeit, im Falle einer Reifenpanne mobil zu bleiben. Selbst für ein Reifenreparaturset verlangt Mercedes Aufpreis. Optional gibt es auch eine Runflat-Bereifung, die aber nicht für alle Rad-Reifen-Kombinationen verfügbar ist. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug findet man nicht an Bord. Ein Ersatzrad ist nicht erhältlich.

2,1 Sicht

In der C-Klasse findet man eine klassenübliche Sitzhöhe vor, was eine durchschnittliche Sicht auf den Verkehr ermöglicht. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die Limousine allenfalls zufriedenstellend ab. Sowohl die B- als auch die C-Säulen fallen sehr breit aus und 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 bei Nichtgebrauch nicht wegklappen kann. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt akzeptabel aus. Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Heckscheibenkante nur akzeptabel erkannt werden (hier leistet die optionale Heckkamera Abhilfe).

⊕ Niedrige Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut wahrgenommen werden. In den recht großen Außenspiegeln erhält man ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs. Beide Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Wählt man das optionale Spiegel-Paket, blenden der Innenspiegel und der linke Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Neben Einparkensoren vorn und hinten gibt es einen automatischen Einparkassistenten sowie eine Rückfahrkamera. Darüber hinaus kann eine 360°-Kamera geordert werden. Zusätzliche Kameras in den Außenspiegeln sowie an der Fahrzeugfront geben dann ein Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive wieder. Die Scheibenwischer besitzen ein großes Wischfeld und funktionieren auch bei höheren Geschwindigkeiten tadellos. Serienmäßig ist die C-Klasse mit Halogenscheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es aber auch helle "LED High Performance-Scheinwerfer". Wählt man das optionale LED Intelligent Light System, gibt es zusätzlich Abbiege- und dynamisches Kurvenlicht samt variabler Lichtverteilung (Landstraße, Autobahn). Ein gut funktionierender adaptiver Fernlichtassistent kann gegen weiteren Aufpreis geordert werden. Die Fahrbahnausleuchtung funktioniert damit hervorragend. Der Fernlichtassistent erkennt über eine Kamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet immer nur die Bereiche aus, die diesen blenden würden. Das System funktioniert in der Praxis sehr gut und sorgt für einen deutlichen Sicherheitsgewinn. Neu in der C-Klasse sind die adaptiven Heckleuchten. Blinker und Bremslicht besitzen eine Mehrpegelfunktionalität. D.h. die Leuchtkraft wird entsprechend der Helligkeit des Umfeldes (Tag/Nacht) angepasst, wodurch der Hintermann nicht geblendet werden soll, wenn man z.B. an der Ampel auf der Bremse steht.

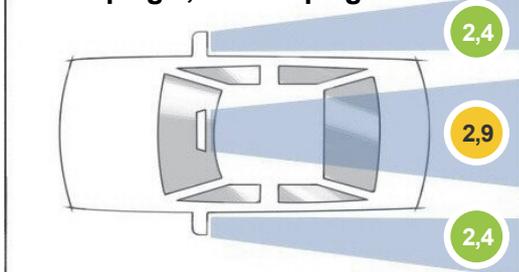


Die Sicht nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht versenk- oder klappbare Kopfstützen beeinträchtigt.

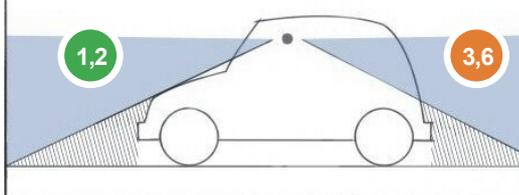
Rundumsicht



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

2,9 Ein-/Ausstieg

In die C-Klasse steigt man nur zufriedenstellend ein und aus. Vor allem die tief eingebauten Vordersitze sorgen für etwas erschwertes Ein- und Aussteigen, da man beim Einsteigen sprichwörtlich in den Sitz fällt und beim Aussteigen sich aus dem Sitz wuchten muss. Die Schweller liegen tief und sind nicht zu breit ausgeführt, was das Einsteigen nicht erschwert. Die Höhe der Türöffnung geht in Ordnung. Auch hinten gelangt man zufriedenstellend in das Fahrzeug. Vor allem die im unteren Bereich schmale Einstiegsöffnung und der ausladende Kotflügel schränken den Zustieg aber ein. Die Türaufhalter besitzen zwar drei Rasterungen (hinten zwei Rasterungen), sie sind aber recht schwach dimensioniert und können die Türen an Steigungen nur geradeso offen halten.

⊕ Serienmäßig gibt es eine Funkfernbedienung zum Öffnen und Schließen der Türen. Gegen Aufpreis ist das schlüssellose Zugangssystem Keyless-Go erhältlich (nicht im Testfahrzeug, nur in Verbindung mit Automatikgetriebe). Nach dem Absperren bleiben die Scheinwerfer bei Dunkelheit noch kurze Zeit an, um den Weg zu beleuchten. Auch das Umfeld des Fahrzeugs wird durch Spots in den Außenspiegeln ausgeleuchtet. Haltegriffe am Dachhimmel sind über allen Türen vorhanden.

⊖ Da das Fahrzeug auch bei geöffneten Türen (außer Fahrertüre) verriegelt werden kann, besteht die Gefahr, dass man den Schlüssel im Auto liegen lässt und sich versehentlich aussperrt.

3,7 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum der C-Klasse Limousine fällt mit 360 l für ein Fahrzeug in der Mittelklasse nur mäßig aus. Bis zu sechs Getränkeboxen können in der Limousine transportiert werden. Optional sind die Rücksitzlehnen umklappbar, dann lässt sich der Kofferraum auf immerhin 690 l erweitern.



