

## Testnotizen zum Mercedes-Benz C 180 CDI Elegance

Im Test vom 11. bis zum 25. Juli 2011.  
Kennzeichen: S – CC 9519

Von Redaktion „Fahrschule“ / TAXI, Dietmar Fund  
Springer Fachmedien München GmbH  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69  
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

### Karosserie

An der Karosserie wurden nur die **Scheinwerfer und die Bugschürze geändert**. Die **Motorhaube** hat man **gut im Blick**, die Kofferraumhaube – wie bei Limousinen heute üblich – überhaupt nicht. Sie lässt sich per Taste in der Fahrertüre oder per Fernbedienung öffnen, aber nicht schließen.

### Innenraum

Der nun unter einer Blende **fest installierte Bildschirm des Navigationssystems** ist spiegelfrei und **lässt sich prima ablesen**. Die neuen eckigen Bedientasten im „**Komfort-Multifunktionslenkrad**“, das im Basismodell 150 Euro (Preise ohne MwSt.) kostet, fühlen sich so gut an wie die alten runden. Mit der linken Gruppe wird der Bordcomputer bedient, mit der rechten das CD-Radio und das Telefon. Die Taste zur Aktivierung der Sprachbedienung sitzt rechts oben etwas ungünstig, weil man sie so nur mit Verrenkungen mit dem Daumen bedienen und dabei das Lenkrad auch mit der rechten Hand gut festhalten kann.

Nach wie vor hält Mercedes-Benz am **separaten Lenkstockhebel für den Geschwindigkeitsregler** fest, den man über Lenkradtasten viel besser bedienen könnte. Auch beim **Fußpedal für die Feststellbremse** ist es geblieben, obwohl man die neu gestaltete Mittelkonsole hätte gleich mit einem Taster für eine elektrische Feststellbremse bestücken können.

In der **Mittelkonsole** hinter dem Schalthebel kann man nach dem Öffnen eines Rollos über dem Ablagefach **gerade mal ein Getränk abstellen**. Eine dort abgestellte 0,5-l-Flasche hindert beim Schalten. Sie steht nur fest, wenn man das Rollo nach vorn zieht, sonst schwankt sie. Die **Türablagen sind ungünstig gestaltet**. Eine 0,5-l-Flasche kann man nicht einmal hineinzwängen. Einen DIN A5-Terminkalender müsste man quer hineinlegen, hochkant ragt er schief heraus.

**Die neuen Armaturen** lassen sich noch gut ablesen, obwohl sie viel verspielter gestaltet sind als etwa in einem BMW. Die **Materialien** der neuen Armaturentafel **wirken nun sehr hochwertig** und fühlen sich gut an, speziell die Tasten.

Der unveränderte **Raum im Fond ist wie beim 3er-BMW nicht sonderlich großzügig**. Der Fußraum ist gut und die Kopffreiheit passt auch großen Menschen, aber der Fahrlehrer muss seinen Sitz nicht nur anheben, sondern auch ein gutes Stück nach vorn schieben, wenn hinter ihm ein großer Prüfer zusteigt. Wenn zwei

1,85 Meter große Menschen hintereinander sitzen, berührt der hintere schon die Ausbuchtungen der Vordersitzlehne.

**Im Fond** hatte der Testwagen die **herunterklappbare Armlehne**. Aus ihr kann man nach vorn **zwei Getränkehalter** herausklappen, bei denen sich die Ingenieure wieder einmal **sehr verkünstelt** haben.

Der Testwagen hatte beheiz- und belüftbare **Multikontursitze** vorn mit Lederbezügen. Deren elektrische Bedienung über ein Sitzsymbol in den Türen ist nach wie vor mustergültig. Während die Kontur der Sitzlehne an Reglern hin zur Mittelkonsole etwas unbequem einstellbar ist, lassen sich Sitzheizung und –belüftung jeweils dreistufig mit Tasten in der Mittelkonsole leicht steuern. Das empfehlenswerte **Multikontursitz-Paket** für Fahrer und Beifahrer kostet im Basismodell 430 Euro Aufpreis. Der Fahrlehrer bekommt aber schon im Basismodell einen in der Höhe verstellbaren Sitz, allerdings ohne Lordosenstütze.

### **Fahrerassistenzsysteme**

Der Testwagen hatte den Spurwechselassistenten, den Fahrspurassistenten und den „Geschwindigkeitslimit-Assistenten“. Der **Spurwechselassistent**, der in der Preisliste als Totwinkel-Assistent erscheint, zeigt mit gelben Warndreiecken in den Außenspiegeln an, ob sich beim Spurwechsel ein anderes Fahrzeug im toten Winkel befindet. Ist das der Fall und man will die Spur wechseln, wird das Dreieck rot und ein Warnton ertönt. Das System ist sehr konservativ ausgelegt und warnt auch noch, wenn man ein überholtes Fahrzeug bereits ganz im Rückspiegel sieht und gefahrlos nach rechts ziehen könnte. Ebenso schlägt es Alarm, wenn man sofort nach einem Überholenden die Spur wechseln möchte.

