



Begrenzte Auswahl: Wegen ihres Alters fällt die 204er-Baureihe allmählich aus dem Sortiment. Angemessen motorisiert: 200 CDI

Rostlos glücklich?

Der 2007 eingeführte Wagen 204 sollte alles besser können, vor allem aber haltbareres Blech bieten als sein korrosionsfreudiger Vorgänger. Dieses Ziel darf 15 Jahre später als weitgehend erfüllt betrachtet werden; auf die wichtigste Ausnahme kommen wir später zu sprechen. Ärgerlich nur, dass mit der Technik auch viele Schwächen von der alten C-Klasse stammen.



Bei Traditionsmarken wie Mercedes ist es ja so, dass bei jedem Modellwechsel der gerade abgelöste Typ als der letzte echte verkürt wird und dem neuen Skepsis entgegenweht. Nicht so 2007 beim Erscheinen der C-Klasse vom Typ W 204.

Hatte deren Vorgänger W 203 doch bewiesen, dass die Stuttgarter aus den ab Mitte der 90er aufgetauchten Rostproblemen nichts gelernt und nach dem W 202 den nächsten Schnellroster auf die Räder gestellt hatten. Deshalb wurde der 204er fast sehnsüchtig erwartet, und – so viel

sei verraten – er enttäuschte die anspruchsvolle Kundschaft nicht. Zumindest, was sichtbare Roststellen betrifft. Die für W 202, 203, 210 usw. typischen Sprühdosen-Ausbesserungen der Türunterkanten, Radlaufbögen und Kotflügelspitzen sind bis heute jedenfalls nicht zu beobachten.

Dafür birgt diese C-Klasse ein anderes, ganz erhebliches Rostrisiko unter ihrem soliden Blechkleid, dem wir im Anschluss daher drei weitere Seiten widmen – ja, so schlimm!

Das Auto auf diesen Seiten ist davon nicht betroffen, der Lack des C

200 CDI aus dem Autohus in Bockel (autohus.de) ist makellos. Nur knapp 106 000 Kilometer hat die obsidianschwarze Limousine in knapp neun Jahren zurückgelegt; die Kombination des kleinen Diesels mit der sportlichen Avantgarde-Ausstattung und der Siebengangautomatik verrät eine gewisse Extravaganz des Erstbesitzers. Beim Fahren kommt immer noch Neuwagen-Feeling auf. 14 990 Euro soll die gepflegte Limousine kosten. Aber nur für Gewerbetunden, nicht für private Käufer.

Warum, erklärt Autohus-Verkäuferin Jette Kregel: „Das Auto ist leider zu alt; trotz des guten Zustands spielt unser Garantieversicherer da nicht mit.“ Schade. Kurz nach den Fotoaufnahmen war der 200er aber sowieso schon verkauft. Und weil sicher nicht alle C-Klassen derart gut erhalten sind, kann es nicht schaden, das Blech nach Steinschlägen und daraus resultierenden Roststellen abzusuchen. Zumal Mercedes selbst zwei Service-Aktionen inszenierte, weil vermutlich der für die Abdichtungen zuständige Roboter streikte: einmal an den Kanten der Radlaufbögen, einmal am Kofferraumboden.

Kaum Rost an Karosserie

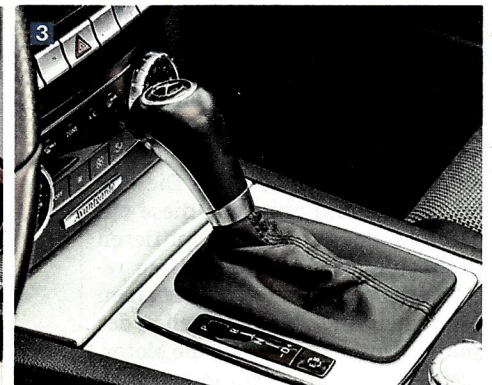
Damit wäre das Korrosionskapitel dann aber endgültig abgegrast, schließlich gibt es auch über die Technik noch einiges zu erzählen. Die stammte anfangs weitgehend unverändert aus dem W 203, ist teilweise sogar rückwärtskompatibel. Bei

WILLKOMMEN ZU HAUSE

1 Beliebter Arbeitsplatz: nüchternes, gut verarbeitetes Cockpit von der selbsterklärenden Sorte.

2 Die Sitze der Avantgarde-Ausstattung vermitteln etwas mehr Seitenhalt, ohne zu klammern.

3 Ein Automatikgetriebe mit fünf oder sieben Gängen ist fast obligatorisch, der Anteil liegt bei 83 Prozent.



4 Ähnlich hoch dürfte der Anteil bei der Durchlade-Einrichtung der Limousine sein, die einst mit rund 300 Euro zu Buche schlug. Oder im Leasing vier Euro monatlich ausmachte. **5** Passt: Ist der Vordersitz auf die 1,85 Meter des Autors eingestellt, bleibt dahinter noch ausreichend Platz für Knie und Beine. Und wenn der nicht genügt, dann gibt es ja noch die E-Klasse.





spiel Fahrwerk: An der Vorderachse des 203 verwendete Mercedes Zugstreben mit ölgefüllten Hydroslagern, die Vibrationen besonders gut absorbieren, aber leider eine arg begrenzte Lebensdauer besitzen. Im 204 stellte man die Streben auf simples Vollgummi um, die auch in das ältere Modell passen, allerdings ein etwas harscheres Abrollen bewirken. Im Vergleich mit einem gleich alten Dreier-BMW ist die C-Klasse aber immer noch eine Sänfte.

Andere Fahrwerkschwächen wurden vom Vorgänger übernommen. Wie die Gummilagerung des hinteren Achskörpers, die nach höheren Laufleistungen irgendwann aufgibt und diesen dann lautstark an der Karosserie anklopfen lässt. Mercedes-typisch sind auch nachgebende Motorlager, besonders bei den Dieseln. Im Endstadium erzeugen diese ein nervtötendes Dröhnen ab mittleren Drehzahlen; sensiblere Naturen registrieren schon lange vorher einen deutlichen Ruck beim Abstellen des Motors. Unser Tipp: Wenn die Motorlager erneuert werden, immer auch die Getriebeaufhängung sowie – zwecks Minimierung von Elektronikstörungen – das Massekabel in diesem Bereich ersetzen!

Zu den klassischen Mercedes-Mängeln gehören weiterhin defekte Hardyscheiben der Kardanwelle. Kleine Risse sind unbedenklich, doch bei Deformationen ist ein Tausch ratsam. Und bei der Gelegenheit sollte man auch mal am Mittellager der Kardanwelle wackeln. Das kann Spiel be-

KLASSISCHE KOMBINATION Obsidianschwarz metallic bringt die verchromten Zierrahmen am besten zur Geltung; zusammen mit Schwarz uni liegt der Anteil bei 27 Prozent. Noch beliebter sind die Silbertöne Iridium und Palladium, die zusammen auf 30 Prozent kommen. Platz drei: Weiß uni und Calcite metallic mit 19 Prozent

kommen; zudem kann sich dessen Gummilagerung ebenfalls nach einigen Jahren in Wohlgefallen auflösen.

Das hört sich zwar alles gravierend an, muss aber auch in Relation gesetzt werden zu den oft sehr hohen Laufleistungen, die solche Fahrzeuge erreichen. Schließlich fiel das Debüt des W 204 in eine Zeit, als bei anderen, kaum preiswerteren Marken die aufwendig zu wechselnden Steuerketten des Motors nur etwa halb so lang hielten wie ein Satz Reifen.

Vier Vierzylinder-Probleme

Was nicht bedeutet, dass so etwas bei Mercedes unmöglich wäre. Denn auch der meistverkaufte Motor, der schon aus dem Vorgänger bekannte M 271, hält einige Überraschungen bereit. Er ist die Vierzylinder-Basismotorisierung des 204, üblicherweise mit 1,8 Litern Hubraum, selbst wenn am Heck C 200 steht – im C 180 BlueEfficiency aber auch als 1600er zu finden. Grob gesagt, plagen diesen Motor vier Problemzonen: Die einreihige Steuerkette ist nicht mit dem ewigen Leben gesegnet, reißt zudem noch die Zahnräder der Nockenwellen mit ins Verderben, wenn mit dem Wechsel zu lange gewartet wird. Das Problem: Wenn die Antriebskette verschleißt, bekommen die Kettenräder spitze Zähne. Das sieht man jedoch nicht. Oft bemerkt man diesen Verschleiß daher erst mit dem Aufleuchten der gelben Kontrolllampe.

Nächster Punkt sind die beiden Versteller der Nockenwellen. Die sitzen als runde Töpfe stirnseitig am

Zylinderkopf und verschleifen mit der Zeit, erkennbar an unrundem Leerlauf und – im Endstadium – auch an der Motorlampe. Der Austausch ist simpel, im Zubehör kostet ein Verstellmagnet ab 40 Euro. Die nächste Baustelle ist dessen Steuerungskabel. Das kann im Originalzustand Motoröl durchlassen, das entlang der Adern bis ins Motorsteuergerät kriecht und dieses zerstört. Daher sollten an diesen Motoren unbedingt spezielle Ölstoppkabel nachgerüstet werden.

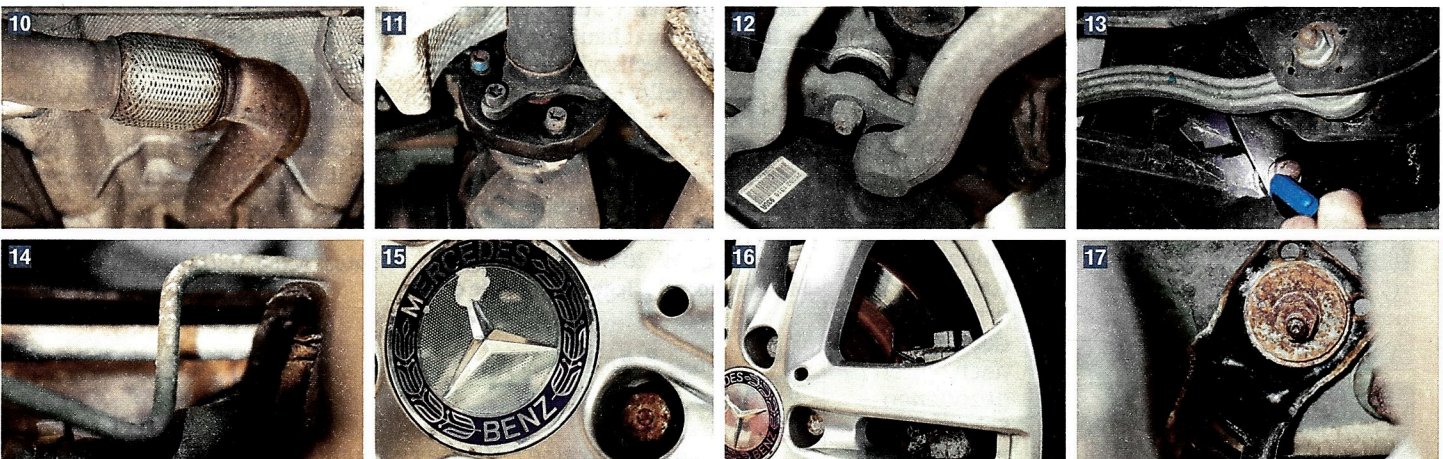
Etwas komplizierter ist die Prüfung des Kompressors. Der besitzt einen kleinen Ölvorrat zur Schmierung der beiden Zahnräder in seinem Innern. Mercedes spricht von einer Lebensdauerfüllung. Nur scheint sich diese zu verflüchtigen, denn Eigner, die nach mehr als 100 000 Kilometern den Ölstand prüfen wollten, fanden mitunter nur noch Reste vor. Es kann also nicht schaden, dort mal nachzusehen, sofern nicht schon fiepende Geräusche den baldigen Exitus ankündigen. Oder sich für ein Modell ab Ende 2009 zu entscheiden, da wurde auf Turbolader umgestellt.

Das klingt jedoch dramatischer, als es ist. Sofern die genannten Punkte beachtet werden, laufen die Vierzylinder unterm Strich nämlich weitgehend problemlos. Ist vielleicht ein Diesel die bessere Wahl? Jein, und das nicht nur wegen der Umweltzonen-Problematik. Denn die besten Selbstzünder im 204 sind auch die ältesten, der Oelmotor (OM) 646 kam nur bis Mitte 2009 zum Einsatz. Das war noch ein Mercedes-Diesel vom alten



GRÜNDLICH UNTERS KLEID DER C-KLASSE GESCHAUT

1 Rostet die C-Klasse der Baureihe 204 wirklich nicht? Zumindest nicht an den vom Vorgänger berüchtigten Stellen. **2** Eine Service-Aktion befasste sich jedoch mit möglicherweise fehlerhaften Nahtabdichtungen der Radlaufbögen und im Kofferraum, dort also genau hinsehen. **3** Ein Rückruf betraf zudem die Piezo-Injektoren der frühen 250er-Diesels. Steht „Solenoid“ auf dem Motorsteuergerät, wurden diese bereits gegen Magnetventile getauscht. **4** Defekte Dichtringe am Dieselfilter können Kraftstofflecks und Startprobleme verursachen. **5** An frühen Baujahren polterten mitunter die Federbeinstützlager der Vorderachse und mussten ersetzt werden. **6** Der Riementrieb arbeitet problemlos. Weshalb er oft zu wenig Aufmerksamkeit erhält, bis der Riemen dann nach einigen Jahren plötzlich doch wegfliegt. **7** Gar nicht so selten: Kommunikationsprobleme zwischen Schlüssel und Wegfahrsperrung. Meistens ist die Platine im Schlüssel defekt. **8** Einen Rückruf gab es wegen mangelhafter Verschraubung der Vordersitze. **9** Neigen zum frühzeitigen Vergilben: die Kunststoff-Abdeckscheiben der Scheinwerfer, hier nach knapp neun Jahren bereits leicht angegraut.



10 Dauerbrenner, nicht nur bei Mercedes: Das Flexrohr der Abgasanlage, Schmutzspuren im Geflecht verkünden das nahende Ende. **11** Auch beide Hardyscheiben der Kardanwelle sind ab sechsstelligen Tachoständen einen Blick wert – hier auf tiefe Risse achten. **12** TÜV und Co. achten besonders auf die Kugelköpfe an den Querlenkern der Doppelgelenk-Vorderachse; deren Statistik liegt leicht im roten Bereich. **13** Der hintere Achsträger rostet an den Halterungen der Zugstreben (siehe Seite 120). **14** Die Bremsleitungen gammeln nicht nur so offensichtlich wie hier im Motorraum, sondern auch entlang der Schweller hinter der Verkleidung des Unterbodens. **15** Die Qualität von Nabendeckeln und Radschrauben ist eher mäßig. **16** Die Bremsbeläge der hinteren Bremse klemmen öfter, dann beginnen die Scheiben zu rosten. **17** An den rostigen Tankhalterungen zeigt sich, dass Mercedes an einigen Stellen am Korrosionsschutz gespart hat.

Eine ganz schön erfolgreiche Familie



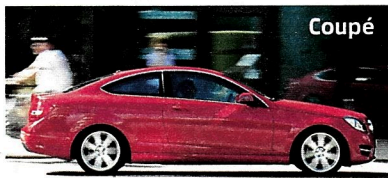
Limousine



Kombi



C 63



Coupé

Mercedes baute 2 417 117 Exemplare von der Baureihe W 204. Davon waren 1 836 349 Limousinen, 429 939 Kombis und 150 829 Coupés. Wer es nicht selbst ausrechnen mag: Die Kontingente verteilen sich also mit rund 76 zu 17,8 und 6,2 Prozent auf die einzelnen Karosserie-Varianten



Kaum zu erkennen, aber auch ein 204: C 63 AMG Black Series. 517 PS, 300 km/h. Gab es nur 2012, wird heute wieder zum damaligen Neupreis gehandelt – jenseits der 150 000 Euro

Schlag, unüberhörbar, beim Kaltstart müde wie ein Bär nach dem Winterschlaf, mit seiner Duplex-Steuerkette dafür unzerstörbar. Er wurde ab Ende 2008 häppchenweise abgelöst vom OM 651, bei dessen Entwicklung Verbrauch, Abgase und natürlich der Preis Priorität hatten. Die Steuerkette ist hier nur noch einreihig, verläuft außerdem an der Rückseite des Motors. Prompt meldeten sich die treuesten Dieseln Kunden, die Taxifahrer, weil die schmale Kette im Droschkeneinsatz mit seinen hohen Leerlaufanteilen zügig verschliss. Immerhin hat Mercedes vorgesorgt: Im Gegensatz zu BMW lässt sich die Kette bei eingebautem Motor wechseln,

weil eine Zahnradkaskade die Drehung der Kurbelwelle bis auf halbe Motorhöhe überträgt. Erst ab da übernimmt die Kette, die überdies ein Schloss hat und daher nur durchgezogen wird. Die Zeitvorgabe für diese Reparatur liegt bei 2,8 Stunden. Sind allerdings beide Führungen verschlissen, muss das Getriebe abgesenkt werden, was ungefähr drei weitere Stunden in Anspruch nimmt.

Wenig Ärger mit V6-Benziner

Bliebe als Alternative der V6-Diesel OM 642. Der stimmt ab 2011 in seiner letzten Ausbaustufe 620 Newtonmeter – und damit genauso viel wie der stärkste AMG-V8, ist aber auch ebenso rar. Probleme sind selten, typisch nur Undichtigkeiten in der Ladeluftstrecke, gelegentlich wird es dem Lader im heißen V auch zu warm.

Etwa zehnmal häufiger verkaufte Mercedes die Sechszylinder-Benziner. Bis zur Modellpflege 2011 war dies der M 272 mit 2,5, 3,0 oder 3,5 Litern Hubraum. Der läuft weitgehend problemlos, frühere Probleme mit einem zu eilig verschleißenden Antriebsrad der Ausgleichswelle waren bis zum Anlauf des W 204 bereits behoben. Mit der Modellpflege erfolgte die end-

gültige Umstellung auf den M 276, der nur noch als 3,5-Liter mit 306 PS zum Einsatz kam; die schwächeren Varianten ersetzte ab 2009 ein stärker aufgeladener M 271 mit 204 PS.

Bliebe noch zu klären, wie die Kraft an die Räder gelangt. Hinterrad-antrieb ist klar, Allrad gibt es nur in homöopathischen Dosen. Wer unbedingt will, findet sicher auch eine C-Klasse mit Handschaltung. Doch meistens übernimmt eine Automatik diese Tätigkeit. Die ältere hat fünf Gänge, kommt grob überschlagen bei den Vierzylindern bis zur Modellpflege zum Einsatz, wo die 7G-Tronic übernimmt, die bereits ab Modellstart mit den Sechszylindern verfügbar war. Probleme mit den Automaten sind selten, allerdings ist für den Fünfgang kein Ölwechsel vorgesehen. Keine gute Idee, wie man heute weiß, weshalb ein Getriebeölwechsel nach spätestens 100 000 Kilometern zu empfehlen ist. Dann läuft die C-Klasse der Baureihe 204 so rost- und reibungslos, wie es die Kunden zu Recht von ihrer Traditionsmarke erwarten.

Text: Hendrik Dieckmann

Fotos: Achim Hartmann, Sven Krieger, Hans-Dieter Seufert

Modellpflege



2007–2010



2011–2015

■ Im März 2011 erhielt die Baureihe 204 ihre traditionelle Modellpflege („Mopf“), erkennbar an den weiter nach hinten gezogenen Scheinwerfern. Außerdem gab es mehr Assistenzsysteme und Automatik nur noch als 7G-Tronic

Fazit

■ Macht es Sinn, so eine C-Klasse zu kaufen? Warum nicht, in der Crash-Sicherheit ist der W 204 noch auf der Höhe der Zeit. Und was den Komfort betrifft, machen ihm neuere Autos kaum etwas vor. Für den alten Benz spricht auch die durchdachte, übersichtliche Konstruktion, die die Wartungs- und Reparaturkosten im Rahmen hält. Dagegen steht nur das Verbot, den Diesel in Umweltzonen zu benutzen. Wer das verschmerzen kann, darf zugreifen.