2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln von allein auf und lässt sich auch leicht schließen. Bei Wahl der Kofferraumdeckel-Komfortschließung schließt der Heckdeckel per Knopfdruck elektrisch. Ist das "KEYLESS-GO Komfort-Paket" verbaut, schwingt die Klappe automatisch auf, wenn man den Schlüssel bei sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält - besonders hilfreich, wenn man gerade keine Hand frei hat, weil man z.B. eine schwere Einkaufsbox im Kofferraum verstauen möchte (Komfortschließung nicht im Testwagen verbaut). Die Heckklappe schwingt weit nach hinten auf, wodurch man nicht Gefahr läuft, sich den Kopf an der offenen Klappe anzustoßen. Die äußere Ladekante liegt mit 68 Zentimetern in einer guten Höhe - zum Ausladen muss das Ladegut aber über eine 13 Zentimeter hohe Stufe angehoben werden. Der Kofferraum ist gut beleuchtet.

⊖ Aufgrund der verhältnismäßig großen Kofferraumtiefe und der kleinen Öffnung lassen sich an der Rückbank liegende Gegenstände schlecht erreichen. Die Ladeöffnung der Limousine fällt ebenso niedrig aus, wie der Kofferraum selbst. Sperrige Gegenstände können daher nicht transportiert werden. Der Kofferraumboden ist nicht durchgehend eben, es stört eine Stufe im hinteren Bereich.

Für ein Fahrzeug der Mittelklasse fällt der Kofferraum mit 360 l Volumen recht knapp aus.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Bei der C-Klasse Limousine muss für eine umklappbare Rücksitzlehne Aufpreis bezahlt werden (im Testwagen vorhanden). Dann lässt sich die Rücksitzlehne dreifach geteilt (40:20:40) umklappen.

Der Klappmechanismus lässt sich zwar praktisch vom Kofferraum aus bedienen. Allerdings wird die Rücksitzlehne dadurch nur entriegelt; um sie umzulegen, muss man trotzdem nach vorn laufen und die Lehnen vom Innenraum aus vollends umklappen. An den stabilen Zurrösen am Kofferraumboden kann schweres Gepäck gesichert werden. Um auch kleine Gepäckstücke verstauen zu können, sollte das im Testwagen verbaute optionale Ablagen-Paket geordert werden. Dann findet man u.a. seitliche Netze im Kofferraum, ein Spannetz und sogar eine Klappbox unter dem Kofferraumboden.

2,4 INNENRAUM

2,2 Bedienung

In der C-Klasse findet man ein ganz neues Bedienkonzept vor, das auf den ersten Blick dank der reduzierten Anzahl an Tasten übersichtlich aussieht. Bei genauerer Betrachtung aber doch einige Schwächen offenbart. Sowohl der Dreh-Drück-Regler samt Touchpad, als auch einige wichtige Funktionstasten (z.B. Lautstärkereglern) sind in der Mittelkonsole angeordnet und erfordern eine deutliche Eingewöhnung. Immerhin ist die Erreichbarkeit der Tasten bei Modellen mit Automatikgetriebe ein gutes Stück besser, als wenn ein Schaltgetriebe verbaut wäre. Es stört dann kein Schalthebel (Automatik-Wählhebel im Lenkstockhebel integriert) und die Bedienelemente sind besser angeordnet. Die Funktion des Dreh-Drück-Reglers samt Touchpad ist aber dennoch teilweise unlogisch und erfordert eine deutliche Eingewöhnung. Die Funktionstasten (z.B. Radio, Navigation, Telefon) sind weit weg vom Drehregler angeordnet, Radiosender können nur über den Drehregler eingestellt werden (es sind keine zusätzlichen Tasten mehr vorhanden) und das Touchpad über dem Dreh-Drück-Regler ist in seiner Funktion nicht auf Anhieb logisch. Zudem verstellt sich oft der Radiosender, wenn man versehentlich mit der Hand über das Touchpad wischt. Auch die Menüstruktur ist unnötig kompliziert. Teilweise sind Fahrzeugeinstellungen über Lenkradtasten im Kombiinstrument abrufbar, teilweise sind Fahrzeugeinstellungen aber auch im Mitteldisplay einzustellen. In der Summe erfordert die C-Klasse eine sehr hohe Eingewöhnung, bis man mit den Funktionen zurecht kommt.



Hervorragend verarbeitet, jedoch gewöhnungsbedürftig und ergonomisch verbesserungsfähig präsentiert sich der Fahrerplatz der C-Klasse.

⊕ Das Lenkrad ist über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellbar und der im Lenkstock platzierte Wählhebel fürs Automatikgetriebe ist perfekt erreichbar. Die Pedale sind gut zu erreichen, wobei jedoch das Bremspedal bei Modellen mit Automatikgetriebe recht hoch platziert ist und man seinen Fuß unter Umständen leicht anheben muss. Das Zündschloss ist zwar griffgünstig platziert, aber nicht beleuchtet. Gegen Aufpreis gibt es ein schlüsselloses Startsystem (KEYLESS-GO), wodurch das Fahrzeug auf Knopfdruck gestartet wird und der Schlüssel nur bei sich getragen werden muss (nicht im Testwagen). Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad und ist beleuchtet. Ein Lichtsensor ist bei der C-Klasse Serie. Gegen Aufpreis gibt es auch einen Fernlichtassistenten (Intelligent Light System). Die Nebelschlussleuchte wird über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Für einen Regensensor muss man in der C-Klasse nun Aufpreis zahlen (beim Vorgänger war er noch Serie). Die in einem neuen Design gehaltenen Tachoinstrumente lassen sich gut ablesen. Sie sind klar gezeichnet und bieten sowohl tagsüber, als auch bei Nacht einen sehr guten Kontrast. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis ein Headup-Display (nicht im Testwagen verbaut). Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, darüber hinaus gibt es für alle wichtigen Betriebszustände Kontrollleuchten - auch offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Die Geschwindigkeitsregelanlage (Serie bei Automatikgetriebe) wird an einem Lenkstockhebel aktiviert. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (Distronic Plus) ist optional erhältlich (nicht im Testwagen).

Das sehr große Display des Audio-/Navigationssystems liegt optimal und ist einwandfrei ablesbar. Schon die serienmäßigen Lautsprecher bieten einen klaren Klang, auch bei hoher Lautstärke. Für High-End-Sound sorgt das optional erhältliche Burmester Soundsystem (nicht im Testwagen verbaut). Die wichtigsten Bedienelemente der serienmäßigen Zwei-Zonen-Klimaautomatik sind mittels Wipptasten in der Mittelkonsole angeordnet. Man kann auch über eine große zentrale Wipptaste ins Klima-Menü wechseln. Allerdings lassen sich hier keine weiteren Einstellungen vornehmen, sondern nur das Gleiche nochmal, was bereits mit den Wipptasten eingestellt werden kann. Da einige Funktionen sowohl über die Tasten, als auch im Menü eingestellt werden können, sind die Funktionen aufgrund der Doppelbelegung nicht auf Anhieb eindeutig. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden und Sauerstoffmangel vorzubeugen. Betätigt man länger den Umluftschalter, werden automatisch die Fenster geschlossen. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik, einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird). Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und optional elektrisch anklappbar. Serienmäßig sind die Sitze manuell einstellbar, gegen Aufpreis gibt es das Sitzkomfort-Paket, welches eine teilweise elektrische Sitzeinstellung beinhaltet (Längsverstellung manuell). Die Schalter findet man dabei nicht wie bisher von Mercedes gewohnt in der Tür, sondern direkt am Sitz. Wählt man den optionalen, elektrisch einstellbaren Fahrersitz mit Memory-Funktion, sind die Sitzeinsteller wie bisher gewohnt in einem übersichtlichen Schalterblock in der Tür angeordnet. Die Innenbeleuchtung ist hell - allerdings war der Testwagen auch mit dem optionalen Innenraumlicht-Paket ausgestattet, das Fußraumleuchten, Fondleuchte in LED-Technik und Warn-/Ausstiegsleuchten in den Türen beinhaltet. Ebenso optional gibt es eine Ambientebeleuchtung, die nachts für eine angenehme Atmosphäre im Innenraum sorgt. Ablagen findet man vorne wie hinten genügend. Vorne gibt es Becherhalter (nur bei Wahl des Ablagen-Pakets), Türfächer und ein Ablagefach in der Mittelarmlehne. Hinten findet man Lehnentaschen, Türfächer mit Flaschenhalter und Getränkehalter in der Mittelarmlehne. Eine 12V-Steckdose sucht man im Fond aber vergeblich.

⊖ Der Status der Assistenzsysteme wird nicht im Kombiinstrument angezeigt - der Fahrer hat dadurch keine Übersicht ob auch alle Assistenten aktiviert sind (nur erkennbar durch separates Aufrufen im Menü). Die Anzeigen für Kraftstoffinhalt und Kühlmitteltemperatur werden digital angezeigt und sind dadurch nur grob skaliert. Vorne muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen sehr weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Zudem stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen. Der Knopf für die elektrische Handbremse ist sehr tief links unter dem Lenkrad angeordnet und schlecht erreichbar. Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet, klimatisiert und abschließbar, allerdings recht klein und vom Format her eher ungünstig.

2,2

Raumangebot vorne*

⊕ Vorn finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Meter genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit wäre sogar noch etwas großzügiger bemessen. Das subjektive Raumempfinden ist gut, wird lediglich durch die wuchtige Mittelkonsole und den nicht besonders breiten Innenraum leicht eingeschränkt.

3,3 Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten immer noch für knapp 1,90 m große Insassen. Limitiert ist jedoch die Kopffreiheit, die nur für knapp über 1,80 m große Personen ausreicht. Für zwei Personen ist die Innenbreite mehr als ausreichend, bei drei Passagieren wird es aber schon sehr eng. Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität der C-Klasse Limousine ist ausreichend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar (Aufpreis).

2,1 KOMFORT

1,9 Federung

Neben dem serienmäßigen DIRECT CONTROL Fahrwerk gibt es gegen Aufpreis entweder ein um 15 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk, oder erstmals in dieser Fahrzeugklasse ein Luftfahrwerk (AIRMATIC).

⊕ Der Fahrkomfort des mit dem optionalen Luftfahrwerk ausgestatteten Testwagens liegt sehr hoch. Die Fahrwerkscharakteristik kann in mehreren Stufen von Comfort bis Sport+ eingestellt werden. Im Comfort-Modus bügelt die Luftfederung feine Unebenheiten und kurzweilige Fahrbahnunebenheiten souverän aus, sie dringen kaum zu den Insassen durch. Selbst bei groben Einzelhindernissen (z.B. abgesenkte Kanaldeckel) spricht die Federung gut an. Dank großer Federwege werden selbst grobe Querfugen gelassen abgedefert. Nicht nur bei höheren Geschwindigkeiten arbeitet das Fahrwerk tadellos, auch in der Stadt bietet die C-Klasse mit AIRMATIC einen guten Langsamfahrkomfort. Grobes Kopfsteinpflaster dringt kaum zu den Insassen durch. Doch die weiche Auslegung hat auch Nachteile. Bei langen Bodenwellen taucht die C-Klasse an der Hinterachse stark ein und neigt selbst ohne Beladung zum Nachschwingen. Ist das Fahrzeug bis zum zulässigen Gesamtgewicht beladen, wird das Luftfahrwerk zwar entsprechend angepasst, um ein gleichbleibendes Fahrzeugniveau zu behalten, die Karosserie taucht dann aber nochmals deutlicher ein, wenn man über lange Wellen fährt. Durch die ausgeprägten Aufbaubewegungen und langen Federwege fährt sich die C-Klasse zwar sehr komfortabel, vermittelt aber ein schwammiges und behäbiges Fahrgefühl. Um die Dynamik der C-Klasse zu erhöhen, kann man die Charakteristik auf die Stellung "Sport" oder sogar auf "Sport+" stellen. Im Sport-Modus federt die Limousine ein Stück direkter an, lässt nicht mehr ganz so große Federweg zu, behält aber dennoch einen guten Restkomfort. Der Modus "Sport+" eignet sich dagegen kaum für den Alltag. Dann ist das Fahrwerk kompromisslos hart, reicht sowohl feine Unebenheiten als auch grobe Schlaglöcher ungefiltert durch und mag nicht so ganz zum eleganten Auftritt der C-Klasse passen. Die schwäbische Mittelklasse-Limousine fährt sich dann aber ein Stück dynamischer.

1,8 Sitze

Neben den Standard-Sitzen sind auch Sportsitze mit integrierten Kopfstützen lieferbar (AMG-Line, nicht im Testwagen).

⊕ Beide Vordersitze sind serienmäßig in der Höhe einstellbar. Wählt man das empfehlenswerte Sitz-Komfort-Paket (im Testwagen verbaut), verfügen beide Vordersitze auch über eine Sitzneigungseinstellung sowie eine ausziehbare Beinauflage. Zusätzlich gibt es dann in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen. Die Sitze lassen sich teils elektrisch einstellen (nicht Längsverstellung und Beinauflage). Wählt man den elektrisch einstellbaren Fahrersitz, gibt es auch eine Memory-Funktion. Bei Fahrzeugen mit Automatikgetrieben ist dann auch eine elektrische Lenksäulenverstellung verbaut. Die Standardsitze samt Sitz-Komfort-Paket bieten einen guten Sitzkomfort. Sie sind angenehm geformt, bieten im Rückbereich einen festen Halt und sorgen für eine angenehme Oberschenkelunterstützung. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist gut. Gegen Schwitzen auf den Ledersitzen bei warmen Temperaturen kann man eine Sitzlüftung ordern, diese funktioniert sehr gut und arbeitet weitgehend zugfrei. Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei, Personen unterschiedlicher Größe finden eine komfortable Sitzeinstellung und man kann seinen linken Fuß sehr gut abstützen. Auf den Rücksitzen findet man zwar keinen ganz so guten Komfort vor wie vorn, zumindest die Außensitze eignen sich aber durchaus auch für lange Strecken. Die Sitze sind angenehm gepolstert, der Lehnenbereich zufriedenstellend ausgeformt. Die Sitzfläche fällt dagegen etwas kurz aus und ist auch sehr tief angeordnet, wodurch die Oberschenkelauflage allenfalls akzeptabel ist.

⊖ Der Mittelsitz ist hart und wenig komfortabel. Er eignet sich allenfalls für Kurzstrecken. Während die Vordersitze bei Wahl der Sitzklimatisierung perforiert sind, findet man im Fond trotzdem glattes Leder vor. Zum einen schwitzt man dadurch im Fond recht schnell, zum anderen wirken die zwischen vorne und hinten unterschiedlichen Sitzbezüge zusammengestüekelt und dadurch nicht passend.

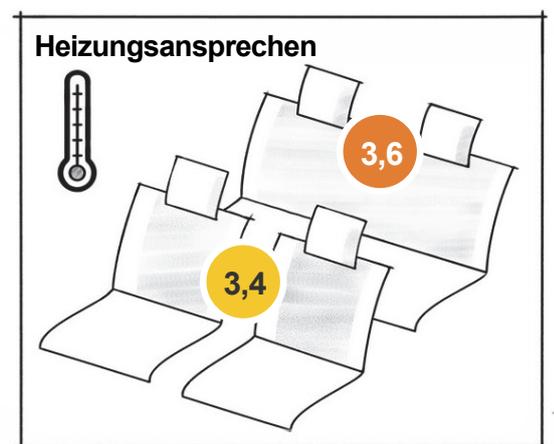
1,9 Innengeräusch

Für die C-Klasse gibt es gegen Aufpreis eine Akustikverglasung für die vorderen Seitenscheiben.

⊕ Das Geräuschniveau des mit der Akustikverglasung ausgestatteten Testwagens fällt niedrig aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) wurde ein Geräuschpegel von 67,4 dB(A) ermittelt. Windgeräusche sind sehr gut gedämmt und steigen bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche nicht überproportional an. Auch die Fahrgeräusche sind niedrig. Es sind aber leichte Abrollgeräusche der Reifen wahrnehmbar. Der Benzinmotor ist laufruhig und gut vom Innenraum abgeschottet.

2,8 Klimatisierung

Der C 180 ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet (THERMATIC). Damit können sich Fahrer und Beifahrer die Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung lässt sich aber nur grob in vorgegebenen Stufen justieren. Die Heizleistung fällt damit vorn wie hinten zufriedenstellend aus, der Innenraum wird in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Drei-Zonen-Klimaautomatik (THERMOTRONIC), die aber nicht im Testwagen verbaut war. Die optionale THERMOTRONIC bietet eine Reihe an Zusatzfunktionen. So können auch die Fondpassagiere Temperatur und Luftmenge (separates Gebläse für hinten) einstellen. Die Klimaautomatik besitzt dann drei Intensitätsprogramme (focus, medium, diffuse) und einen Luftgütesensor samt automatischer Umluftsteuerung. Die optionale THERMOTRONIC ist eine sinnvolle Ergänzung des Klimasystems. Gegen weiteren Aufpreis gibt es ein AIR-BALANCE-Paket inklusive Ionisierung, nochmals verbesserter Luftfilterung und Beduftung.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Die Basismotorisierung der C-Klasse leistet 156 PS und entwickelt dank Turboaufladung ein maximales Drehmoment von 250 Nm, das bereits bei knapp über Leerlaufdrehzahl anliegt und über einen weiten Bereich aufrecht erhalten werden kann (1.250 bis 4.000 1/min). Die Fahrleistungen des aufgeladenen 1,6-l-Basisbenziners fallen dadurch gut aus. Der Motor besitzt eine sehr gleichmäßige Leistungsentfaltung. Dass der Motor durch einen Turbolader zwangsbeatmet wird, spürt man trotz des sehr früh anliegenden maximalen Drehmoments kaum. Subjektiv wirkt der Motor dadurch aber träger, als er es tatsächlich ist. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt der C 180 mit Automatikgetriebe nur 5,4 s. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei hohen 223 km/h. Es dauert aber lange, bis diese erreicht wird, da der Vortrieb ab 160 km/h spürbar nachlässt.