Der **Spurhalteassistent** warnt vor dem Überfahren von Begrenzungslinien, indem das Lenkrad auf der Seite zu vibrieren beginnt, auf der das Fahrzeug die Spur zu verlassen droht. Das System **mahnt zum Betätigen des Blinkers, was Fahrlehrern bei der Fahrausbildung sehr Recht sein kann**. Beim Setzen des Blinkers reagiert die Elektronik ja nicht. Auf ein Gegenlenken verzichtet Mercedes-Benz.

Per Kamera hinter dem Innenrückspiegel erfasst der **Geschwindigkeitslimit-Assistent** Geschwindigkeitslimits sowie deren Aufhebung. Auch bei mehreren Tempo-Warnschildern nebeneinander zeigt er alle zuverlässig an. Wenn zum Beispiel Tempo 80 und bei Nässe Tempo 60 gilt, zeigt er auch das Zusatzschild samt der Angabe „bei Nässe“ im zentralen Farbdisplay vor dem Fahrer an. Bei einem nur temporär geltenden Tempolimit erscheint das Zusatzschild „zeitweise“. Stehen mehrere Zusatzschilder untereinander, zeigt das Display allerdings gar keines an. Die erste Generation der Kamera-basierten Systeme etwa im Opel Astra J zeigt hingegen Zusatzschilder nur als weiße Rechtecke an.

Die Kamera erfasst auch links der Fahrbahn angebrachte runde Verkehrszeichen, die Tempolimits und die Aufhebung aller Streckenverbote anzeigen. Falls kurz zuvor ein solches Schild an der rechten Seite stand, reagiert die Kamera auf das links stehende nicht. **Schilder für Überholverbote und deren Aufhebung registriert die Kamera leider nicht.**

In Fällen, in denen ein Tempolimit und ein Überholverbot angezeigt werden, wiederholt die Anzeige nur das Tempolimit. In einem Fall zeigte das System statt einem Tempolimit von 30 km/h nur 20 km/h an. Ganz ausgereift ist also auch das System von Mercedes-Benz noch nicht. Zu haben ist es im Übrigen nur als Bestandteil des aufwändigen Navisystems Comand Online für schlappe 2.580 Euro. Die beiden anderen Assistenten gibt es im vergleichsweise günstigen „Spur-Paket“ für 750 Euro.

## Motor und Antriebsstrang

Der Vierzylinder-Einstiegsdiesel leistet 88 kW/120 PS bei 4.600/min. Er ist **gut gedämmt**, klingt aber beim Beschleunigen **kernig**. Seine Leistung entfaltet er sehr gleichmäßig und ohne ein Turboloch, das kommt den Fahrern sehr entgegen. Wer einem Motorrad folgen oder auf der Einfädelspur rasch beschleunigen möchte, muss die Gänge ausdrehen. Der C 180 CDI ist auf Überlandfahrten ein angenehmer Gleiter, den man auch **schaltfaul fahren** kann.

Die Kupplung greift präzise, erfordert aber recht hohe Bedienkräfte. Rangieren kann man mit Standgas alleine. Die **Sechsgang-Schaltung** hat etwas lange Schaltwege, aber die Gänge lassen sich sehr genau einlegen. Der Fahrer bekommt eine gute Rückmeldung. Das war speziell bei den Hecktrieblern von Mercedes-Benz lange Zeit nicht so. Die Übersetzung passt sehr gut zum Motor. Die serienmäßige **Schaltanzeige** fordert bei Tempo 50 den vierten Gang und lässt den fünften erst bei echten 60 km/h zu. Dagegen passt der siebte Gang sogar schon ab 70 km/h, während er bei den meisten Wettbewerbern erst ab 80 km/h passt.

Die **Start-Stopp-Automatik** funktioniert genauso wie bei den Wettbewerbern. Sie stellt den Motor schon beim Ausrollen **weich** ab und startet ihn ebenso weich wieder, sobald man das Kupplungspedal tritt. Auch beim Anrollen schaltet sich der Motor ein. Laut Bedienungsanleitung funktioniert der Motorstopp maximal viermal hintereinander. Selbst nach dem Start mit einem heißen Wagen, wenn die Klimaautomatik mit dem Herunterkühlen ordentlich zu tun hat, funktioniert die Start-Stopp-Automatik schon nach kurzer Zeit. Sie **verringert etwas die Gebläseleistung**.

Bei einem Leergewicht von 1.565 Kilogramm beträgt das zulässige Gesamtgewicht des C 180 CDI 2.080 Kilogramm. Er darf wie alle anderen CDI-Modelle der C-Klasse bis zu 1.800 Kilogramm schwere Anhänger ziehen.

## Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Continental Sport Contact in der Dimension 225/45 R17 bestückt. Der Testwagen hatte die serienmäßigen selektiven Dämpfer, mit denen seine **Federungsabstimmung sehr ausgewogen und geglückt ist**. Er rollt geschmeidig über grobe Unebenheiten, ohne sich aufzuschaukeln. Das **Fahrgefühl ist sehr gediegen**.

## Verbrauch

Auf knapp 1.300 Test-Kilometern verbrauchte der Mercedes-Benz C 180 CDI Elegance im **Durchschnitt 5,1 Liter** Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer. Das ist besonders für diese Fahrzeugkategorie ein **sehr guter Wert**, den man

beispielsweise mit einem BMW 320d EfficientDynamics Edition nur knapp unterbieten kann, und das auch nicht bei jedem Einsatzprofil.