



C 180 im hohen Norden: Rast am Kieler Hafen

Die Langstreckeneinsätze führten auch in den Osten der Bundesrepublik

Stadtverkehr in Frankreich: Die Handlichkeit überzeugt



# Die Zäh-Klasse

**DAUERTEST**  
Mercedes C 180

100 000 Kilometer mit einem Mercedes sollten kein Problem sein. Waren sie auch nicht. Der brave Silberpfeil C 180 erwies sich über die gesamte Distanz als zuverlässig.

Eine Distanz von 100 000 Kilometern in gut anderthalb Jahren, das läßt auf intensive Nutzung schließen. Trotz seines bescheidenen Hubraums und einer objektiv nicht herausragenden Motorleistung avancierte der im Mai 1994 in Betrieb genommene C 180 zu einem favorisierten Langstreckenauto im Dauertest-Fuhrpark.

Die Fragen, die gerade dieser Einstiegs-Mercedes aufwarf, waren von elementarer Art. Erstens: Ist gerade dieses Modell, bei seinem Debüt vor zwei Jahren mit einem Lockpreis von kaum über 40 000 Mark versehen, wirtschaftlich? Und zweitens: Wie lebt es sich dauerhaft mit so wenig Hubraum in einem so erwachsenen Auto, das knapp 1,4 Tonnen auf die Waage bringt?

Schon die Überschrift, die sich ausdrücklich nicht auf den als nicht besonders temperamentvoll geltenden Vierzylinder bezieht, liefert eine positive Beantwortung der ersten Frage, über die im Detail noch zu reden sein wird. Auch von den Gefühlen, mit einem Golfmotor-Hubraum in einem so stattlichen Auto unterwegs zu sein, soll intensiver gesprochen werden, als dies in einem Einzeltest möglich ist.

Doch beginnen muß man mit einem weitgehend unerkannt bleibenden Phänomen, das gerade für den C 180 symptomatisch ist. Kaum eines der vielen Exemplare, die auf Deutschlands Straßen zirkulieren, entspricht der wahren Basis, ist also ohne Zutaten. Kaum einer also, den man herumfahren sieht, hat jene 40 825 Mark aus dem Debütjahr 1994 oder die 44 620 aus der aktuellen Baureihe gekostet.

Auch das Dauertest-Exemplar von auto motor und sport entsprach so gesehen dem regulären Käuferverhalten und hätte die Mercedes-Kasse nicht unerheblich bereichert. Zusammen mit dem automatischen Sperrdifferential (ASD), das inzwischen von ETS (Elektronisches Traktions System) abgelöst wurde, Außentemperaturanzeige, elektrischen Fen-

FOTOS: BANGEMANN, JESKE, SCHMID, H.D. SEUFERT, H.P. SEUFERT, TSCHOVIKOV



Der Kofferraum genügt auch größerem Gepäckbedarf



Ende ganz ohne Schrecken: Der kleinste Mercedes bewährte sich



Auf Winterreifen ist der C 180 bei glatter Fahrbahn dringend angewiesen

sterhebern vorne, wärmedämmendem Glas, Durchlademöglichkeit, Leichtmetallrädern, Skisack, Metallic-Lackierung und Sitzheizung vorn gegen kühle Tester-Gesäße erhöhte sich der Gesamtpreis einst auf knapp 54 000 Mark. Heute würde der gleiche C 180 sogar 55 000 Mark kosten.

Der stärkere Zweilitermotor hätte den Preis um weitere 4500 Mark nach oben getrieben, der 220 sogar um annähernd 10 000 Mark. Aus dem braven C ein Auto zu machen, das den Nerz nach innen trägt, ist also kein



Bremsenrubbeln bei hohem Tempo kündigte bei km-Stand 44 489 an, daß die **Bremsscheiben vorn** un- rund geworden waren und der Erneuerung bedurften

Problem, aber auch nicht das Thema. Denn die Klammer vom angenehmen Mercedes-Fahren und den niedrigsten Unterhaltskosten findet sich nur an der Basis – mit jenem Vierzylinder, dessen 1799 Kubikzentimeter auf dem Papier weit bescheidener wirken als in der Praxis.

Dabei zeigte der vierventilige Antrieb über die gesamte Laufstrecke ein stoisches Unbeeindrucktsein von dem insgesamt hohen Lastkollektiv, dem er ausgesetzt war. Wie die Tabelle mit den Fahrleistungen beweist, verbesserten sich Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit gegen Ende des Marathons.

Niemals mußte Öl nachgefüllt werden, und der Benzinverbrauch ist mit einem Mittel von unter zehn Litern auf 100 Kilometer als maßvoll in An-

STÖRUNGEN	
km	
18 935	Gas bleibt zeitweise bei 3000/min hängen
30 299	Motor ölundicht
30 553	Hupe klingt kläglich
33 998	Linkes Abblendlicht defekt
42 289	Rechtes Bremslicht ohne Funktion
44 489	Bremsen rubbeln bei starker Verzögerung, Motor ölundicht
56 863	Hupe defekt
64 219	Motor ölundicht, Heizgebläse laut

Klaus Westrup schätzte den Langstreckenkomfort des Mercedes C 180

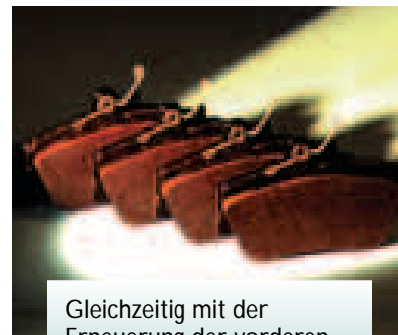


**„Mit nur 1,8 Liter Hubraum zeigte der 1,4 Tonnen wiegende C 180, daß hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten auch mit Minimalmotorisierung gelingen“**

MODELLPFLEGE MERCEDES C 180	
Sept 95	Serienmäßig Breitreifen und breitere Spur Neue Bedieneinheiten für Heizung, Klimaanlage und Klimatisierungsautomatik Fünfstufiges Frischluftgebläse Staubfilter und Umluftschtaltung Weiße Blinkergläser vorn und bichromatische Heckleuchten Neuentwickeltes Kombi-Instrument Neuentwickelte Schalter in der Mittelkonsole Neuentwickelte Radzierblenden Holzverzierungen im Innenraum Geändertes Stoffdessin
Dez 95	Modellerweiterung durch C 230 Kompressor und C 250 Turbodiesel
Feb 96	Sicherungshaken der Motorhaube geändert

betracht der häufig zügigen Gangart zu bezeichnen. Verbrauchswerte von 8,5 Litern waren das Resultat ruhiger Fahrweise und bestätigten die These von der Wirtschaftlichkeit des 180.

Mechanisch blieb das Triebwerk kerngesund. Woran es litt, waren leichte Ölundichtigkeiten, die allesamt im Zuge der Garantie kostenlos beseitigt wurden. Einmal (km-Stand 30 299) war es die Dichtung für den Ölstandgeber, dann trat Öl an einem Gewindebolzen am Träger der Servopumpe aus



Gleichzeitig mit der Erneuerung der vorderen Bremsscheiben wurden auch die **Bremsbeläge vorn** ersetzt – das einzige Mal im Dauertest

(km 45 507), schließlich, bei km-Stand 64 679, mußte ein Kurbelwellen-Radialdichtring ausgetauscht werden. Als Sekundärschaden gab es eine leicht verölte Kupplungsmi-nehmerscheibe zu beklagen, die ebenfalls erneuert wurde.

Das war aber schon alles, und es hatte natürlich keinen Einfluß auf das Wesen gerade dieses Triebwerks. Es zeigte zweifellos seine größten Meriten bei zügiger Autobahnfahrt. Hier sind, von allzu großen Höhendifferenzen einmal abgesehen, sehr hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten möglich, und dies bei einer für Vierzylinder recht bemerkenswerten Laufruhe. In keinem Drehzahlbereich oder Lastzustand nervt der hubraumschwache Motor; er gibt sich so weit weniger schmalbrüstig, als er tatsächlich ist. ▷

Forciertes Fahren auf der Landstraße, auch das zeigten die 100 000 Kilometer, ist seine Sache weniger. Hinzu kommen die Hakeligkeit der Schaltung, die zu lange Übersetzung und – zumal in den unteren beiden Gängen – jene Gummiartigkeit in der Kraftübertragung, die den zur Auto-Historie gewordenen Bonanza-Effekt bewirkt. Auch der Dauertestwagen war davon nicht frei, was einen kecken Kollegen zu der Äußerung veranlaßte, elastisch sei der C 180 ja, aber eben nur im Antriebsstrang.



Auch Kurzstreckenbetrieb gehörte zum Fahrprogramm

REPARATUREN		
km		Kosten*
19 625	Motoreinstellung geprüft, Gaszug und Umlenkungssegmente gereinigt und gefettet, Drehzahl einreguliert	(194,35)
30 299	Scheibenwischergummi erneuert Dichtung für Ölstandgeber erneuert	12,40 (48,30)
32 458	Hupe ausgewechselt	(82,80)
34 036	Linke Abblendlichtlampe erneuert	13,50
42 695	Rechte Bremslichtlampe ersetzt	4,50
45 507	Bremsscheiben vorn und Bremsbeläge vorn und hinten erneuert Scheibenwischerblatt ausgewechselt Gewindebolzen am Träger der Hilfslenkpumpe erneuert	(668,15) 48,88 (365,70)
59 439	Scheibenwischergummi gewechselt Kabelverbindung an Hupe befestigt	11,27 (12,54)
64 679	Hinteren Kurbelwellen-Radialdichtring und Kupplungsmitnehmerscheibe erneuert Heizgebläsemotor gewechselt	(878,60) (380,65)
78 551	Scheibenwischerblatt erneuert	36,34
91 564	Scheibenwischergummi gewechselt	11,58

\* alle Preise in Mark, Preise in Klammern sind Garantiebeziehungsweise Kulanzarbeiten  
 ⚠ Die markierten Reparaturen erforderten außerplanmäßige Werkstattaufenthalte

ner straffen Polsterung zu tun hat. Selbst die Bezüge hielten durch – das Bild von der sprichwörtlichen Mercedes-Qualität stimmte bis ins Detail.

Ein bißchen kümmerlich dagegen die Hupe, die vor allem Oft-und-gerne-Huper Otto Hofmayer mit ihren kläglichen Lauten verbitterte. Das Scheibenwischergummi wurde zweimal gewechselt, ebenso oft mußte auch das Scheibenwischerblatt erneuert werden. Eine gewisse Sensibilität ist im Umgang mit dem Einarmwischer angebracht, denn schon



Auch der Verschleiß der **Bremsbeläge hinten** war insgesamt gering. Sie wurden zusammen mit dem Tausch der vorderen Bremsscheiben gewechselt



Ölverluste am hinteren Kurbelwellen-Radialring hatten einen Sekundärschaden zur Folge. Die **Kupplungsmitnehmerscheibe** verölte (km 64 679)

Angenehmes Reisen also vor allem bei gleichmäßiger Fahrt, und da mit weit mehr Motorkomfort als zunächst erwartet. Doch der C 180 wäre ein schlechter Mercedes, wenn sich das gute Gefühl der Passagiere nur auf die Maschine gründete. Karosserie und Innenausstattung taten auch hier das ihre, um der langen Reise auch gegen Ende nicht den geringsten Nachgeschmack zu geben. Denn ähnlich wie beim Antrieb zeigten sich keine Ermüdungserscheinungen – weder an der Karosserie selbst noch im Interieur oder bei den Sitzen.

Alles blieb neuwertig – Hauben und Türen schlossen einwandfrei, die Sitze waren vom Zustand des Durchsitzens weit entfernt. Daß sie bei der hohen Zahl ihrer Benutzer nicht nur positive Reaktionen auslösten, spricht nicht gegen ihre Grundqualität, die auch mit ei-

Thomas Fischer bemängelt Motor und Schaltung des Mercedes C 180



**„Der durchzugsschwache Motor und die lange Übersetzung bedingen häufiges Schalten. Das bereitet aber wegen des hakeligen Getriebes und des Bonanza-Effekts bei Lastwechseln kein Vergnügen“**

zarte Abnutzung des Gummis führt zu unschönen und konturenreichen Schlieren auf der Windschutzscheibe. Daß der Wischer nach Standzeit im Regen gut ist für eine Dusche des einsteigenden Beifahrers, wenn man ihn nur rechtzeitig in Bewegung setzt, zeigte der Dauertestbetrieb ebenfalls.

Keine grundlegenden mechanischen Probleme also im Verlauf der langen Distanz, eine Störungsliste, deren Kürze überzeugend wirkt, dazu eine de facto-Neuwertigkeit des gesamten Automobils – da bleiben nur noch Dinge an der Peripherie des Autolebens erwähnenswert. Zum Beispiel der Reifenverschleiß, der ebenfalls ungewöhnlich gering war. Die Erstausrüstung Michelin MX V3 A wies nach insgesamt 23 000 Kilometern noch eine

stattliche Restprofiltiefe von 50 Prozent auf.

Die Beurteilung gerade dieses Reifens ist überwiegend positiv, besonders gelobt wurde der geschmeidige Abrollkomfort. Kurze Zeit lief auch der Conti Eco Contact CP, bei der Winterbereifung wurden sowohl Conti Winter Contact als auch Bridgestone WT 11-Pneus verwendet, die sich als harmonischer in der Summe der Eigenschaften herausstellten. Zusammen mit ASD, das bei geringen Geschwindigkeiten eine hochprozentige Sperrwirkung



Der gute Federungskomfort versüßte schlechte Straßen

bietet, kannte der C 180 auch auf tief verschneiten Straßen keine Traktionsprobleme.

Auch die Bremsanlage erledigte ihre Aufgabe unauffällig. Erstmals machte bei km-Stand 44 489 ein Rubbeln beim Verzögern aus hohen Geschwindigkeiten auf beginnenden Verschleiß aufmerksam. Die vorderen Bremsscheiben zeigten ein ungleichmäßiges Verschleißbild und wurden, samt Belägen vorne und hinten, erneuert. Die Tatsache, daß auch

WARTUNG UND REIFEN		
km		Kosten
17 041	Wartung mit Ölwechsel und Material	234,89
23 458	1 Satz Sommerreifen (Continental ECO Contact CP, 195/65 R 15 V) Montage und Auswuchten	945,30 110,-
30 299	Inspektion mit Ölwechsel und Material Luftfilter und Zündkerzen erneuert	618,76 61,18
31 184	1 Satz Winterreifen (Continental Winter Contact TS 770, 195/65 R 15 T) Montage und Auswuchten	906,20 120,34
45 507	Wartung mit Ölwechsel und Material Räder achsweise getauscht und ausgewuchtet	240,12 68,08
55 329	Sommerreifen montiert und ausgewuchtet (Continental ECO Contact CP)	108,-
59 439	Inspektion mit Ölwechsel und Material Luftfilter und Zündkerzen erneuert	569,76 61,75
78 551	Wartung mit Ölwechsel und Material	233,11
84 924	1 Satz Winterreifen (Bridgestone WT-11, 195/65 R 15 H) Montage und Auswuchten	804,80 108,-
91 564	Inspektion mit Ölwechsel und Material Zündkerzen, Luft- und Kraftstofffilter erneuert	583,03 76,80

ABGASTEST	
Der Mercedes C 180 wurde noch nach der alten europäischen Abgasvorschrift 91/441/EWG typgeprüft, die im Januar 1996 deutlich schärferen Anforderungen mit praktisch halbierten Limits gewichen ist. Auch Autos mit höherer Laufleistung können die alten Grenzwerte erfahrungsgemäß meist einhalten. Das gilt auch für den Mercedes C 180. Die obligate Abgasmessung am	Ende des Dauertests auf dem Rollenprüfstand des TÜV Bayern in München ergab folgende Werte (Serien-Grenzwerte jeweils in Klammer): Kohlenmonoxid (CO): 0,92 (3,16) Gramm pro Kilometer, Summenwert aus Stickoxiden (NO <sub>x</sub> ) und Kohlenwasserstoffen (HC): 0,62 (1,13) Gramm pro Kilometer. Damit erzielte der Mercedes ein sehr gutes Ergebnis.

Christian Bangemann ist vom Sitzkomfort im C 180 nicht überzeugt



*„Für lange Strecken sind die Vordersitze zu hart gepolstert. Andererseits waren sie am Testende noch nicht durchgesessen“*

die Bremsbeläge nicht in Rechnung gestellt wurden, darf als erstaunlich gelten. Im übrigen zeigt die Reparaturkosten-Tabelle, daß aus zwei Gründen nur Minimalbeträge anfielen. Einmal ging sehr wenig kaputt, zum zweiten wurden – drei außerplanmäßige Werkstattbesuche eingeschlossen – die Garantie-Statuten erfolgreich bemüht.

Auch die Reinigung des Gaszugs und seiner Umlenksegmente, notwendig geworden kurz vor 20 000 km durch gelegentliches Hängenbleiben, ver-



Kleine Ursache, große Wirkung. Der Radialdicht-ring am hinteren Kurbelwellenende wurde ölundicht und bewirkte einen Folgeschaden (km 64 679)

ursachte keine zusätzlichen Kosten, ebensowenig wie die Erneuerung der Hupe bei km-Stand 32 458 oder des Heizgebläsemotors, der durch raschelnde Töne auf sein beginnendes Leiden aufmerksam gemacht hatte (km-Stand 64 679).

Das war's dann schon, kostenmäßig die Gesamtabrechnung kaum belastend. Hier gingen die Wartungskosten naturgemäß weit stärker ein, aber sie erwiesen sich für ein Auto dieses Formats als sehr angemessen. Die kleine Inspektion, fällig alle 15 000 Kilometer und einen Ölwechsel beinhaltend, kostete rund 240 Mark, die große, alle 30 000 Kilometer fällig, lag zwischen knapp 570 und gut 620 Mark. Der C 180 machte also auch in diesem, im allgemeinen von Konsumentenseite eher gefürchteten Bereich seinem An-

spruch, der wirtschaftlichste Mercedes überhaupt zu sein, alle Ehre.

So sieht denn auch die Bilanz der Gesamtkosten unter dem Strich günstig aus. Aus ihnen errechnet sich nämlich ein Kilometerpreis von 19 Pfennig, abzüglich der anteiligen Kosten von Benzin, Öl und Reifen ergibt sich der auch im vergleichbaren Umfeld sehr niedrige Wert von nur 2,2 Pfennig pro Kilometer.

Schließlich sorgt auch die Tatsache, daß der Schätzpreis nach Ablauf der 100 000 Kilo-



Der Motor für das Heizgebläse machte durch raschelnde Geräusche auf sich aufmerksam und wurde ausgewechselt (km 64 679)

meter noch annähernd 30 000 Mark betrug, für beruhigende Gefühle – wie übrigens auch der übergeordnete Gedanke, daß der Verkauf gerade dieses Mercedes-Modells kein ernsthaftes Problem sein dürfte.

So ging der Kilometer-Marathon, den der kleine Mercedes in solcher Massierung sonst selten erleben dürfte, ganz unspektakulär zu Ende, ohne geborstene Pleuelstangen und mit einer erfreulichen Wirtschaftlichkeitsrechnung, die die eingangs gestellte Frage klar beantwortet. Ein bißchen aufregend wurde es nur einmal, km-Stand 63 000. Ein Ganove hatte an dem silbergrauen C 180 im nächtlichen Stuttgart das hintere Dreiecksfenster eingeschlagen und sich enttäuscht zurückgezogen. Vermuteter Grund: Basismodell. Klaus Westrup

## TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Erstzulassung	16. Mai 1994
Fahrgestellnummer	WDB2020181A100587
km-Stand bei Übernahme	1839
km-Stand bei Abschluß	101900
gefahrte km	100061
Hubraum cm <sup>3</sup>	1799
Leistung kW (PS) bei 1/min	90 (122) 5500
Leergewicht/zul. Gesamtgewicht kg	1382/1830

### Fahrleistungen

Beschleunigung	in Sekunden
	Dauertest Anfang/Ende
0 – 60 km/h	5,7/5,2
0 – 100 km/h	12,5/11,9
0 – 120 km/h	17,7/16,7
0 – 130 km/h	20,7/19,4
0 – 140 km/h	24,4/23,5
0 – 160 km/h	35,7/34,0
Höchstgeschwindigkeit in km/h	192/195

### Verbrauch

DIN - Verbrauch	in Liter/100 km
bei 90 km/h	6,4
bei 120 km/h	8,1
Stadtverkehr	11,0
Verbrauchswerte im Test:	
minimal	7,3
maximal	12,4
Testverbrauch	9,7
Kraftstoffsorte	Super bleifrei

## PREISE UND UNTERHALTSKOSTEN

### Neupreis und Schätzpreis<sup>1)</sup>

Testwagenpreis am 26. 5. 1994	53 774,- <sup>2)</sup>
Testwagenpreis am 1. 3. 1996	54 919,- <sup>2)</sup>
Schätzpreis nach 100 000 km	28 800,- <sup>2)3)</sup>

### Festkosten pro Jahr

Kraftfahrzeugsteuer	238,-
Haftpflicht-Versicherung	1739,- <sup>4)</sup>
Teilkasko-Versicherung	442,- <sup>5)</sup>
Vollkasko-Versicherung	2045,- <sup>6)</sup>

### Betriebskosten über 100 000 km

Kraftstoff	9700 Liter	14 065,-
Ölnachfüllmenge	0 Liter	0,-
Ölwechsellmenge	34,6 Liter	644,60
Wartung (ohne Öl)		2083,12
Reparaturen		138,47
Reifenkosten anteilig		1621,83
Gesamtkosten	18 553,02	(Pf/km) 19,0
Gesamtkosten abzüglich Kraftstoff, Öl und Reifen	2221,59	(Pf/km) 2,20

<sup>1)</sup> alle Preise in Mark; <sup>2)</sup> einschließlich ASD, Außentemperaturanzeige, Beifahrersitz höhenverstellbar, Durchlademöglichkeit, wärmedämmendes Glas rundum, Klima-Anlage, Kopfstützen hinten, Lederlenkrad, Leichtmetallräder, Metall-Lackierung, Sitzheizung vorn, Skisack; <sup>3)</sup> Händlerverkaufswert; <sup>4)</sup> Regionalklasse RS3 (100 Prozent-Prämie); <sup>5)</sup> Typklasse 19, Regionalklasse R3 (ohne Selbstbeteiligung); <sup>6)</sup> Typklasse 17, Regionalklasse R3 mit 650 Mark Selbstbeteiligung.

## „Der Motor wirkt etwas deplaziert“

Lesererfahrungen mit dem Mercedes C 180.

Seit zirka zwei Jahren fahre ich einen Mercedes C 180 und habe mittlerweile 45 000 Kilometer zurückgelegt. Ich habe mir dieses Fahrzeug sportlich aufgebaut und muß sagen, daß ich froh bin, nicht – wie zuerst beabsichtigt – den Einheitsbrei von BMW gekauft zu haben.

Da es natürlich kein perfektes Fahrzeug gibt, hat der Mercedes auch ein paar Schwachstellen. Da wäre zum Beispiel die hakelige Schaltung bei kaltem Motor, was aber schon Tradition bei Mercedes hat. Auch die Motorisierung des 180er ist im unteren Bereich der Drehzahlen etwas zu schwach, welche aber immer noch ausreicht, wenn man es nicht eilig hat. Ansonsten gibt es an diesem Fahrzeug nichts auszusetzen.

Rico Müller,  
09456 Buchholz

Schon nach dem ersten Tag machte sich bei 2800 Umdrehungen ein vibrierendes Geräusch im linken Fußraum bemerkbar. Um so niedriger die Außentemperatur, desto lauter das Geräusch. Nach mehrfachen Beanstandungen wurde das Getriebe sowie die Kupplung komplett erneuert. Laufleistung zirka 6000 Kilometer. Bei 2000 Kilometern funktionierte die Zentralverriegelung der Tankklappe nicht mehr. Der Kunststoffbolzen war abgebrochen. Das Geräusch aber war immer noch da. Nach 9000 Kilometern wurden die Dämpfer der Kraftstoffleitungen ohne Erfolg erneuert. Ein Werksingenieur kam. Er sagte, es wäre eine größere Sache und das Fahrzeug müßte ins Werk nach Stuttgart.

Uwe Henke,  
32816 Schieder-Schwalenberg

Mein Mercedes C 180 ist im Januar 1994 zugelassen worden und hat seitdem zirka 35 000

Kilometer zurückgelegt. Liege geblieben bin ich bisher nicht, jedoch sind folgende Reparaturen aufgetreten: Antrieb Schiebendach ausgefallen, Aussetzer nach Kaltstart (Steuergerät erneuert, Garantie), Anzeige für Kühlwasserstand leuchtet zeitweise, Gurtbefestigung Beifahrerseite lose, Motor ölundicht (Ölwannendichtung erneuert, Kulanz), Beheizung Außenspiegel Fahrerseite ausgefallen, Tank läßt sich nur schwer befüllen (Tankentlüftung Dauerproblem, noch nicht behoben).

Es sind also einige Qualitätsmängel festzustellen, die den positiven Gesamteindruck des Fahrzeugs jedoch insgesamt nicht trüben können. Hervorzuheben ist insbesondere der sehr gute Fahrkomfort, der lediglich durch den in einigen Drehzahlbereichen, insbesondere unter Last, zum Dröhnen neigenden Motor geschmälert wird. Überhaupt wirkt der Motor durch sein geringes Durchzugsvermögen und sein nach

Kleinwagen klingendes Arbeitsgeräusch etwas deplaziert in der „Mini-S-Klasse“. Andererseits sind gerade auf der Autobahn recht hohe Reisedurchschnitte zu erzielen.

*Volker Mateyka,  
24211 Honigsee*

Seit zwei Monaten fahre ich einen 94er C 180 Automat (Grundmodell). Ich habe diesen mit 6000 Kilometern gekauft und habe innerhalb kurzer Zeit 5000 Kilometer zurückgelegt. Dabei habe ich festgestellt, daß es sich um einen sehr angenehmen Reisewagen handelt. Abgesehen von einem lästigen Klappergeräusch, welches sporadisch vom Motorraum her ins Innere des Fahrzeugs dringt, bin ich sehr zufrieden mit diesem Auto. Meine Werkstatt zeigt sich übrigens sehr kulant bei der Suche und Behebung dieses Geräuschs. Als ehemaliger BMW-Fahrer ließ ich mich von einem Kauf eines Mercedes überzeugen und durfte dabei feststellen, daß sich die Firma Mercedes-Benz bezüglich

der Grundausstattung ihrer Fahrzeuge wesentlich verbessert hat.

*Reto Maron,  
CH-3006 Bern*

Nach über 35 000 Kilometern kann ich jedem C 180-Käufer drei Extras ans Herz legen: erstens die sehr gut arbeitende Klimaanlage, zweitens die – besonders auf langen Strecken – wohltuende Multikonturlehne und drittens eine Automatik, damit das Bonanza-Ruckeln und die viel zu lange Übersetzung des vierten und fünften Gangs verschwinden mögen.

Ein Extra, welches man sich hingegen sparen kann, ist das elektronische Traktions-System (ETS) für satte 2156 Mark. Unumstrittener Vorteil ist die Warnlampe im Tachometer bei rutschiger Fahrbahn, die sich durch das serienmäßige ABS ohne nennenswerten Aufpreis realisieren lassen könnte.

*Andreas Claußnitzer,  
90513 Zirndorf-Weiherhof*



Dauertest-Mercedes: gute Lackqualität bei Testende

Nach einem Jahr Fahrbetrieb mit meinem C 180 möchte ich meine Eindrücke wie folgt schildern: Fahreigenschaften, Fahrkomfort und Verarbeitungsqualität des Fahrzeugs sind ausgezeichnet und eigentlich schon Oberklasse. Der im unteren Drehzahlbereich etwas schwache Motor reicht aber für den Alltagsbetrieb vollkommen aus und entschädigt dafür mit guter Laufkultur und moderaten Ver-

brauchswerten (zirka neun Liter). Sehr gut sind die Sitze und der niedrige Geräuschpegel (Windgeräusche) auch bei hohen Geschwindigkeiten. Verbesserungswürdig sind nach wie vor die Schaltung und die schwammige Kupplung ohne exakten Druckpunkt.

*Wolfgang Kentrat,  
40549 Düsseldorf*

Ausschlaggebend für den Kauf des C 180 war für mich das eigentlich beste Preis-Leistungs-Verhältnis in der C-Klasse. Mit ein paar Extras ist man leider schon schnell bei der 50 000 Mark-Grenze angekommen und hat ein eher „nacktes“ Auto. Die Fahrleistungen, trotz 122 PS, hauen mich nicht vom Hocker, jedoch sind Fahrverhalten und Handling gut. Mein Verbrauch, bei einer gelassenen Fahrweise, liegt bei zirka 9,5 Liter. Auch gut.

*Thomas Flinz,  
21244 Buchholz*

Mein Mercedes C 180 Elegance wurde im Januar 1994 zugelassen und hat bis zum heutigen Tag 18 000 Kilometer störungsfrei

zurückgelegt. Er knüpft damit an die Erfahrung an, die ich mit seinem Vorgänger, einem 230 E, über 150 000 Kilometer gesammelt habe. Der C 180 besticht weiterhin durch seine langstreckentaugliche Bequemlichkeit, verbunden mit hohem Sicherheitsstandard und moderatem Kraftstoffverbrauch (8,4 Liter durchschnittlich). Ein rundum erfreuliches Auto, das in seiner Klasse die Maßstäbe setzt.

*Ingo Hölzge,  
53797 Lohmar*

Bis heute ist mein C 180 rund 30 000 Kilometer gelaufen. An Mängeln trat bisher nur auf: Höhenverstellung des Fahrersitzes verstellt sich von selbst, wenn man sich beim Einsteigen in den Sitz fallen läßt; die elektronischen Ventile der Heizung verursachen pochende Geräusche; die Kühlwasserkontrolllampe leuchtet gelegentlich grundlos auf. Konstruktionsbedingte Ärgernisse sind der drehmomentschwache Motor und der hinlänglich bekannte „Bonanza-Effekt“ beim Anfahr-

ren. Außerdem: die lackierten Stoßfänger ohne Gummischutzleisten – ein wahrer Schildbürgerstreich! Schließlich hat die Fußfeststellbremse beim handgeschalteten Fahrzeug in bestimmten Fahrsituationen (Rangieren am Hang) im Vergleich zur Handbremse nur Nachteile.

*Achim Flauaus,  
99817 Eisenach*

Zwei Mal mußte das Auto außerplanmäßig in die Werkstatt. Das erste Mal klemmte bei Kilometerstand 6250 ein Einspritzventil, welches unter Garantie gewechselt wurde. Der zweite Werkstattbesuch erfolgte bei Kilometerstand 11 960, da bei kaltem Motor die Leerlaufdrehzahl in den ersten zwei Minuten schwankte. Durch Eingriff im Motormanagement wurde dieses Problem einigermaßen zufriedenstellend gelöst. Ansonsten bin ich mit dem Auto sehr zufrieden, zumal der Mercedes mit der schweizerischen Spezialausrüstung eine gute Serienausstattung aufweist.

*Erica Räss,  
CH-7302 Landquart*

Für künftige Dauertestberichte ist auto motor und sport an Leserereifahrungen zu folgenden Autos interessiert:

- Audi A4 1.8
- Audi A8 4.2
- Cadillac Seville STS
- Fiat Punto 75 ELX
- Jaguar Sovereign 4.0
- Mazda 323 F
- Opel Corsa 1.4i
- Opel Omega Caravan
- Peugeot 806
- Renault Twingo
- Renault Laguna 2.2 D
- Seat Ibiza
- VW Golf Cabrio
- VW Polo 60

Schicken Sie Ihren Bericht an auto motor und sport, Postfach, 70162 Stuttgart, zu Händen von Herrn Gauss.  
Stichwort:  
Dauertest-Umfrage.