1,8 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Benziners ist insgesamt gut. Der Motor besitzt einen angenehmen Klang und ist nur bei weitem Ausdrehen unter Last deutlicher hörbar. Er wird aber nie unangenehm laut. Vibrationen dringen dabei kaum in den Innenraum. Insgesamt ein gelungenes Triebwerk, das auch auf langen Strecken guten Komfort bietet. Selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor nicht zum Dröhnen.

2,4 Schaltung

Die Siebengang-Automatik 7G-TRONIC PLUS wechselt die Stufen recht zügig und weitgehend ruckfrei. Nicht perfekt arbeitet die Automatik aber bei plötzlichem Leistungsabruf. Betätigt man den Kickdown, dauert es teils recht lang, bis der richtige Gang gewählt ist. Oft ist man mit hohen Drehzahlen unterwegs und die Automatik schaltet nach Leistungsabforderung erst verzögert in eine höhere Fahrstufe. Insgesamt harmoniert die Automatik mit dem schwachen Motor nicht perfekt. Anfahren klappt weitgehend problemlos, die Kriechfunktion setzt spontan und gut dosierbar ein. So ist auch rangieren problemlos möglich. Schaltet man vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang, wird die Fahrstufe erst verzögert gewechselt, falls das Fahrzeug noch leicht vorwärts rollt. Die Bedienung des am Lenkstock angebrachten Automatikwählhebels funktioniert einfach, einzig das Einlegen des Leerlaufs ist nicht ideal.

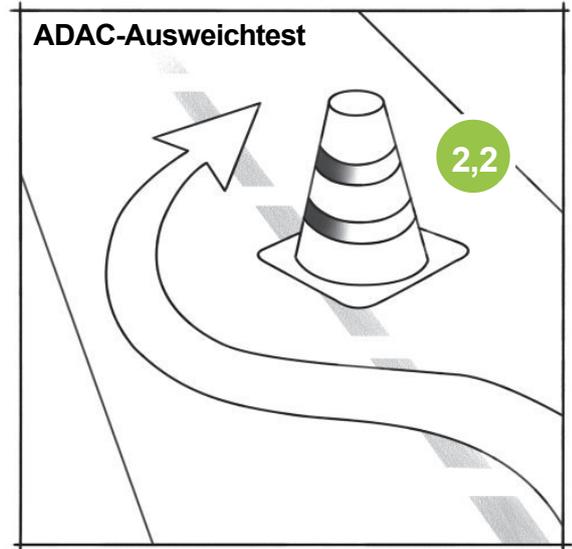
⊕ Die Gänge können auch über Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden. Durch starkes Betätigen des Bremspedals im Stand wird die Autohold-Funktion aktiv. Dann kann man im Stand von der Bremse gehen, ohne dass das Fahrzeug wegrollt. Erst durch kurzes Betätigen des Gaspedals wird die Hold-Funktion deaktiviert. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos. Geht man von der Bremse, springt der Motor spontan an und ermöglicht eine zügige Weiterfahrt.

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sieben Vorwärtsgänge sind gut abgestuft und passen insgesamt recht gut zum Motor. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit nur rund 2.400 1/min. Für einen Benzinmotor ist das ein angenehm niedriges Drehzahlniveau.

⊕ Das Fahrverhalten der C-Klasse kann in Verbindung mit dem optionalen Luftfahrwerk (AIRMATIC) nicht auf ganzer Linie überzeugen. Das Fahrzeug fühlt sich insgesamt indirekt und dadurch etwas schwammig an. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls werden leicht verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut, dann pendelt das Heck auch leicht nach. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der mit der optionalen 18"-Mischbereifung ausgestattete Testwagen ein sicheres Verhalten. In einer Paniksituation, wenn man schnell ausweichen muss und dann sofort in die ursprüngliche Fahrspur zurücklenkt, drängt das Heck nach, wird dann aber sofort durch ESP-Eingriffe stabilisiert. Das Fahrzeug lässt sich dadurch weitgehend problemlos in die Ausfahrgasse manövrieren. Das Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt. Der Grenzbereich liegt hoch und kündigt sich früh an. Dadurch ist das Fahrzeug gut kontrollierbar. Voll beladen ändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. Bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve sind leichte Lastwechselreaktionen vorhanden, die durch ESP-Eingriffe aber sofort unterbunden werden. Der Geradeauslauf der C-Klasse ist tadellos. Spurrillen bringen die C-Klasse ebenso wenig aus der Ruhe, wie Seitenwind. Der serienmäßige Seitenwind-Assistent schwächt laut Mercedes die Störungen die sich durch Seitenwindböen auf den Geradeauslauf auswirken ab und unterstützt den Fahrer. Die Traktion der heckgetriebenen Limousine ist gut.

ADAC-Ausweichtest



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.

Die C-Klasse ist serienmäßig mit einer Direktlenkung ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Sport-Direktlenkung (nicht im Testwagen).

⊕ In Verbindung mit den auf dem Testwagen montierten optionalen 18"-Rädern zeigt die Lenkung der C-Klasse eine gute Mittenzentrierung und spricht bei kleinen Lenkwinkeln spontan an. Auch bei größeren Lenkwinkeln ist das Ansprechen gut und dem Fahrer wird eine gute Fahrbahnrückmeldung gegeben. Bei schneller Kurvenfahrt zeigt sich die Lenkung präzise. Wählt man den Sport oder Sport+ Modus, erhält man vor allem bei höheren Geschwindigkeiten ein noch etwas besseres Lenkgefühl. Dank der progressiven Lenkübersetzung ist der Lenkaufwand bei höheren Lenkwinkeln gering - es sind nur knapp über zwei Lenkradumdrehungen notwendig, um von ganz links nach ganz rechts zu lenken. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis fällt mit 11,2 m für ein Fahrzeug in der Mittelklasse gering aus.

