



Mercedes C 350 BlueEFF. Avantgarde 7G-Tronic Plus

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (225 kW / 306 PS)

Mercedes hat sich der seit 2007 gebauten C-Klasse angenommen und ihr ein dezentes Facelift verpasst. Die wichtigsten Neuerungen findet man dabei unter dem Blechkleid. So sind jetzt eine Vielzahl an Fahrerassistenzsystemen verfügbar, welcher bisher den teureren Modellen vorbehaltenen waren. Das Fahrerassistenzpaket Plus beinhaltet neben der sehr gut funktionierenden Spurhalte- und Totwinkelassistenten auch ein Abstandsregelsystem inklusive Notbremsassistent. Dadurch wird die Fahrsicherheit enorm erhöht. Der C 350 BlueEfficiency sorgt mit seinen 306 PS für sportliche Fahrleistungen, ohne das der Verbrauch zu stark ansteigen würde. Verarbeitung und Bedienung liegen typisch für die Marke Mercedes auf Top-Niveau. Das optionale Sportfahrwerk (Avantgarde) mag aber nicht ganz zu den markentypischen Komfortansprüchen passen. Die getestete Variante ist ab 46.529 Euro erhältlich und aufgrund der schlechten Wirtschaftlichkeit nichts für den schmalen Geldbeutel.

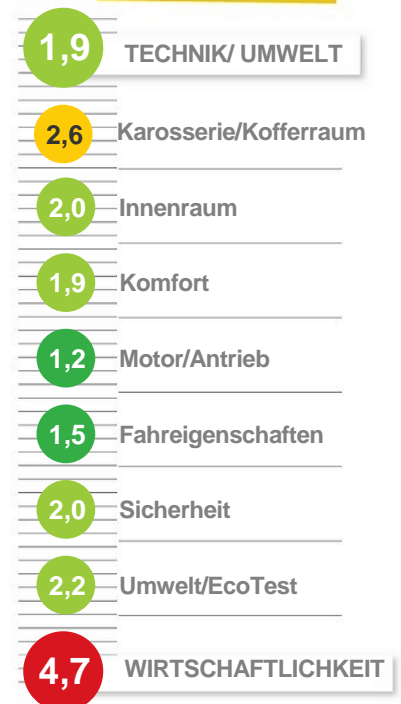
Karosserievarianten: Kombi. **Konkurrenten:** Audi A4, BMW 3er, Opel Insignia, VW Passat.

+ gute Verarbeitung, einfache Bedienung, sehr gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, hohe aktive und passive Sicherheit

- mäßiger Fußgängerschutz, sehr schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Karosserie wirkt sehr solide, sie überzeugt mit gleichmäßig schmalen Spaltabständen, fein verarbeiteten Kanten und satt schließenden Türen. Auch auf schlechten Straßen knarrt und klappert nichts, alles sitzt stabil und fest. Der Unterboden wurde besonders glattflächig und strömungsgünstig gestaltet, was den Verbrauch reduziert. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen nicht. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck mit den präzise eingepassten Kunststoffen und sauber gearbeiteten Sitzen fort. Neben hochwertigem Leder ist aber auch einfaches aber gut verarbeitetes Hartplastik verbaut. Auf dem Dach dürfen bis 100 kg Gepäck transportiert werden. Insgesamt sind 510 kg Zuladung möglich.

⊖ Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht vorhanden. Serienmäßig gibt es nur ein Reparaturset, ein Notrad oder Runflat-Bereifung kosten extra. Die Karosseriefanken haben keine Leisten, um die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren zu schützen. Die schmalen Chromleisten bieten keinen nennenswerten Schutz. Weder vorne noch hinten sind in den Stoßfängern Kunststoffeinlagen vorhanden, wodurch bei kleinen Schäden durch Teilersatz die Reparaturkosten gesenkt werden könnten.

Sicht

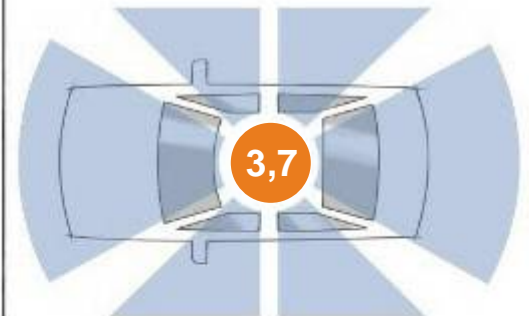
Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet die C-Klasse Limousine zufriedenstellend ab. Die B-Säulen und besonders die C-Säulen sind breit, sie behindern die Sicht zur Seite und nach schräg hinten; so kann es vorkommen, dass man beim Abbiegen einen Fahrradfahrer oder Fußgänger übersieht. Zusätzlich behindern die Kopfstützen der Rückbank die Sicht, weil man sie nicht wegklappen kann. Der Innenspiegel blendet zwar automatisch ab, die Sicht nach hinten ist aber mäßig.

⊕ Die Außenspiegel sind groß, beheizbar und haben einen asphärischen Bereich, welcher den toten Winkel überbrückt. Optional blendet der linke automatisch ab. Unverständlich, dass Mercedes den automatisch abblendenden Außenspiegel nur für die Fahrerseite anbietet. Der Bodenblick nach vorn ist sehr gut, auch sehr flache Hindernisse können gut erkannt werden. Die Windschutzscheibe wird großflächig gewischt. Als empfehlenswerte Option gibt's Parksensoren, die optisch und akustisch beim Ein- und Ausparken unterstützen. Zudem wird der Fahrer beim seitlichen Einparken über eine Parkführung unterstützt, welche anzeigt, mit welchem Lenkwinkel man in die Parklücke lenken soll.

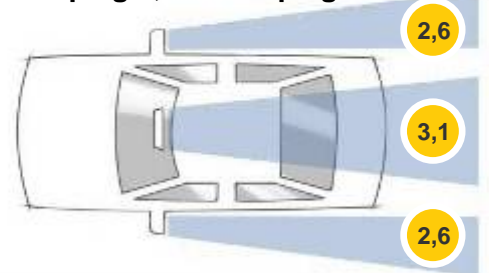


Die Sicht nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht versenk- oder klappbare Kopfstützen beeinträchtigt.

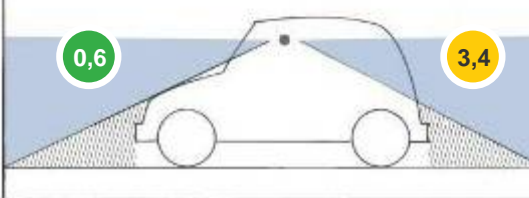
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Die Parkführung funktioniert gut, der Parkvorgang dauert so aber sehr lange und wird gerade beim Einparken auf viel befahrenen Straßen kaum anwendbar sein, ohne den nachfolgenden Verkehr zu behindern. Ebenfalls als Option findet man eine Rückfahrkamera in der Aufpreisliste. Das Intelligent-Light System ist zwar teuer, bietet aber eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn bei Dunkelheit; es umfasst Bi-Xenonlicht, adaptives Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie eine variable Lichtverteilung je nach Fahrsituation (Innerorts, Landstraße, Autobahn). Ebenfalls enthalten ist der adaptive Fernlichtassistent, der weich auf- und abblendet und dabei wenn möglich die Hell-Dunkel-Kante immer knapp unterhalb des Gegenverkehrs hält, um so stets die weitest mögliche Fahrbahnausleuchtung zu erzielen. Der Fernlichtassistent gehört zu den besten am Markt, allerdings werden Fußgänger und viele Fahrradfahrer meistens nicht erkannt und entsprechend geblendet.

⊖ Das hintere Fahrzeugende ist für den Fahrer kaum einsehbar, die optionale Einparkhilfe somit absolut empfehlenswert.

3,0 Ein-/Ausstieg

Die tief eingebauten Vordersitze sorgen für etwas erschwertes Ein- und Aussteigen, da man beim Einsteigen sprichwörtlich in den Sitz fällt und beim Aussteigen sich aus den Sitzen ziehen muss. Die Schweller sind aber flach und nicht zu breit ausgeführt, was das Einsteigen etwas erleichtert. Hinten ist das Ein- und Aussteigen wegen der radkastenbedingt nach unten immer schmaler werdenden Türöffnungen recht unbequem. Die Türen öffnen nicht sehr weit, die Dachlinie ist tief gezogen.

⊕ Mit der Fernbedienung für die Türen lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es auch das schlüssellose Zugangssystem Keyless-Go (nicht im Testfahrzeug). Nach dem Absperren bleiben die Scheinwerfer bei Dunkelheit noch kurze Zeit an, um den Weg zu beleuchten. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Personen vorhanden.

⊖ Da das Fahrzeug auch bei geöffneten Türen verriegelt werden kann, besteht die Gefahr, dass man den Schlüssel im Auto liegen lässt und sich aussperrt.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst 350 l Gepäck und liegt damit gerade noch im klassenüblichen Durchschnitt. Gegen Aufpreis gibt es eine umklappbare Rücksitzlehne, um noch weiteres Gepäck unterbringen zu können. Mit umgeklappter Rückbank liegt der Stauraum bei 670 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum der C-Klasse der kleinste gegenüber den Konkurrenten (z.B. Audi A4 mit 380 l Volumen oder BMW 3er mit 405 l Volumen).

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Für sperrige Gegenstände ist die Kofferraumöffnung knapp bemessen. Von innen muss eine Ladekante von ca. 14 cm überwunden werden. Das Format des Gepäckraums ist durchschnittlich. Er ist zwar breit, aber auch sehr niedrig. Die Grundfläche ist unpraktisch.

⊕ Der Kofferraum lässt sich leicht öffnen, bei Druck auf die Tasten der Fernbedienung oder an der Heckklappe klappt der Deckel automatisch hoch, so bleiben die Hände sauber. Auf der Innenseite ist ein Griff vorhanden, mit welchem man die Klappe zuwerfen kann. Die äußere Ladekante liegt auf einer angenehmen Höhe über der Fahrbahn.

– Der vordere Bereich des Gepäckraums lässt sich wegen der großen Tiefe schwer erreichen, zumindest nicht ohne sich die Kleidung am Stoßfänger schmutzig zu machen. Die Beleuchtung ist schwach.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Kleine Gegenstände können unter dem Kofferraumboden und in einem Gepäcknetz verstaut werden.

+ Die aufpreispflichtige umklappbare Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt nach vorne klappen. Über zwei Hebel im Kofferraum lässt sich der Klappmechanismus einfach und mit kaum Kraftaufwand betätigen. Allerdings muss man trotzdem nach vorne laufen, um die entriegelten Sitzlehnen umzulegen, da sie nicht automatisch nach vorne klappen.

2,0 INNENRAUM

1,4 Bedienung

+ Das Fahrzeug lässt sich weitgehend funktionell bedienen, auch wenn eine gewisse Eingewöhnungszeit erforderlich ist, um die vielen Funktionen und Einstellungen einwandfrei bedienen zu können. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar (gegen Aufpreis elektrisch) und kann ganz unterschiedlichen Personenstaturen sehr gut angepasst werden. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Automatikwählhebel ist gut zu erreichen. Das Zündschloss findet man schnell, der Schlüssel kann problemlos und ohne Haken eingesetzt werden. Die Instrumente sind gut ablesbar und bieten auch bei Dunkelheit einen guten Kontrast. Der Lichtschalter befindet sich günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad, er ist auch bei Dunkelheit gut zu finden, allerdings ist er nicht optimal beleuchtet. Der Lichtschalter besitzt keine Aus-Stellung (nur Auto, Standlicht oder Abblendlicht), das hat den Vorteil, dass man nicht mehr vergessen kann, das Licht einzuschalten. Die Nebenschlussleuchte wird über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Die Scheibenwischer werden serienmäßig über einen Regensensor gesteuert. Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung einfach und funktionell einstellen, eine manuelle Nachjustierung ist fast nie nötig, da die Klimaautomatik weitgehend perfekt abgestimmt ist. Die Bedienelemente sind aber weit unten verbaut. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden. Auch weitere Schalter für die unzähligen Funktionen hat Mercedes günstig und übersichtlich positioniert. Das Radio bzw. Navigationssystem ist sehr gut zu erreichen und erfordert nur wenig Eingewöhnung, die Bedienung der Grundfunktionen fällt leicht, schwieriger wird es, wenn man Grundeinstellungen in den Menüs finden muss. Die Lautsprecher bieten einen guten Klang, auch bei hoher Lautstärke. Die elektrischen Fensterheber vorne und hinten besitzen eine Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit zuverlässigem Einklemmschutz. Ablagen finden man vorne wie hinten ausreichend vor. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet. Der serienmäßige Tempomat lässt sich einfach bedienen, die eingestellte Geschwindigkeit wird im Tachoinstrument angezeigt. Die sehr praktische Hillholderfunktion lässt sich im Stand durch etwas stärkeres Drücken des Bremspedals aktivieren, dadurch kann man z.B. beim Ampelstopp den Fuß vom Bremspedal nehmen, ohne dass das Fahrzeug gleich anrollt.



Bis auf wenige Ausnahmen sind die Funktionalität des Fahrerplatzes und die Verarbeitungsqualität im Innenraum vorbildlich.

– Die Klima-Bedienungseinheit sitzt zu weit unten, das sorgt für starke Ablenkung beim Einstellen. Hinzu kommt, dass die Piktogramme auf den Schaltern winzig klein sind. Beim Angurten stört die breite Mittelkonsole.

2,1 Raumangebot vorne*

+ Der Platz auf den vorderen Plätzen ist für die Fahrzeugklasse gut. Selbst Personen mit knapp über 1,95 m Größe finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit wäre noch großzügiger. Die Innenbreite ist großzügig, das subjektive Raumempfinden gut.

3,4 Raumangebot hinten*

Hinten geht es etwas beengter zu. Auf den beiden Außenplätzen haben Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe Platz, ohne mit den Knien an die vorderen Lehnen oder mit dem Kopf am Dach anzustoßen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Der Platz dazwischen ist schmal und kann nur als Notsitz gelten. Das subjektive Raumgefühl ist zufriedenstellend.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.

1,9 KOMFORT

2,4 Federung

Das im Avantgarde-Paket enthaltene Sportfahrwerk ist tendenziell etwas zu straff für eine Reiselimousine abgestimmt. Dadurch dringen kurzweiligen Fahrbahnunebenheiten und Einzelhindernisse etwas stärker bis zu den Insassen durch. Voll beladen spricht das Fahrwerk etwas sensibler auf grobe Unebenheiten an.

+ Lange Bodenwellen steckt das Fahrzeug gut weg, schwingt nur minimal nach. Bei schnell durchfahrenen Kurven hält sich die Seitenneigung in Grenzen, Karosseriebewegungen sind gut gedämpft.

1,5 Sitze

+ Der Fahrer sitzt einwandfrei und entspannt. Die Schenkel werden gut unterstützt, für den ruhenden linken Fuß ist eine bequeme Abstellmöglichkeit vorhanden. Die gut konturierten optionalen Multikontursitze bieten feste Unterstützung, die ausgeformten Wangen (in der Breite einstellbar) sorgen für guten Halt in Kurven. Sowohl Höhe als auch Sitzflächenneigung sind justierbar. Durch mehrere Luftpolster lassen sich Lehne und Fläche individuell auf die Insassen anpassen. Obwohl die Polsterung recht straff ist, kommt der Komfort nicht zu kurz. Damit auf den Ledersitzen im Sommer nicht so schnell schwitzt, gibt es gegen Aufpreis eine sehr effektive und zugfreie Sitzlüftung. Auch die Rücksitzlehne ist einwandfrei konturiert und sehr hoch. Erwachsenen Mitfahrern bietet die Rückbank aber etwas wenig Unterstützung für die Oberschenkel, weil sie zu flach und tief eingebaut ist. Der Platz in der Mitte ist wegen der höckerartigen Erhebung unbequem.

1,7 Innengeräusch

⊕ Insgesamt ist das Geräuschniveau sehr niedrig. Bei 130 km/h werden im Innenraum gerade mal 67 dB(A) gemessen. Besonders die Windgeräusche sind sehr gering. Motor- und Fahrgeräusche sind sehr gut vom Innenraum abgeschottet und kaum wahrnehmbar.

2,0 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer).

⊕ Auf allen Plätzen dauert es nicht lang, bis die Luft angenehm erwärmt ist; die Heizung spricht auch bei Minus-Graden schnell an. Vorne vergehen gerade einmal 11, hinten nur 14 Minuten, bis eine Raumtemperatur von 22° C erreicht ist. Die serienmäßige Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Die Luftverteilung kann individuell, aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen werden. Gegen Aufpreis ist auch eine 3-Zonen-Komfort-Klimaautomatik lieferbar. Neben der separaten Temperatureinstellung für den Fond, beinhaltet diese auch eine automatische Umluftsteuerung, sowie einen Sonnen- und Luftgütesensor (nicht im Testwagen verbaut).

1,2 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen*

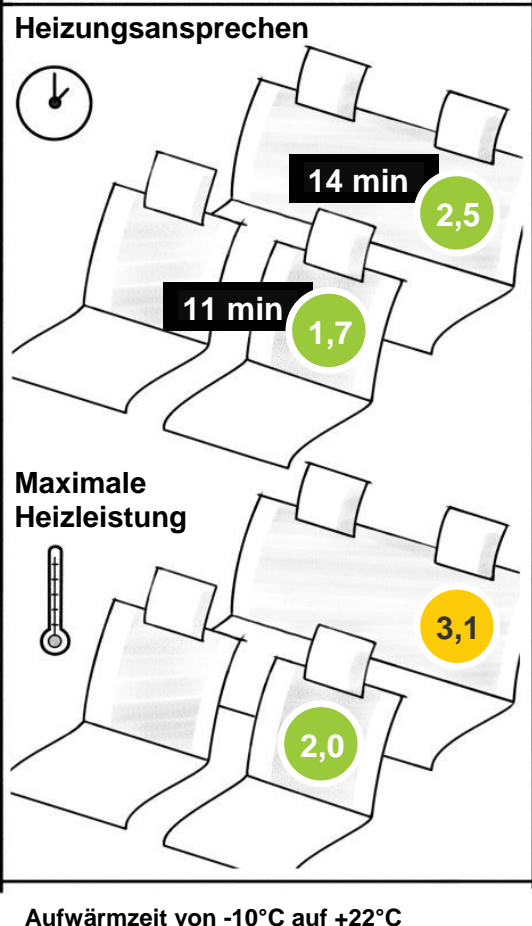
⊕ Der 306 PS starke V6-Benziner mit Direkteinspritzung sorgt für beachtliche Fahrleistungen. Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. Mercedes gibt für den Sprint von 0 auf 100 km/h 6,0 Sekunden an. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h abgeregelt. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h wird in 3,6 Sekunden erledigt. Insgesamt ein sehr gelungener Motor, welcher dank seines über einen weiten Drehzahlbereich anstehenden maximalen Drehmoments von 370 Nm (3.500 - 5.250 1/min) auch bei niedrigen Drehzahlen nicht schlapp macht.

1,3 Laufkultur

⊕ Der Direkteinspritzer kann zwar nicht mehr ganz an die Laufkultur früherer V6-Motoren ohne Direkteinspritzung anknüpfen, trotzdem fallen die Vibrationen im Innenraum nicht unangenehm auf. Sie nehmen nur bei höheren Drehzahlen minimal zu. Dennoch kann der CGI mit seinem weitgehend unauffälligen Motorlauf überzeugen und ist einem Vierzylinder immer noch überlegen.

1,6 Schaltung

⊕ Die Siebengang-Automatik schaltet recht direkt, verkneift sich aber weitgehend störendes Rucken. Gegenüber früheren Abstimmungen merkt man den umfangreichen Einsatz der Wandlerüberbrückungskupplung deutlicher.



An der Schaltgeschwindigkeit gibt es nichts auszusetzen, gerade im mittleren Drehzahlbereich werden die Schaltstufen zügig gewechselt. Wird das Gaspedal etwas stärker durchgedrückt, wird oft schon recht früh einen Gang zurück geschaltet, obwohl es eigentlich nicht unbedingt notwendig wäre. Dieser Effekt verstärkt sich, wenn man die Sporteinstellung des Automatikgetriebes wählt. Die Folge sind oft unnötig hohe Drehzahlen und ein entsprechend höherer Verbrauch. Im Normalbetrieb ist man mit dem Eco-Modus bestens bedient.

1,1 Getriebeabstufung

⊕ Die im C 350 serienmäßige Siebengang-Automatik (7G-Tronic) bietet eine gute Spreizung der Gänge bei einer sinnvollen Gesamtübersetzung und kann daher die Motorkraft optimal nutzen und gleichzeitig eine möglichst ökonomische Drehzahl für den Motor wählen. Die Abstufungen der einzelnen Gänge passen gut, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Einzig der Sprung zwischen sechsten und siebten Gang könnte etwas größer sein. Auch bei hohen Geschwindigkeiten liegt das Drehzahlniveau angenehm niedrig, bei 130 km/h dreht der Motor bei gerade mal 2.500 1/min.

1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

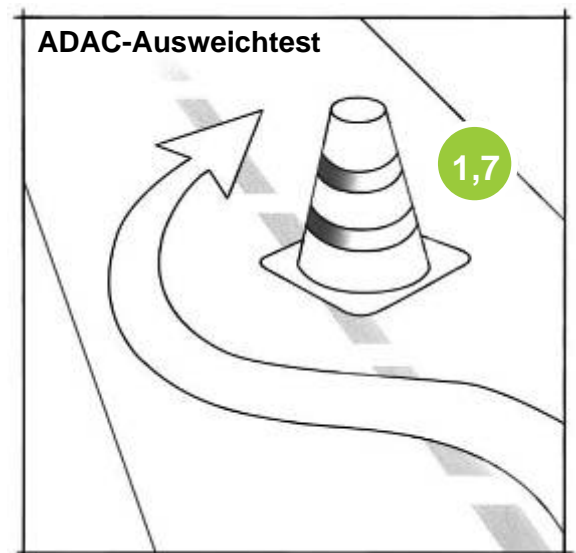
⊕ Der Wagen verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Seitenwind oder Fahrbahnverwerfungen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Die Traktionskontrolle bremst durchdrehende Räder ein und verbessert so die Seitenführung auf weniger griffigen Straßen. Im ADAC-Ausweichtest folgt die C-Klasse willig dem Einlenkbefehl, beim Gegenlenken ist leichtes Untersteuern vorhanden, das Fahrzeug bleibt dennoch gut lenkbar. ESP regelt zuverlässig, von Schleudern keine Spur.

1,2 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven verhält sich die Limousine untersteuernd, das kommt weniger geübten Fahrern entgegen. Das mögliche Kurventempo ist hoch, der Grenzbereich kündigt sich frühzeitig an. Wird eine Kurve zu schnell angefahren, hilft auch hier ESP dem Fahrer, nicht ins Schleudern zu geraten. Bei plötzlichem Gas wegnehmen sind leichte Lastwechselreaktionen vorhanden, welche aber auch dank effektiv regelndem ESP nie kritisch sind.

1,7 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht schnell und gleichmäßig an. Dank variabler Lenkunterstützung (Parameterlenkung) ist sie beim Rangieren sehr leichtgängig und bei höheren Geschwindigkeiten eher straff. Sie ist zielgenau und vermittelt einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten und die recht direkte Auslegung sorgen für angenehme Handlichkeit, dazu trägt auch der kleine Wendekreis von knapp 11 m bei.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,6

Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 35 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Conti Sport Contact 3 der Größe 225/45 R17W). Dabei ist auch bei sehr hoher Beanspruchung keinerlei Bremsfading feststellbar.

2,0

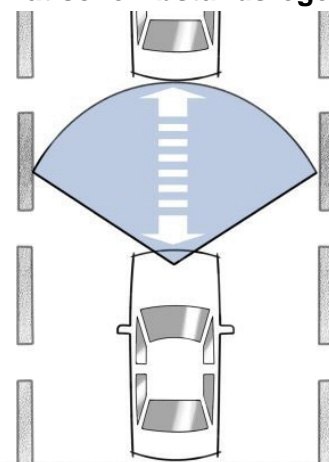
SICHERHEIT

1,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

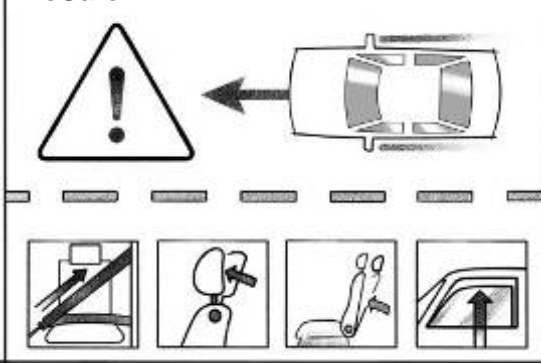
⊕ Mercedes bietet nach dem Facelift eine Reihe an Assistenzsystemen an, welcher bisher der Oberklasse vorbehalten waren. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent und in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen ACC auch der Bremsassistent plus, der bereits präventiv den Bremsdruck aufbaut und die Bremsklötze anlegt, wenn eine Gefahrensituation über die Radarsensoren erkannt wird. Damit wird der Fahrer beim Bremsen erheblich unterstützt. Das Kollisionswarnsystem warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision und leitet selbstständig eine Notbremsung ein, um die Kollisionsgeschwindigkeit zu reduzieren. Das optionale Pre-Safe-System beinhaltet reversible Gurtstraffer, die beispielsweise bei ESP-Einsatz schon die Gurte straffen, damit sie optimal wirken können, offene Fenster weitgehend schließen und die Vordersitze in eine günstige Position bringen. Über die ACC-Sensoren wird dem Fahrer das Unterschreiten des erforderlichen Mindestabstandes angezeigt. Auf Wunsch gibt's Runflat-Reifen, die auch bei Druckverlust noch das Weiterfahren in die nächste Werkstatt ermöglichen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Zum Intelligent Light System gehören Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie ein adaptiver Fernlichtassistenten. Ebenso gegen Mehrpreis erhält der Kunde einen Spurhalte-Assistenten, der über Vibrationen am Lenkrad das Überfahren einer Linie ohne Blinkereinsatz ermahnt. Der Totwinkelassistent (Aufpreis) zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich ein anderer Verkehrsteilnehmer seitlich im Toten Winkel befindet - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird über Lenkradvibrationen gewarnt. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die extra hellen Bremslichter schnell (mit 8 Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. Zudem wird dann bei Stillstand die Warnblinkanlage aktiviert.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

PreSafe



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

Bei Wahl des Multikonturlenkrads findet man auch einen Müdigkeitsassistenten an Bord, welcher das Lenkprofil des Fahrers auswertet, dadurch einen unaufmerksamen oder übermüdeten Fahrer erkennt und ihn ermahnt, eine Pause einzulegen. In geöffneten Türen warnen rote Leuchten den rückwärtigen Verkehr.

– Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

+ Die C-Klasse erreicht sehr gute Werte beim Frontal- und Seitenaufprall. Die Sicherheitsgurte haben vorne und hinten Gurtstrammer mit Kraftbegrenzer. Das serienmäßige ESP erhöht die Fahrsicherheit. Mit insgesamt 36 Punkten (Frontcrash: 15; Seiten-/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner auf allen Plätzen: 3) werden ein hervorragendes Ergebnis und 5 Sterne für den Insassenschutz erreicht. Neben Frontairbags sind auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags vorhanden. Am Fahrersitz befindet sich zudem ein Knieairbag. Seitenairbags hinten sind optional zu haben. Die Kopfstützen der Vordersitze sind "aktiv" und für ca. 1,85 m große Personen ausreichend hoch. Hinten bieten die Kopfstützen bis 1,70 m großen Personen guten Schutz. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls sehr hohe Zugkraft aufbringen. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Hinten wird der Fahrer zumindest optisch über angelegte Gurte informiert.

2,3 Kindersicherheit

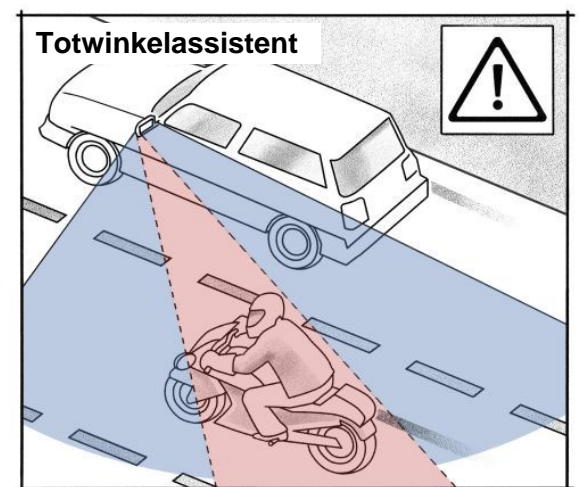
Beim EuroNCAP-Crashtest ist das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt noch gut, die Brustbelastungen an beiden Dummies sind aber beim Frontcrash leicht erhöht. 32 von max. 49 Punkten werden erreicht.

+ Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu zwei Kinderrückhaltesysteme stabil befestigen - auch mit Isofix und Top-Tether. Die Gurtlängen und die Abstände zwischen den Gurtanklenkpunkten sind großzügig dimensioniert. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

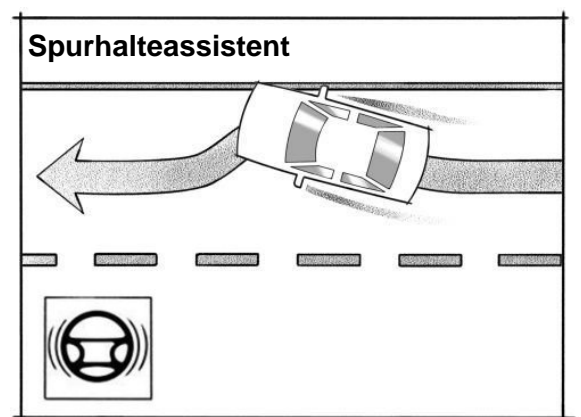
– Der Platz hinten in der Mitte ist wegen der höckerartigen Erhebung für Kindersitze weniger geeignet. Leider können die Airbags des Beifahrersitzes nur durch einen Kindersitz mit Transponder deaktiviert werden, eine Abschaltung beispielsweise mit dem Zündschlüssel an einem separaten Schalter ist nicht möglich. Der Transponder muss gegen Aufpreis geordert werden.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

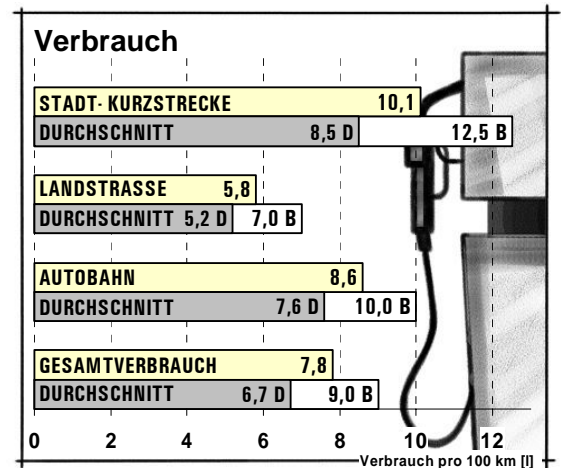
3,9 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz muss verbessert werden, denn lediglich der Stoßfänger ist entschärft. Die Motorhaube und insbesondere deren Außenkanten sind noch viel zu aggressiv gestaltet. Nur 11 von max. 36 Punkten werden erreicht.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Der gemessene Durchschnittsverbrauch des Mercedes C 350 liegt bei 7,8 l/100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 179 g/km werden im ADAC EcoTest 28 Punkte erreicht. Speziell auf der Landstraße zeigt sich das Fahrzeug von seiner sparsamen Seite (5,8 l/100 km). Auf der Autobahn sind es akzeptable 8,6 l/100 km. Innerorts kann der leistungsstarke Mercedes nicht punkten. Trotz der serienmäßigen und gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik liegt hier der Verbrauch bei hohen 10,1 l pro 100 km.



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

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Beim ADAC EcoTest erhält das Fahrzeug 48 von 50 möglichen Punkten. Kombiniert mit den CO₂-Punkten bekommt er insgesamt 76 Punkte und somit vier Sterne.

4,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,1 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten fallen aufgrund des nicht besonders niedrigen Verbrauchs an Super-Kraftstoff für diese Fahrzeugklasse etwas erhöht aus.

4,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

3,3 Wertstabilität*

Dem Mercedes C 350 kann ein zufriedenstellender Restwertverlauf vorhergesagt werden.

5,5 Kosten für Anschaffung*

➔ Für den Mercedes C 350 Blue Efficiency mit Avantgarde Paket sind mindestens 46.529 Euro fällig. Der ohnehin sehr teure Einstiegspreis kann durch eine Vielzahl an Extras weiter in die Höhe getrieben werden. Das Fahrerassistenz-Paket Plus beinhaltet einen Spurhalte- und Totwinkelassistenten sowie die automatische Abstandregelung DISTRONIC Plus inklusive Kollisionswarnsystem und Notbremsassistent und gilt als echte Kaufempfehlung. Ebenso empfehlenswert ist das Intelligent Light System, welches für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung und damit einen deutlichen Sicherheitsgewinn bei Nachtfahrten sorgt.

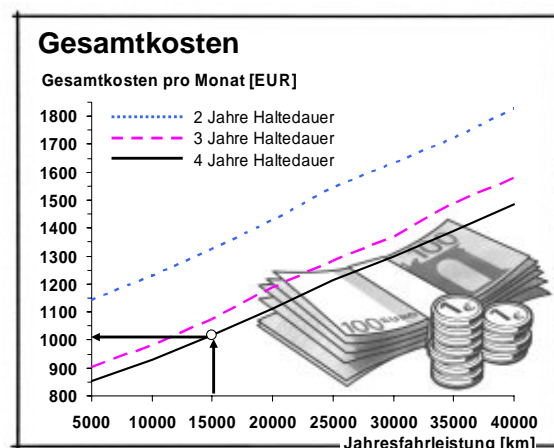
4,2 Fixkosten*

Für den C 350 werden jährlich 148 Euro KFZ-Steuer fällig.

➔ Die Versicherungsklassen liegen allesamt ungünstig, was hohe Fixkosten nach sich zieht.

5,2 Monatliche Gesamtkosten*

➔ Der C 350 ist teuer in der Anschaffung, zieht hohe Betriebs- und Fixkosten nach sich und kann auch nicht durch einen besonders guten Restwertverlauf punkten. Dadurch fallen die absoluten monatlichen Gesamtkosten sehr hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1016 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	C 180 BlueEFF.	C 200 BlueEFF.	C 250 BlueEFF.	C 350 BlueEFF.	C 63 AMG
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1796	4/1796	6/3498	8/6208
Leistung [kW(PS)]	115(156)	135(184)	150(204)	225(306)	336(457)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	250/1600	270/1800	310/2000	370/3500	600/5000
0-100 km/h[s]	9,0	8,2	7,2	6,0	4,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	237	240	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,3 S	7,2 S	7,0 S	7,8 S	13,1 SP
CO2 [g/km]	157	154	150	159	280
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/18	17/22/18	19/26/22	19/25/22	20/31/30
Steuer pro Jahr [Euro]	110	104	96	148	446
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	767	786	861	1016	1647
Preis [Euro]	32.695	34.718	39.359	46.529	71.341

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
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

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	3498 ccm
Leistung	225 kW (306 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	370 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,1/ 5,8/ 8,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km / 179g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4586/1770/1448 mm
Leergewicht/Zuladung	1615 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/670 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	845 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Intelligent Light)	1.660 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistent-Paket)	2.321 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Intelligent Light)	1.660 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Intelligent Light)	1.660 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	833 Euro°
PRE-SAFE	393 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht (Intelligent Light)	1.660 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	512 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (ab)	893 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	309 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Lackierung Metallic	916 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.226 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	171 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	101 Euro
Monatlicher Wertverlust	671 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.016 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/22
Grundpreis	46.529 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	1,5
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,1	Kurvenverhalten	1,2
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	1,7
Kofferraum-Volumen*	3,2	Bremse	1,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Innenraum	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	3,9
Raumangebot hinten*	3,4	Umwelt/EcoTest	2,2
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,2
Komfort	1,9	Schadstoffe	1,2
Federung	2,4		
Sitze	1,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,7
Innengeräusch	1,7	Betriebskosten*	4,1
Klimatisierung	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,3
Motor/Antrieb	1,2	Wertstabilität*	3,3
Fahrleistungen*	0,8	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	4,2
Schaltung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	5,2
Getriebeabstufung	1,1		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen