



Mercedes C 200 Cabriolet

Zweitüriges Cabrio der Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Mit dem C 200 Cabriolet ist Mercedes ein guter Wurf gelungen. Es bietet nicht nur gerade in Verbindung mit dem optionalen Luftfahrwerk großen Fahrkomfort, auch die Fahrleistungen in Verbindung mit dem 184 PS starken Vierzylinder-Turbobenziner sind mehr als ausreichend. Zum lässigen Dahingleiten gut geeignet ist die Lenkung, die zwar - passend zum Fahrzeug - etwas entkoppelt wirkt, aber dennoch zielgenaues Fahren erlaubt. Zudem gefallen Details wie der Nackenföhn, für den sich selbst Cabriolet-Puristen heimlich erwärmen dürften.

Das Ergebnis des Schwaben beim ADAC EcoTest ist für ein Cabriolet überraschend gut. Zwar ist der Verbrauch mit 6,6 Litern nicht rekordverdächtig niedrig, aber die Abgasreinigung funktioniert erstklassig. Die vier Sterne im EcoTest wurden mittels portabler Messung der Emissionen auf der Straße überprüft: Auch im realen Verkehr ist das Auto eines der saubersten mit Verbrennungsmotor.

Das Beste oder Nichts, so lautet das Selbstverständnis der schwäbischen Ingenieure - mit dem C 200 Cabriolet ist man recht nahe dran. Beim Preis hört dann die Begeisterung aber auf: Der Testwagen kostet über 66.000 Euro, unter 44.750 Euro bekommt man den offenen Gleiter nicht. **Konkurrenten:** u.a. Audi A5 Cabriolet, BMW 4er Cabriolet, Opel Cascada.








- + hoher Komfort, gute Abgasreinigung, zupackende Bremse
- teure Aufpreispolitik, mäßiger Auftritt beim ADAC Ausweichtest, viele Assistenzsysteme an Automatikgetriebe gekoppelt

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 3,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,8
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,5
	Langstrecke	2,5
	Transport	4,0
	Fahrspaß	3,4
	Preis/Leistung	2,7

EcoTest ★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,8 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungsqualität des Mercedes ist tadellos. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, alle Anbauteile sind sauber eingepasst und die Türen fallen satt ins Schloss. Der Motorraum ist von unten komplett verkleidet, und auch der restliche Unterboden zeigt sich weitgehend glattflächig.

Das hohe Qualitätsniveau setzt sich im Innenraum fort: Die verwendeten Materialien der solide verarbeiteten Interieurteile machen einen wertigen Eindruck und

gefallen mit angenehmer Haptik.

Auch am Stoffverdeck spürt man die hohe Verarbeitungsgüte. Im Testwagen verbaut sind die optionalen und elektrisch ausfahrenden Windschotte hinter den Rücksitzen sowie auf dem Frontscheibenrahmen. Diese reduzieren zwar die Verwirbelungen im Innenraum spürbar, gänzlich wird der Luftzug durch den Innenraum aber nicht unterbunden - das würde sich aber wohl auch kaum ein Cabriofahrer wünschen.

3,4 Alltagstauglichkeit

Ein Cabriolet ist kein Nutzfahrzeug, das gilt auch für den Mercedes. Mit 415 Kilogramm Zuladung, 1,6 Tonnen Anhängelast und 75 Kilogramm Stützlast kapituliert der Viersitzer aber zumindest vom Gewicht her nicht sofort bei jeder Transportaufgabe. Der 50 Liter fassende Tank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis 755

Kilometer. Bestellt man den größeren Tank mit 66 Litern Volumen, kommt man 1.000 Kilometer weit.

⊖ Nur zwei Türen und die nicht vorhandene erlaubte Dachlast sind die größten Einschränkungen im Alltag.

3,0 Licht und Sicht

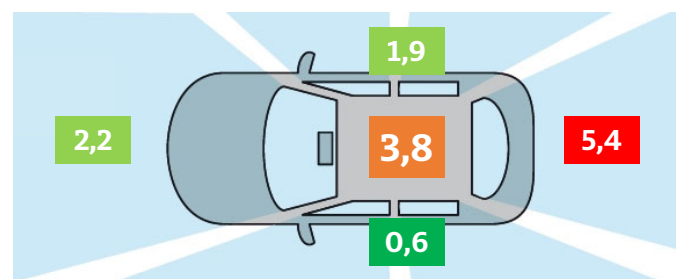
Das schwäbische Cabriolet ist nicht besonders übersichtlich, die Fahrzeugenden vorne und hinten sind vom Fahrerplatz aus nicht einsehbar. Typisch Cabrio wird die Sicht vor allem nach schräg hinten durch die breiten C-Säulen und die recht kleine Heckscheibe beeinträchtigt, wie sich in der ADAC Messung zeigt.

Die tiefe Sitzposition ist nicht optimal für den Überblick auf den umgebenden Verkehr. Durch die flach abfallende Motorhaube lassen sich Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss und die schmale Scheibe schwerer. Parksensoren

sind sehr hilfreich, sie kosten aber Aufpreis und kommen stets im Paket mit einem Einparkassistenten. Überdies gibt es noch eine Rückfahrkamera oder ein 360-Grad-Kamerasystem - gegen Aufpreis natürlich.

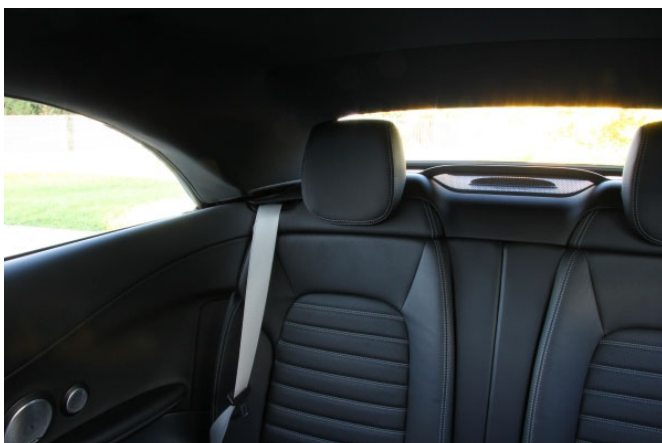
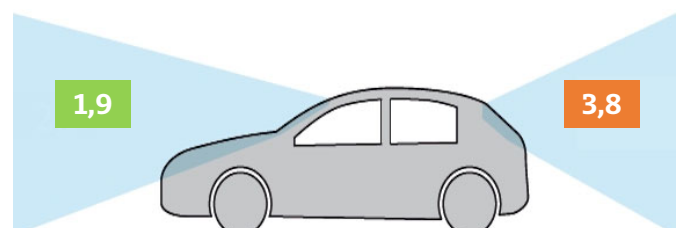
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Nicht versenkbare Kopfstützen und die breiten C-Säulen des geschlossenen Verdecks schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

⊕ Serienmäßig sind beim Cabriolet LED-Scheinwerfer, die standardmäßigen Halogenlampen der anderen C-Klassen muss der offene Wagen also nie tragen. Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind in diesem Kapitel die optionalen adaptiven LED-Scheinwerfer, mit denen der Testwagen ausgestattet war. Der Aufpreis dafür ist zwar mit 696 Euro recht hoch, die Ausleuchtung bei Nacht

allerdings erstklassig. Für bestmögliche Sicht auf Landstraße und Autobahn, beim Abbiegen und in Kurven passt das System die Ausleuchtung automatisch an. In der Aufpreisliste finden sich auch eine automatische Abblendfunktion für die Rückspiegel, zumindest für den inneren und den fahrerseitigen. Die Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen Bereich serienmäßig.

3,1 Ein-/Ausstieg

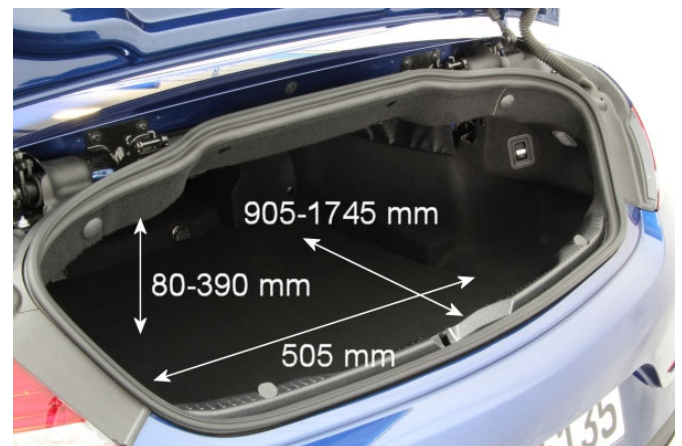
Wer bequem ein- und aussteigen möchte, für den ist ein Cabrio nicht die erste Wahl. Da macht auch die C-Klasse keine Ausnahme. Die Sitze sind tief montiert, zumindest ist aber der Schweller nicht wie bei vielen anderen Stoffdachautos übermäßig breit und hoch.

Die C-Klasse kann gegen Aufpreis mit einem schlüssello-sen Zugangssystem ausgestattet werden, über das der Testwagen aber nicht verfügt.

⊖ Um die hinteren beiden Sitze zu erklimmen, sollte man gelenkig sein. Trotz der Vorklappfunktion der Vordersitze als Einstiegshilfe bleibt das Ein- und Aussteigen auf die bzw. von der Rücksitzbank sehr umständlich. Die Türen sind groß und schwer, deswegen sollte man nicht nur enge Parklücken meiden, sondern auch Steigungen, da die Türen nicht immer sicher offengehalten werden.

3,4 Kofferraum-Volumen

Im Kofferraum finden bei geschlossenem Dach standardmäßig bis zu 305 Liter Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Senkt man den Verdeckkasten nach unten ab, um das Dach öffnen zu können, reduziert sich das Volumen um etwa 75 Liter. Bei umgelegter Rücksitzlehne lassen sich bis 645 Liter verstauen (gemessen bis Fensterunterkante).



Zwischen 230 I und 305 I Volumen bietet der Kofferraum des Cabriolets.

4,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊖ Entriegelt man die federgespannte Heckklappe, öffnet diese selbsttätig. Leider geht dies nicht per Taste am Heck, dort ist nämlich keine. Man muss die entsprechende Taste an der Fernbedienung oder in der Fahrertür drücken. Eine elektrisch schließende Klappe ist für das Cabrio nicht erhältlich, nur das Coupé kann damit ausgestattet werden. Die Ladekante liegt beschwerliche 75 cm über der Straße, auch innen ist die Stufe mit 22,5 cm sehr hoch. Die Kofferraumöffnung ist - wie bei Cabrios üblich - recht klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht

oder gar nicht einladen. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht eine Stufe und im Bereich der Rücksitzlehne ist die Breite eingeschränkt.

Das Ladeabteil wird von nur einer LED-Leuchte seitlich erhellt - das ist zu wenig.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Im Rahmen seiner Möglichkeiten bietet der Mercedes eine gute Variabilität. Die Rücksitzlehne lässt sich mittig geteilt umklappen, das Entriegeln erfolgt vom Kofferraum aus und die Lehnenteile klappen selbstständig um. Nur das Zurückklappen ist etwas fummelig, da man die Lehnen von innen hochklappen muss.

Der Testwagen ist mit dem Ablage-Paket ausgestattet, dann gibt es für Kleinkram im Kofferraum eine Klappbox sowie ein Netz, das man an den vier stabilen Zurrösen befestigen kann.

2,9 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das auf den ersten Blick dank recht wenigen Tasten übersichtliche Cockpit offenbart bei genauerer Betrachtung doch ein paar Schwächen. So ist die Menüführung mittels Dreh-Drück-Regler sowie des Touchpad wenig intuitiv und erfordert eine deutliche Eingewöhnung. Teilweise sind Fahrzeugeinstellungen über Lenkradtasten im Kombiinstrument abrufbar, teilweise werden Fahrzeugeinstellungen aber auch im Mitteldisplay vorgenommen. In der Summe erfordert das C-Klasse Cabriolet eine recht hohe Eingewöhnung, bis man mit allen Funktionen zurechtkommt.

⊕ Die Grundfunktionen des Autos sind aber leicht verständlich, Sitze und Lenkrad lassen sich für fast alle

Fahrerstaturen passend einstellen. Auch Licht und Klimaanlage sind einfach zu bedienen, darüber hinaus sind bei Dunkelheit annähernd alle Bedienelemente vorbildlich beleuchtet.

⊖ Zwar hat auch dieser Mercedes jetzt eine elektrische Handbremse, was aber die zuständige Taste - wie anno dazumal die mechanische Mercedes-Handbremse - vor dem linken Fahrerknie verloren hat, bleibt Daimlers Geheimnis. Auf diese Art kann kein Mitfahrer im Notfall eine kontrollierte Notbremsung einleiten, einer der Vorteile der neuen Handbremsengeneration. Darüber hinaus ist der Warnblinkschalter zu klein und fällt so nicht gleich ins Auge.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Mercedes bietet fast alles, was es aktuell in Sachen Multimedia gibt, serienmäßig sind aber nur ein FM-Radio mit Bluetooth-Anbindung für Audio-Streaming und Telefonie sowie zwei USB-Anschlüsse. Hat man sein Handy gekoppelt, können auch die Mercedes-Benz Apps genutzt werden. Ein CD-Player kostet Aufpreis. Ebenfalls gegen Mehrpreis kommt remote online ins Auto, das die Fahrzeugstatus-Fernabfrage per Smartphone ermöglicht.

Dies ist drei Jahre lang kostenlos möglich, danach muss der Dienst kostenpflichtig verlängert werden. Optional lässt sich noch einiges in den Stuttgarter verbauen: TV-Funktion, digitaler Radioempfang (diese beiden aber nicht gemeinsam), ein Touchpad zur Zeicheneingabe, online-basierte Navigation, SIM-Kartenleser, Apple CarPlay oder Android Auto sind nur ein paar Beispiele.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Menschen, über dem Scheitel ist dann sogar noch Platz. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch nicht besonders üppig. Das subjektive Raumgefühl fällt gut aus,

etwas einengend wirken die schmalen Fensterflächen und der dunkle Dachhimmel - diese Punkte fallen natürlich weg, sobald man den Knopf für die elektrische Dachöffnung drückt.

5,0 Raumangebot hinten

⊖ In der zweiten Reihe geht es sehr beengt zu: Die Beinfreiheit reicht gerade einmal für rund 1,65 Meter große Insassen aus, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt ist. Aber auch über den Köpfen ist nicht viel mehr Platz, ab einer Größe von etwa 1,80 Meter berührt man schon den Dachhimmel. Ebenso in der Breite zeigen die ADAC Messungen, dass der Fond knapp geschnitten ist. Hinzu kommt, dass das Raumgefühl durch die kleinen Seitenscheiben beeinträchtigt wird.



Im Fond finden aufgrund der eingeschränkten Beinfreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,65 m Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Ablagen findet man genügend, vor allem mit dem optionalen Ablage-Paket des Testwagens. Vorn gibt es zwei Becherhalter, ordentliche Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole. Außerdem

kann in einem Netz im Fahrerfußraum Kleines noch Platz finden. Hinten sind anstelle des Mittelsitzes zwei Becherhalter untergebracht.

2,2 KOMFORT

1,8 Federung

Neben dem serienmäßigen Fahrwerk stellt die Aufpreisliste noch ein Sportfahrwerk sowie das Airmatic-Fahrwerk des Testwagens zur Wahl. Dieses setzt neben selbstständig adaptiv regelnden Dämpfern auf eine Luftfederung und ist zusätzlich per Schalter von einer besonders sportlichen bis zu einer komfortorientierten Ausrichtung einstellbar.

⊕ Das Ergebnis ist im standardmäßigen Komfortmodus ein etwas wogender, aber absolut zum Cabriolet passender

Fahreindruck. Der Mercedes schluckt die meisten Unebenheiten gelassen und bietet gerade auf der Langstrecke viel Komfort. Auch die innerorts lauenden Gullideckel sowie Verwerfungen auf schlechteren Landstraßen bringen den Schwaben nicht aus dem Tritt. Das Sportprogramm des Fahrwerks dagegen mag nicht so recht zum Fahrzeug passen, am besten genießt man den entschleunigenden Komfort im gleichnamigen Modus.

2,2 Sitze

⊕ 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 sind dann Vierwege-Lordosenstützen verbaut. Auch eine Memoryfunktion sowie vollelektrisch verstellbares Gestühl ist bestellbar.

Die Sitze des Testwagens sind sportlich geformt und

stützen sowohl Oberschenkel als auch Rücken und Schultern passend, gerade auch wegen der umfangreichen Einstellungsmöglichkeiten des Testwagens. Der Seitenhalt in sportlich genommenen Kurven fällt gut aus. Hinten sitzt man nicht ganz so kommod, vor allem die Beinauflage ist recht kurz. Aber auch hier lassen sich längere Strecken problemlos absolvieren, vor allem weil die beiden Einzelsitze im Fond recht deutlich konturiert sind.

2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h Fahrtgeschwindigkeit und geschlossenem Verdeck (Testwagen mit optionalem Akustikverdeck) beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 66,8 dB(A) - ein ordentlicher Wert und gerade für ein Cabrio ein gutes Ergebnis. Der Motor bleibt während der Fahrt meist im Hintergrund, der Direkteinspritzer meldet sich unter Last aber

mitunter mit seinem recht harten Verbrennungsgeräusch zu Wort. Windgeräusche werden erst bei höherem Tempo dominant, bis Autobahnrichtgeschwindigkeit und drüber hinaus sind entspannte Gespräche unter Insassen durchaus möglich. Sonstige Fahrgeräusche zeigen sich nicht auffällig.

2,5 Klimatisierung

Außer beim Basismodell C 180 ist im Cabriolet eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie, samt Luftausströmern hinten. Optional gibt es noch einen Ionisator zur Luftverbesserung - Beduftung und Standheizung aber nur für das Coupé, nicht für die offene Variante der C-Klasse. Sitzheizung vorn und Lenkradheizung sind auch erhältlich - letztere aber nicht für Fahrzeuge mit Handschalter.

⊕ Besonderheit ist der optionale Airscarf - so nennt Mercedes den Warmluftföhn in den Kopfstützen der Vordersitze. Diese blasen auf Wunsch angenehm warme Luft um Nacken und Schultern.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ 184 PS und 300 Nm, so lauten die Leistungs- und Drehmomentangaben. Zwar klingt das heutzutage nicht nach besonders viel Leistung für ein Auto mit 1,7 Tonnen, aber der Mercedes beschleunigt laut Datenblatt in 8,2 Sekunden auf 100 km/h und läuft maximal 235 km/h. Den simulierten Überholvorgang im ADAC Autotest von 60 auf

100 km/h schafft das Cabriolet in 4,8 Sekunden, gefahren im zweiten Gang. Auch im Alltag diesseits der maximalen Beschleunigung ist der Motor stets kräftig genug. Das liegt vor allem daran, dass das maximale Drehmoment bereits bei 1.200 Umdrehungen anliegt und bis zu 4.000 Umdrehungen nicht nachlässt.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Leistungsentfaltung ist tadellos, der Motor nimmt gut Gas an und liefert seine Leistung homogen über das Drehzahlband ab. Akustisch ist der Motor zwar auch einer der guten

Verbrenner, fällt aber mitunter mit seinem überraschend harten Verbrennungsgeräusch auf. Vibrationen werden merklich, aber nicht störend in den Innenraum übertragen.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Getriebe mit seinen knackigen Bedienkräften und der trotz etwas ungenauer Gassenführung mit kurzen Schaltwegen recht sportlichen Charakteristik ist zwar gut gelungen, mag aber nicht so recht zum entspannten Charakter des Autos passen. Wer es sich leisten mag, sollte vielleicht zur gegen Aufpreis angebotenen Neungang-Automatik greifen. Leider ist ein C 200 mit Automatik

immer auch an das Allradssystem gebunden, sodass sich der Differenzbetrag zwischen Handschalter und Automatik auf fast 5.000 Euro summiert. Immerhin sind Schaltgetriebe und Motor sehr weich gelagert, ruckfreie Schaltvorgänge sind möglich. Autohold, Gangempfehlung und Start-Stopp-System sind serienmäßig und funktionieren tadellos.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Das Cabriolet zeigt in diesem Kapitel Licht und Schatten.

⊕ Im Alltag ist der Mercedes sehr fahrstabil, Spurrinnen oder Fahrbahnverwerfungen tangieren den Geradeauslauf nicht. Nimmt man in schnell gefahrenen Kurven den Fuß vom Gas und provoziert so einen Lastwechsel, drängt der Schwabe mit dem Heck deutlich nach außen, wird aber vom aufmerksamen ESP abgefangen.

⊖ Im ADAC Ausweichtest aber regelt das ESP nicht mehr ausreichend. Beim simulierten Ausweichen mit zackigem Lenkmanöver um ein Hindernis herum keilt das Heck stark aus und ist nur von kundiger Hand wieder einzufangen. Insbesondere dem eigenen Anspruch der Marke Mercedes-Benz an die Fahrsicherheit genügt das Testauto im Ausweichtest nicht.

1,8 Lenkung

Die Lenkung ist gelungen. Zwar wirkt sie gedämpft und zeigt sie sich nicht besonders mitteilungsfreudig über den Straßenzustand. Das passt so aber zum entspannten Cabriolet, außerdem ist dennoch zielgenaues Fahren auf kurvigen Landstraßen möglich. Dank der stabilen Zentrierung

des Lenkrads lässt sich der Wagen entspannt fahren, das Lenkkraftniveau passt sich der Geschwindigkeit an und ist so dem Fahrzustand fast immer angemessen.

1,7 Bremse

⊕ Die Bremse liefert eine überzeugende Vorstellung ab. In Kombination mit den verbauten 18 Zoll-Rädern samt Mischbereifung steht der offene Schwabe aus 100 km/h bereits nach 32,8 m. Die Anlage zeigt sich nicht nur gut dosierbar, sondern auch sehr standfest.

2,3 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das C-Klasse Cabriolet kann mit annähernd Allem ausgestattet werden, was es an Sicherheitsassistenten auf dem Markt gibt. Ist aber wie beim Testwagen das manuelle Getriebe verbaut, kann man das Fahrassistenz-Paket Plus nicht ordern. Darin enthalten wären Abstandregeltempomat, aktive Lenkhilfe für Spurhalte- und Totwinkelassistenten, Querverkehrserkennung des Notbremsassistenten sowie Pre-Safe Plus. Letzteres erweitert die crashvorbereitenden Maßnahmen des Pre-Safe wie Schließen der Fenster und Anziehen der Gurte um das Festbremsen vor einem bestehenden Heckaufprall. All dies erfordert aber ein Automatikgetriebe.

Erhältlich ist für den Testwagen das normale Pre-Safe-System sowie ein passiver, also nur per Vibration warnender Spurhalte- und Totwinkelassistent. Beim teuren Comand-Navigationssystem ist eine kamera-basierte Verkehrszeichenerkennung dabei. Serienmäßig ist aber immerhin eine Abstands- und Kollisionswarnung samt autonomem Bremsengriff, der Unfälle vermeiden kann. Auch ein Tempomat samt Limiter ist beim Cabriolet stets an Bord.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Das C-Klasse Cabriolet ist mit Frontairbags, Seitenairbags für alle vier Sitzplätze und in den Türoberkanten untergebrachten Kopfairbags für die vorderen Insassen ausgestattet. Der Fahrer wird zudem von einem Knieairbag geschützt. Alle Gurte verfügen über Gurtstraffer und Kraftbegrenzer.

Der ADAC Crashtest bescheinigt dem Auto gute 89 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Stand September 2017). Die Kopfstützen reichen vorn für 1,90 Meter und hinten für 1,65 Meter große Personen.

Bei einem Unfall oder gar Überschlag fahren hinter den Fondkopfstützen Überrollbügel aus. Nach einem Unfall wird automatisiert ein Notruf abgesetzt und alle relevanten Fahrzeugdaten übermittelt.

Das Warndreieck ist gut erreichbar in der Heckklappe verstaut.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Für den Verbandkasten fehlt ein definierter Platz, weshalb er unter Umständen schlecht auffindbar ist.

3,2 Kindersicherheit

Das C-Klasse Cabriolet erreicht im ADAC Crashtest 79 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit.

Die hinteren Sitze bieten Isofix-Bügel, aber ohne i-Size-Freigabe, damit sind Kindersitze einfach anzubringen - auf die zusätzliche Befestigung per Ankerhaken muss man aber verzichten. Per Gurt fällt es auf der gesamten Rückbank recht schwer, da die Gurt-Anlenkpunkte ungünstig liegen und die starke Konturierung der Rücksitze die Sache zusätzlich erschwert. Hohe Kindersitze finden auf allen Plätzen schwerlich Platz, ein weiteres Zugeständnis an die niedrige Dachlinie. Kindersitze mit Base schränken die Längsverstellung der Vordersitze deutlich ein - beim Cabriolet gilt umso mehr der Rat, Kindersitze vor dem Kauf immer probeweise zu befestigen. Auf dem Beifahrersitz steht kein Isofix, aber ein gut nutzbarer Gurt zur Verfügung. Der Beifahrer-Airbag wird bei einem installierten Kindersitz automatisch deaktiviert, dafür sorgt ein Drucksensor im Sitz.

3,7 Fußgängerschutz

Mit 66 Prozent der Punkte erreicht der Mercedes in diesem Kapitel des ADAC Crashtests ein mittelmäßiges Ergebnis, trotz der aktiven Motorhaube. Diese stellt sich leicht auf, um den Aufprall auf das Auto möglichst abzufedern. Die vordere Kante der Motorhaube ist aber zu unnachgiebig

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

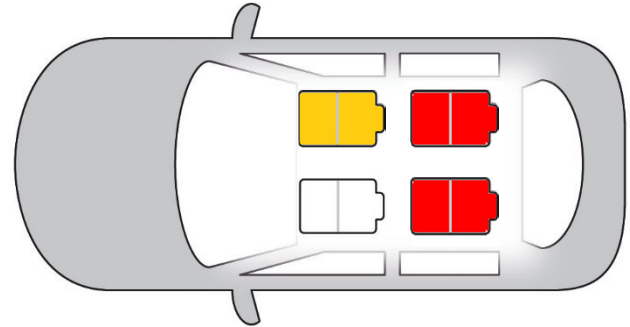
Im ADAC EcoTest hat der Testwagen eine CO₂-Bilanz von 182 g/km. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Verbrauch von 6,6 Liter Super pro 100 km. Das reicht für 23 von 60 möglichen Punkten im CO₂-Kapitel. Innerorts genehmigt sich der Daimler 7,3, außerorts 5,8 und auf der Autobahn 7,4 Liter pro 100 km.

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas sind durchweg sehr niedrig - was im ADAC EcoTest auch per PEMS-Messung auf der Straße überprüft wurde. Damit erreicht das C-Klasse Cabriolet 47 von 50 Punkten für die Schadstoffe, die insgesamt erzielten 70 Punkte entsprechen vier Sternen im ADAC EcoTest.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

und verhindert eine bessere Bewertung. Um Unfälle mit Personen gleich ganz zu vermeiden, gibt es optional einen Fußgänger-Notbremsassistenten - nicht aber für die handgeschaltete Testvariante.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

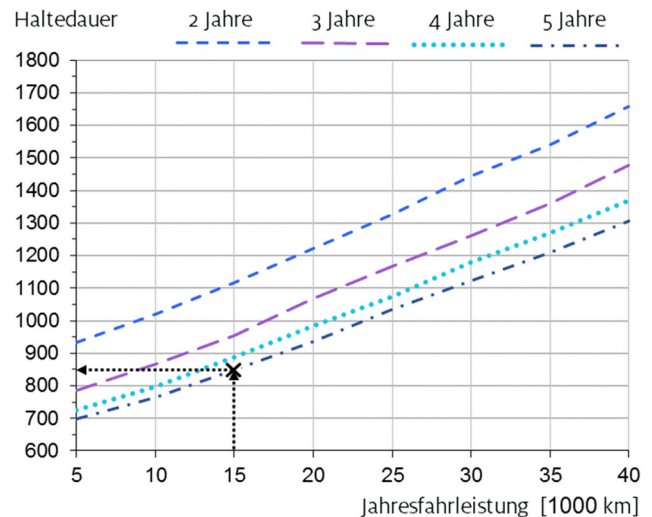
3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für das C 200 Cabriolet beträgt 44.750 Euro und liegt damit gut 6.500 Euro über dem C 200 Coupé und gar 8.000 Euro über der Limousine. Wenigstens sind beim offenen Wagen ein paar Ausstattungen wie LED-Scheinwerfer oder Tempomat serienmäßig. Da aber sogar ein Regensensor Aufpreis kostet, landet man schnell wie beim Testwagen bei einem Fahrzeugpreis von über 66.000 Euro. Doch nicht nur bei der Anschaffung, auch im Unterhalt kommt der Schwabe nicht gerade billig. Die Typklassen sind durchwegs hoch eingestuft (KH: 19; VK: 27; TK: 26). Zumindest ist die Abgabe an den Fiskus für die Kfz-Steuer mit 122 Euro noch im Rahmen. Die C-Klasse hat variable Serviceintervalle, Mercedes bittet aber dennoch jährlich zur Durchsicht in die Werkstatt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 848 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	180	200	250 9G-TRONIC	300 9G-TRONIC	400 4MATIC 9G-TRONIC	220d	250d 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1991	4/1991	4/1991	6/2996	4/2143	4/2143
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	155 (211)	180 (245)	245 (333)	125 (170)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1200	300/1200	350/1200	370/1300	480/1600	400/1400	500/1600
0-100 km/h [s]	8,9	8,2	6,9	6,4	5,2	8,3	7,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	235	250	250	250	231	243
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 S	6,0 S	6,2 S	6,7 SP	8,0 S	4,5 D	4,6 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	135	136	140	151	181	116	121
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/27/26	19/27/26	19/27/26	19/27/26	19/27/26	21/27/26	21/27/26
Steuer pro Jahr [Euro]	112	122	130	152	232	251	261
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	836	848	929	970	1124	866	943
Preis [Euro]	42.727	44.750	49.986	51.949	60.279	47.249	52.723

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter

HKB = Hochdachkombi

TR = Transporter

BU = Bus

SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi

GR = Van

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

FG = Flüssiggas

G = Erdgas

E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6, geregelt	
Hubraum	1.991 ccm
Leistung	135 kW/184 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.200 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km	6,0 l
CO ₂ -Ausstoß	136 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,19 m ² /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	225/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.686/1.810/1.409 mm
Leergewicht/Zuladung	1.645/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Bremen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,9/11,1/15,9 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,8 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 Y
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5 95-97Y
Wendekreis links/rechts	11,0/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,3/5,8/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	154 g/km (WTW* 182 g/km)
Reichweite	755 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.710/415 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/645/645 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	121 Euro	Werkstattkosten	91 Euro
Fixkosten	153 Euro	Wertverlust	483 Euro
Monatliche Gesamtkosten	848 Euro		
Steuer pro Jahr	122 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/26		
Basispreis C 200 Cabriolet	44.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.06.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	66.432 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.203 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.416 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht (intelligent light system)	969 Euro°
Regen-/Lichtsensor	71 Euro°/Serie
Fernlichtassistent (adaptiv)	119 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten (Paket)	869 Euro°
Parklenkassistent (Paket)	869 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera (Pakete)	476 Euro°/1.607 Euro
Head-Up-Display	1.178 Euro
Verkehrszeichenerkennung (Comand Online)	3.511 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	774 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent (passiv, im Paket)	928 Euro°
Spurwechselassistent	536 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/119 Euro°/Serie/488 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 595 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Paket)	536 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	387 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	1.000 Euro
Metalliclackierung	ab 928 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	1,9
Verarbeitung	1,8	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	3,1	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	3,4	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,2	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	1,7
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,3
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	3,2
Raumangebot hinten	5,0	Fußgängerschutz	3,7
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	2,5
Komfort	2,2	Verbrauch/CO ₂	3,7
Federung	1,8	Schadstoffe	1,3
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,5		

Stand: Dezember 2017
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.