⊕ Der Bremsweg des C 180 fällt aus 100 km/h bis zum Stillstand mit rund 33,4 m sehr gering aus (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Continental ContiSportContact5 der Größe vorne: 225/45 R18 95Y; hinten: 245/40 R18 97Y). Die Bremse zeigt sich auch bei starker Beanspruchung sehr standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse lässt sich gut dosieren, spricht aber aufgrund des weichen Pedalgefühls nicht perfekt an. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist tadellos.

1,3

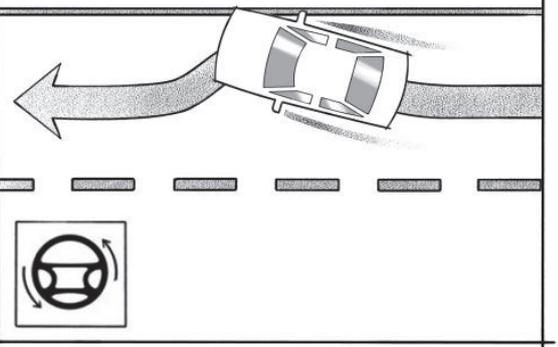
SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

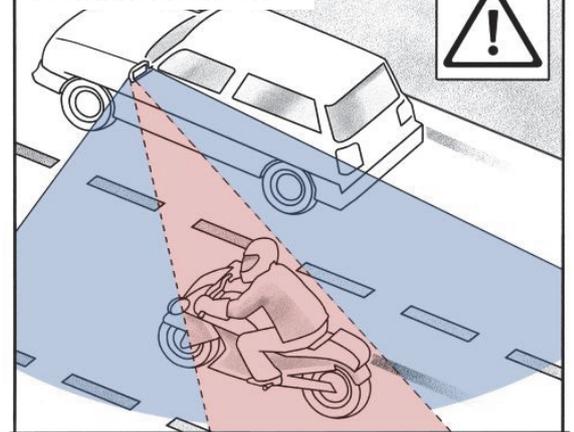
⊕ In der C-Klasse findet man eine Vielzahl an wichtigen Assistenzsystemen, die die Fahrsicherheit stark erhöhen. Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm findet man serienmäßig einen vorausschauenden adaptiven Bremsassistenten an Bord (COLLISION PREVENTION ASSIST PLUS). Damit wird mittels Radarsensor in der Fahrzeugfront ein drohender Auffahrunfall erkannt und eine optische und akustische Warnmeldung ausgegeben. Zudem wird bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 105 km/h (mit DISTRONIC PLUS bis 200 km/h) eine Teilbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit entsprechend reduziert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis 50 km/h) kann das System Unfälle unter Umständen sogar ganz vermeiden (City-Safety). Optional findet man einen erweiterten Notbremsassistenten mit einer Querverkehr-Erkennung (Kreuzungsassistent) an Bord. Möglich macht das eine Stereo-Kamera, die hinter dem Innenspiegel angebracht ist und ähnlich wie ein menschliches Auge dreidimensional "sehen" kann. Damit lassen sich eine Reihe weiterer Funktionen implementieren. So erkennt das System auch Fußgänger und leitet im Ernstfall selbstständig eine Bremsung ein bzw. warnt den Fahrer akustisch und optisch vor einem möglichen Unfall. Die Stereokamera ist in Verbindung mit dem Radarsystem im Fahrerassistenz-Paket Plus erhältlich (nur in Verbindung mit Automatikgetriebe). Der Spurhalte-Assistent warnt den Fahrer über Vibrationen am Lenkrad beim Überfahren einer gestrichelten Linie ohne Blinker; bei einer durchgezogenen Linie wird zusätzlich über ESP-Einsatz das Auto wieder zurück in die Spur "gedrückt" (aktiver Spurhalteassistent). Ist die DISTRONIC PLUS an Bord (nur mit Automatikgetriebe) und aktiviert, wird das Fahrzeug mittels leichten Lenkkorrekturen in der Fahrbahnmitte gehalten, eine deutliche Entlastung für den Fahrer, vor allem wenn man im Kolonnenverkehr unterwegs ist. Der Totwinkelassistent (Aufpreis) zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich ein anderer Verkehrsteilnehmer seitlich im toten Winkel befindet - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird er zusätzlich akustisch gewarnt, bzw. der Spurhalteassistent aktiviert, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Der Müdigkeitswarner "Attention Assist" erstellt ab Fahrtbeginn ein Fahrerprofil (Lenkverhalten, Bremsverhalten,...), ändert sich dieses während einer längeren Fahrt gravierend (z.B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen eine Pause einzulegen. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist das Intelligent Light System erhältlich, welches LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht beinhaltet. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch einen adaptiven Fernlichtassistenten.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Einschlafwarner



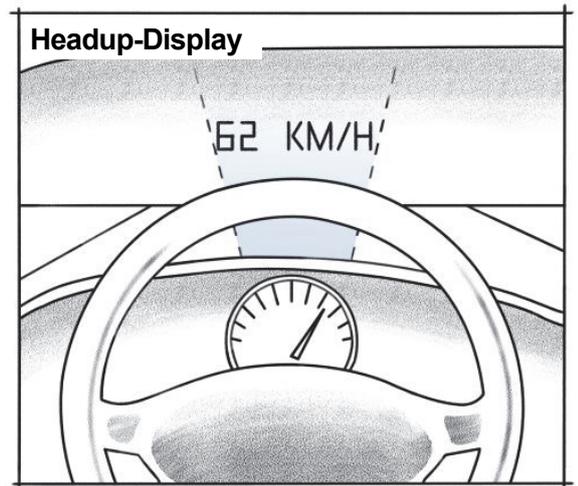
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Das Intelligent Light System bietet einen deutlichen Sicherheitsgewinn und gilt als echte Kaufempfehlung. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine Verkehrszeichenerkennung. Über eine Kamera und das Kartenmaterial des Navigationssystems werden Geschwindigkeitslimits inklusive Zusatzschilder (z.B. bei Nässe) oder Überholverbote erkannt und dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt. Ein Headup-Display gibt es optional. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die reaktionsschnellen Bremslichter, um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. Im Stand wird dann automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Als neue Funktion gibt bei der C-Klasse eine zusätzliche Erkennung eines drohenden Heckaufpralls durch den nachfolgenden Verkehr, die in Verbindung mit der PRE-SAFE Bremse erhältlich ist. Ein Radarsensor in der Heckstoßstange erkennt, wenn sich ein Fahrzeug von hinten schnell nähert. Droht eine Kollision, wird die Warnblinkanlage aktiviert. Zusätzlich werden vorbereitende Maßnahmen ergriffen, um den Insassenschutz zu erhöhen (siehe passive Sicherheit).

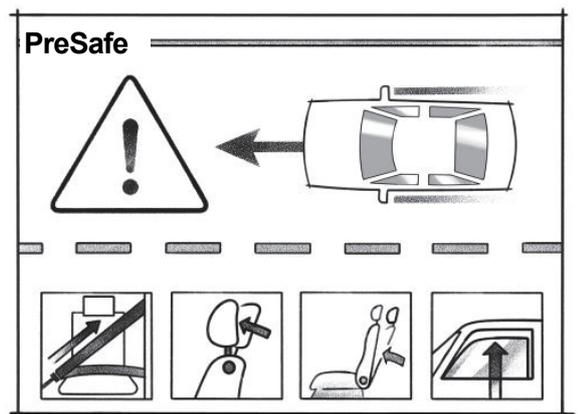
⊖ Der Schalter für die elektrische Handbremse ist links vom Lenkrad platziert und für den Beifahrer im Notfall praktisch nicht zu erreichen. Der Schalter für die Warnblinkanlage ist sehr klein, farblich kaum abgesetzt und vom Fahrer schlecht erreichbar angeordnet. Im Notfall ist er so unter Umständen nicht schnell genug erreichbar.

1,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das passive Sicherheitsniveau der C-Klasse liegt sehr hoch. Beim ADAC Crashtest erreicht die Limousine sehr gute 92 % der möglichen Punkte (Test: 05/2014). Serienmäßig ist das Fahrzeug mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags, sowie einen Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Optional findet man auch Seitenairbags hinten an Bord (Fondsicherheits-Paket). Vorne findet man Gurtstraffer mit Gurtkraftbegrenzer vor, für die äußeren hinteren Insassen sind Gurtstraffer und -kraftbegrenzer im Fondsicherheits-Paket enthalten. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von knapp über 1,85 m sehr guten Schutz, sie befinden sich nahe genug am Kopf, um bei einem Heckaufprall optimal wirken zu können und das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Die hinteren Kopfstützen bieten nur zufriedenstellenden Schutz. Sie reichen in der Höhe zwar auch für die maximale Personengröße, die hinten genügend Kopffreiheit haben, sie befinden sich aber zu weit vom Kopf der Fondpassagiere entfernt und können so nicht optimal wirken. Auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird darüber hinaus angezeigt, welche Gurte hinten angelegt sind. Schnallt sich während der Fahrt jemand hinten ab, ertönt ein Warnton und erscheint die Anzeige im Tachodisplay. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Serienmäßig findet man das Mercedes Notrufsystem an Bord. Damit wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut (E-Call). Zudem kann der Notruf auch manuell über eine SOS-Taste im Dachhimmel ausgelöst werden. Mit dem optionalen Pre-Safe-System werden bei einer drohenden Kollision oder ESP-Einsatz u.a. die reversiblen Gurtstraffer aktiviert und offene Fenster geschlossen.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



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

Das PRE-SAFE PLUS erkennt über einen Radarsensor in der hinteren Stoßstange einen drohenden Heckaufprall und bremst das Fahrzeug fest, was die Belastung der Insassen bei einem Aufprall verringert und die Gefahr eines Folgeaufpralls mindert (nur in Verbindung mit Automatik). Das Warndreieck ist gut erreichbar an der Innenseite der Heckklappe angebracht.

➖ Für den Verbandkasten gibt es keinen fest definierten Halter. Im Notfall ist er somit unter Umständen nicht schnell genug erreichbar.

2,1 Kindersicherheit

Auf der Rückbank sind nur die beiden äußeren Plätze für Kindersitze geeignet. Der Mittelsitz kann dagegen kaum genutzt werden, weil der Sitzwulst in der Mitte stört und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen.

➕ Für die Kindersicherheit erhält die C-Klasse bei den ADAC Crashtests gute 84% der möglichen Punkte. Für die beiden äußeren Plätze auf der Rückbank stehen sehr gut erreichbare Isofix-Befestigungen und Ankerhaken zur Verfügung. Aber auch mit den normalen Gurten lassen sich Kindersitze einfach befestigen. Die Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander und die Gurtschlösser sind kurz genug - so lassen sich unterschiedlichste Kindersitze aller Altersgruppen lagestabil befestigen. Der Beifahrersitz ist mit einer automatischen Kindersitzerkennung ausgestattet. Über eine Gewichtsmatte wird erkannt, wenn ein Kindersitz montiert ist und die Beifahrerairbags werden entsprechend angeschaltet. Kindersitze aller Altersklassen lassen sich problemlos auf dem Beifahrersitz montieren. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, um Verletzungen zu vermeiden.

1,9 Fußgängerschutz

➕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem aktiven Fußgängerschutzsystem ausgestattet. Dabei wird bei einem Aufprall mit einem Fußgänger automatisch die Motorhaube leicht aufgestellt und somit der Abstand zwischen Haube und harter Motorbauteile vergrößert. Beim ADAC Crashtest erreicht die C-Klasse damit ein gutes Ergebnis - es werden 77% der möglichen Punkte erreicht.

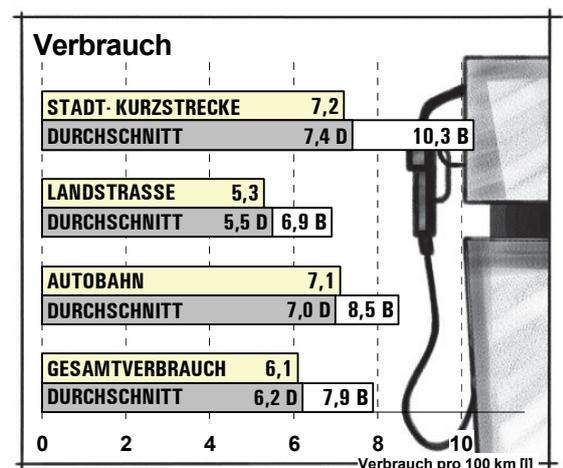
2,1 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch des C 180 7G-TRONIC fällt zufriedenstellend aus. Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,1 l/100 km. Mit einer CO₂-Bilanz von 171 g/km erhält die C-Klasse 32 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,2 l, außerorts sind es 5,3 l und auf der Autobahn 7,1 l pro 100 km.

1,3 Schadstoffe

➕ Der C 180 überzeugt mit einem geringen Schadstoffausstoß. Weder der Partikelaußstoß noch die anderen Schadstoffgruppen zeigen besondere Auffälligkeiten, damit erreicht das Fahrzeug 47 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten erlangt der C 180 mit 79 Punkten ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis.



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

3,7 AUTOKOSTEN

3,2 Betriebskosten*

Da der Verbrauch des C 180 auf zufriedenstellendem Niveau liegt, fallen auch die Betriebskosten akzeptabel aus.

5,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist Service fällig.

⊕ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Die teuren Werkstattstundensätze treiben die Kosten zusätzlich in die Höhe.

2,4 Wertstabilität*

⊕ Für die C-Klasse Limousine mit Basisbenziner sollte während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein stabiler prozentualer Restwertverlauf erwartet werden können.

5,3 Kosten für Anschaffung*

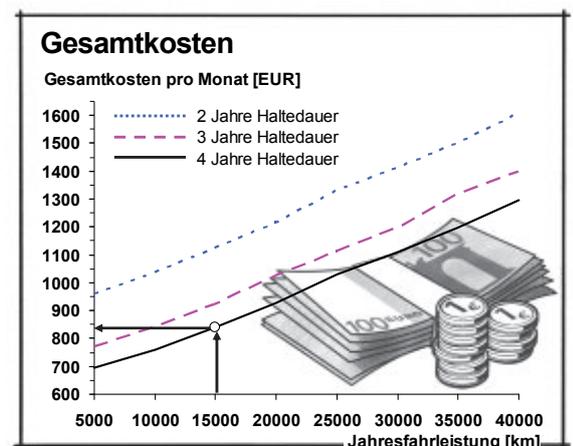
⊖ Der Anschaffungspreis des C 180 Avantgarde 7G TRONIC fällt mit 38.318 Euro sehr hoch aus. Wer dafür ein voll ausgestattetes Fahrzeug erwartet, liegt falsch. Selbst für einen Regensensor, ein Reifenreparaturset oder einen brauchbaren Kraftstofftank muss man Extra bezahlen. Das ist bei einem Fahrzeug mit einem solch hohen Grundpreis absolut unverständlich.

3,0 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen zufriedenstellend aus. Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei nur 94 Euro. Während die Einstufung der Haftpflichtversicherung günstig ausfällt (KH: 15), muss man für die Teil- und Vollkaskoversicherung aufgrund der ungünstigen Einstufung mit erhöhten Kosten rechnen (VK: 24; TK: 23).

3,7 Monatliche Gesamtkosten*

Der C 180 eignet sich dank überschaubarer Fixkosten hauptsächlich für Wenigfahrer. Fährt man weitere Strecken, machen sich vor allem die gegenüber einem Diesel höheren Betriebskosten bemerkbar. Die absoluten monatlichen Kosten liegen bereits bei einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 km und vier Jahren Haltedauer bei hohen 841 Euro.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 841 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	C 180	C 200	C 250 7G-TRONIC PLUS	C 400 4MATIC 7G-TRONIC PLUS	C 63 AMG AMG SPEEDSHIFT MCT	C 63 S AMG AMG SPEEDSHIFT MCT
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1991	4/1991	6/2996	8/3982	8/3982
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	155 (211)	245 (333)	350 (476)	375 (510)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1200	300/1200	350/1200	480/1600	650/1750	700/1750
0-100 km/h[s]	8,2	7,5	6,6	5,2	4,1	4,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	237	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,0 S	5,3 S	5,3 S	7,3 S	8,2 S	8,2 S
CO2 [g/km]	116	123	123	173	196	196
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/24/23	15/24/23	17/25/23	18/26/26	16/30/29	16/30/29
Steuer pro Jahr [Euro]	74	96	96	216	282	282
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	801	869	1140	1590	1702
Preis [Euro]	33.558	36.414	40.936	52.241	76.101	84.371

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1595 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	5300 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/5,3/7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	126 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	171 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4686/1810/1442 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1525 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/690 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	41 l
Reichweite	670 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	126 Euro
Monatliche Werkstattkosten	85 Euro
Monatliche Fixkosten	114 Euro
Monatlicher Wertverlust	516 Euro
Monatliche Gesamtkosten	841 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/23
Grundpreis	38.318 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (LED IntelligentLight)	1.726 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	1.148 Euro ^o
Automatikgetriebe	2.499 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	119 Euro ^o
Head-Up-Display	1.178 Euro
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht (LED IntelligentLight)	1.726 Euro ^o
LED-Abblendlicht	1.029 Euro ^o
Luftfederung	1.416 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parkassistent)	869 Euro ^o
PRE-SAFE	393 Euro ^o
Regensensor	71 Euro ^o
Spurassistent (Spur-Paket)	928 Euro ^o
Tempomat (i.V.m. Automatikgetriebe)	Serie
Totwinkelassistent (oder im Spur-Paket)	536 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite hinten (Fondsicherheits-Paket)	405 Euro ^o
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	536 Euro ^o
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 893 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	345 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Lackierung Metallic	928 Euro
Schiebe-Hubdach	ab 1.250

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen