

Die Wertanlage

Seit Jahren gehört die C-Klasse zu den beliebtesten und wertstabilsten Fahrzeugen in der Mittelklasse
Text: Tobias Kerner



größzügigeren Platzangebot, einer exzellenten Sicherheitsausstattung und modernen, leistungsstarken Motoren avancierte die C-Klasse umgehend zum Bestseller.

Anfang 1996 komplettierte die elegante, gleichwohl äußerst geräumige Kombiversion (bei Mercedes stets „T-Modell“ genannt) die Modellpalette.

IMAGE

Überragende (Langzeit-) Qualität und hohe Zuverlässigkeit sprechen für einen Mercedes, und diese Vorzüge rechtfertigen die im Vergleich zu den meisten Konkurrenzmodellen höheren Neu- und Gebrauchtwagenpreise. Mit einer C-Klasse erwirbt man ein Fahrzeug, das bereits mit vielen Qualitäten aufwarten kann, die sonst nur in der Oberklasse selbstverständlich sind.

OPTIK UND KAROSSERIE

Das Design der ersten C-Klasse-Generation ist zurückhaltend und geschmackvoll. Die Mittelklasselimousine erinnert vor allem von vorne und von der Seite an die Mercedes-Designsprache der 80er Jahre: Die Frontpartie wird geprägt von den großen rechteckigen Scheinwerfern und dem wuchtigen Kühlergrill. In der Seitenansicht präsentiert sich der Viertürer als Limousine mit klassischen Proportionen. Insgesamt stellt das Design eine behutsame Weiterentwicklung des Designs des Mercedes 190 dar.

Fast schon gewagt ist dagegen die Heckpartie mit den großen dreieckigen Rückleuchten und dem schräg ausgeschnittenen Kofferraumdeckel. Dies macht die gut 4,51 Meter lange C-Klasse bei ihrer Vorstellung unverwechselbar und wurde nach und nach prägend für die Mercedes-Modellfamilie. Gerade aus dieser Perspektive wirkt die erste C-Klasse überraschend frisch und zeitgemäß. Dies gilt besonders für die nach der umfangreichen Modellüberarbeitung im September 1997 vom Band gelaufenen Fahrzeuge.

Anlässlich der Modellpflege spendierte Mercedes Limousine und T-Modell ein behutsames Facelift (u. a. neue Frontschürze mit integriertem Spoiler, Seitenschweller und Heckschürze). Damit wirkt der Stuttgarter um einiges dynamischer, was nicht nur dem T-Modell mit seinem formschönen, leicht abgerundeten Kombiheck gut steht.

Die hervorragend verarbeitete, steife Karosserie bietet ein gutes Platzangebot. Der mit 430 Litern ausreichend große Kofferraum der Stufenhecklimousine kann variabel erweitert werden, sofern die Durchladeeinrichtung geordert wurde (gegen Aufpreis).

Das T-Modell schluckt sogar 465 bis maximal 1510 Liter, hier lassen sich die Rücksitze serienmäßig umklappen. Schwerwiegende Mängel im Bereich der Karosserie sind äußerst selten. Gebrauchtwagenkäufer müssen normalerweise lediglich mit defekten Scheinwerfern, Blink- und Rückleuchten sowie Problemen mit der Zentralverriegelung (Funkfernbedienung streikt) rechnen.

MOTOR UND GETRIEBE

Dank der reichhaltigen Motorenpalette kommen sowohl Leistungsreaks als auch Sparfüchse voll auf ihre Kosten. Besonders günstig kann man C-Klasse mit dem 1,8 l Basisbenziner (C 180) fahren. Der Vierzylinder mit seinen 90 kW/122 PS bietet ausreichende Fahrleistungen (0-100 km/h in gut 12 Sekunden, Spitze 193 km/h) und eine befriedigende Laufkultur bei genügsamem Verbrauch (ca. 9 Liter Super).

Der 2,0 l Vierzylinder im C 200 ist bei praktisch identischem Verbrauch etwas durchzugsstärker und spritziger (0-100 km/h in 11 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 203 km/h). Wer Wert auf besonders gute Fahrleistungen und einen sehr kultiviert zu Werke gehenden Motor legt, sollte zum feinen C 280 mit seidig-kraftvollem 2,8 l Sechszylindermotor (142 kW/193 PS bzw. 145 kW/197 PS) greifen. Damit sind 230 km/h ebenso möglich wie ein flotter Sprint von 0 auf 100 km/h in nur ca. 8,5 Sekunden. Der Verbrauch liegt bei gut 11 bis 12 Litern Super.

Ähnliche Fahrleistungen bietet der ab 1995 erhältliche C 230 Kompressor, der in Preis und Unterhalt billiger ist (Verbrauch um ca. 10 Liter). Der 2,3 l Vierzylinder ist dank des Kompressors die sportlichere und durchzugsstärkere, aber etwas weniger kultivierte Alternative zum C 280.

Sehr laufruhig ist auch der 2,4 Liter-Sechszylinder mit 125 kW/170 PS – eine Nerven schonende Komfortmotorisierung, die ihre Freunde hat.

Von den älteren Dieselmotoren ist besonders der 2,5 l Fünfzylindermotor des C 250 Turbodiesel empfehlenswert. Der Motor entwickelt dank Turboaufladung und Vierventiltechnik 110 kW/150 PS und macht der C-Klasse gehörig Beine (Spitze deutlich über 200 km/h), der Verbrauch ist mit Durchschnittswerten um 8 Liter Diesel akzeptabel. Am interessantesten sind die ab September 1997 eingeführten Common-Rail-Motoren mit Direkteinspritzung und Turboaufladung. Sowohl der bärenstarke C 220 CDI (92 kW/125 PS) als auch der etwas schwächere C 200 CDI (ebenfalls mit fast 2,2 Liter Hubraum, in der Leistung aber auf 75 kW/102 PS gedrosselt) vereinen Spritzigkeit, Laufkultur und Sparsamkeit in einer vorher bei Dieselmotoren unbekanntem Art und Weise. Natürlich hat sich dies längst herumgesprochen, dementsprechend teuer und begehrt sind gebrauchte CDI-Versionen.

Die exaktere Schaltung der C-Klasse stellt einen deutlichen Fortschritt gegenüber früheren Mercedes-Getrieben dar. Am meisten Freude bereitet jedoch das gegen Aufpreis erhältliche Fünfgang-Automatikgetriebe mit seinen sanften Schaltvorgängen. Es ist gut abgestuft und harmonisiert vor allem mit den Drehmomentstarken Motoren exzellent.

Anfangs traten ein paar Motorschäden bei den Vierventil-Dieselmotoren auf. Bei älteren Fahrzeugen kann in Einzelfällen das Automatikgetriebe für kostspieligen Ärger sorgen. Weitere mögliche Mängel sind defekte Zylinderkopfdichtungen, undichte Kühlschläuche, eine defekte Lichtmaschine sowie Störungen im Bereich der Motor- bzw. Zündelektronik und Einspritzanlage.

Damit keine Missverständnisse aufkommen: Die C-Klasse ist überdurchschnittlich zuverlässig. Lediglich Ölundichtigkeiten, eine entladene Batterie oder streikende Wegfahrsperrn sind häufiger zu beklagen.

INSTRUMENTE UND INNENRAUM

Das Cockpit der C-Klasse präsentiert sich im bewährten Mercedes-Stil und ist sehr übersichtlich. Die Instrumente sind problemlos ablesbar, die Schalter und übrigen Bedienelemente sind einfach zu finden. Gewöhnungsbedürftig ist für Mercedes-Neulinge höchstens, dass auch die C-Klasse wie größere Mercedes-Modelle eine fußbetätigte Feststellbremse besitzt.

Alles macht einen sehr soliden Eindruck, und bereits im Herbst 1995 wurde das Cockpit durch feine Materialien weiter aufgewertet.

Erstmals hat Mercedes bei den Polsterstoffen viel Mut bewiesen und auf Wunsch auch frische Farben für den Innenraum angeboten. Dank der vielen erhältlichen Extras präsentieren sich viele Fahrzeuge im Innenraum als kleine Luxusfahrzeuge. Hochwertige Lederbezüge, eine Klimaanlage und elegante Holzapplikationen sind besonders beliebt.

Beeindruckend ist der Fortschritt beim Platzangebot. Im Gegensatz zum 190er gibt es für vier Personen mehr als ausreichend Bewegungsfreiheit, endlich können auch die Hinterbänkler längere Reisen ohne Knieschmerzen überstehen. Die C-Klasse ist als Limousine und T-Modell somit voll familientauglich. Die bequemen Sitze, vorne auch noch einfach und wirkungsvoll verstellbar, sind ein weiterer Pluspunkt.

Vor dem Gebrauchtwagenkauf sollte der Zustand der Klimaanlage überprüft werden, da sie regelmäßig benutzt und alle paar Jahre auch gewartet werden muss.

FAHRVERHALTEN, SICHERHEIT UND BREMSEN

Dem guten Ruf von Mercedes in Sachen Sicherheit genügt selbstverständlich auch die C-Klasse. ABS, Gurtstraffer und Fahrersairbag waren von Produktionsbeginn an in jedem Modell installiert. Ein gutes Jahr später gab es auch den Beifahrersairbag serienmäßig (vorher gegen Aufpreis erhältlich), ab Sommer 1997 dann Seitenairbags vorne. Bei Crashtests hat C-Klasse dank der steifen Karosseriestruktur stets gut abgeschnitten.

Das souveräne Fahrverhalten der über die Hinterräder angetriebenen C-Klasse sorgt für viel Vertrauen. Selbst in schnellen Kurven und bei Nässe lässt sich der satt auf der Straße liegende Mercedes problemlos beherrschen. Dies gilt in besonderem Maße für die mit einer Antriebsschlupfregelung ausgestatteten Fahrzeuge (ab April 1998 bei allen Versionen serienmäßig). Noch mehr Sicherheit bietet ESP (ab Sommer 1999 serienmäßig). Außerdem ist die C-Klasse dank der leichtgängigen und exakten Servolenkung ein handliches Fahrzeug. Hervorzuheben ist der hervorragende Federungskomfort. Trotz einer tendenziell eher straffen Fahrwerksabstimmung, die für viel Sicherheit sorgt, gehört die C-Klasse in bester Mercedes-Tradition zu den komfortabelsten Modellen in ihrem Segment. Die ABS-unterstützten Bremsen sind unempfindlich gegen Fading und verzögern wirkungsvoll. Der Zustand von Bremsbelägen, Bremsscheiben und Gelenkwellen sowie die Wirkung der Feststellbremse sollte rechtzeitig überprüft werden.

DER MARKTPLATZ

Aufgrund ihrer bekannten Allround-Qualitäten und nicht zuletzt dem hervorragenden Image ist die erste C-Klasse-Generation gebraucht noch immer gefragt und natürlich nicht gerade billig. Die Preise für gepflegte Gebrauchtwagen mit hoher Laufleistung beginnen bei gut 5000,- Euro. Für einen empfehlenswerten C 220 CDI müssen in der Regel noch mindestens 12.000,- Euro investiert werden, die aber gut angelegt sind.

MÖGLICHE MÄNGEL

- Bremsbeläge und Bremsscheiben verschlissen
- Wirkung der Feststellbremse unbefriedigend (zieht einseitig)
- Batterie entladen
- Lichtmaschine defekt
- Ölverlust an Motor und Differenzial
- Automatikgetriebe defekt
- Gelenkwellen defekt
- Störungen im Bereich der Motorelektronik und der Einspritzanlage (CDI-Motoren)
- Störungen im Bereich der Zündelektronik, Anlasserkabel gebrochen
- Zylinderkopfdichtung defekt
- Kühlschläuche undicht (Ursache: Marderbiss)
- Wegfahrsperre streikt
- Mängel bei der Beleuchtung (z.B. Blinkleuchten defekt)
- Funkfernbedienung der Zentralverriegelung funktioniert nicht
- Klimaanlage defekt



REPARATURKOSTEN

Stoßstange vorn (ohne Lack):	295,- Euro
Stoßstange hinten (ohne Lack):	325,- Euro
Scheinwerfer kompl.:	280,- Euro
Bremsscheibe vorn:	85,- Euro
Bremsklötze vorn (1 Satz):	105,- Euro
Motor kompl. (AT):	7.105,- Euro
Schaltgetriebe (5-Gang) (AT):	2.200,- Euro
Lichtmaschine (AT):	775,- Euro
Anlasser (AT):	415,- Euro
Wasserpumpe (AT):	330,- Euro
Auspuff ohne Kat: (nur Hauptschalldämpfer)	405,- Euro

Preise inkl. Lohn und Mehrwertsteuer am Beispiel Mercedes C 240 Classic (2,4 Ltr., 125 kW/170 PS) Bj. 1997-2000 Regionale Schwankungen sind möglich

MODELLGESCHICHTE
Mercedes C-Klasse
(gebaut ab 1993)

05/1993	Neueinführung der „C-Klasse“. Die viertürige Stufenhecklimousine ist als C 180 mit 1,8 l Vierzylinderbenziner (90 kW/122 PS), als C 220 mit 2,2 l Vierzylinder (110 kW/150 PS) und als C 280 mit 2,8 l Reihensechszylindermotor (142 kW/193 PS) erhältlich. Außerdem gibt es drei Dieselmotoren: C 200 D mit 2,0 l Hubraum (55 kW/75 PS), C 220 D mit 2,2 l Hubraum (70 kW/95 PS) sowie C 250 D mit 2,5 l Hubraum und 83 kW/113 PS. Die Serienausstattung beinhaltet u.a. ABS und Fahrerairbag.
10/1993	Zusätzlich ist der Mercedes C 200 mit neuem 2,0 l Benziner und 100 kW/136 PS lieferbar.
08/1994	Beifahrerairbag serienmäßig.
09/1995	Modellpflege. Die C-Klasse wird mit einem modifizierten Armaturenbrett und hochwertigen Materialien im Innenraum weiter aufgewertet. Außerdem sind zusätzlich der C 230 Kompressor mit aufgeladenem 2,3 l Vierzylinderbenziner mit 142 kW/193 PS und der C 250 Turbo Diesel mit 110 kW/150 PS erhältlich.
03/1996	Neueinführung der Kombiversion der C-Klasse. Das „T-Modell“ fällt besonders durch die schwungvoll gestaltete D-Säule im Heckbereich auf, bietet aber dennoch reichlich Gepäckraum. Außerdem: Sondermodelle „ATP Tour“ bei der Limousine.
08/1996	C 230 mit 2,3 l Vierzylinder und 110 kW/150 PS ersetzt C 220.
06/1997	Facelift. Die C-Klasse erhält eine leicht modifizierte Front- und Heckpartie und wirkt auch dank sportlicher Schwellerleisten optisch viel dynamischer. Neue V6-Motorengeneration eingeführt: C 240 mit 2,4 l V6 und 125 kW/170 PS, C 280 mit 2,8 l V6 mit 145 kW/197 PS.
09/1997	C 220 CDI mit hochmodernem 2,2 l Turbodiesel mit Common Rail-Technik eingeführt.
06/1998	C 200 CDI mit 75 kW/102 PS lieferbar.
06/1999	Sondermodelle „Esprit Selection“ beim T-Modell. ESP bei allen C-Klasse-Modellen serienmäßig.
09/1999	Sondermodelle „Classic Selection“ bei der Limousine.
03/2000	Modellwechsel bei der Limousine, Einführung der zweiten, völlig neu konstruierten Generation der C-Klasse.
01/2001	Einführung des neuen C-Klasse T-Modells.