



Mercedes C 200 CDI BlueEFFICIENCY T-Modell Avantgarde (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(100 kW / 136 PS)

Die Kombivariante der C-Klasse erhielt nun ein dezentes Facelift. Viele Fahrerassistenzsysteme, die man bisher nur von den teureren Modellen kannte, sind jetzt auch in der C-Klasse erhältlich. Das Fahrerassistenzpaket Plus beinhaltet neben den sehr gut funktionierenden Spurhalte- und Totwinkelassistenten auch ein Abstandsregelsystem inklusive Notbremsassistent. Dadurch wird die Fahrsicherheit enorm erhöht. Der C 200 CDI gefällt durch seinen sparsamen und dabei ausreichend kräftigen Antrieb, der sich gut für lange Autobahnetappen eignet. Im ADAC EcoTest wurde ein Verbrauch von 5,0 l/100 km ermittelt. Eine 7-Stufen-Automatik gibt es optional. Das ausgewogene Fahrwerk und die bequemen, optional erhältlichen Multikontursitze sorgen für hohen Fahrkomfort. Der Kofferraum ist zwar nicht unbedingt riesig, doch dank ebener Ladefläche und großer Heckklappe sehr gut zugänglich. Verarbeitung und Bedienung liegen typisch für die Marke Mercedes auf Top-Niveau. Die getestete Variante ist ab 38.395 Euro erhältlich. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** Audi A4, BMW 3er, Opel Insignia, VW Passat.

+ gute Verarbeitung, einfache Bedienung, ausreichende Fahrleistungen, sparsamer Motor, sichere Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, gut zugänglicher Kofferraum

- mäßiger Fußgängerschutz, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Kombis 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 der stabilen Dachreling dürfen bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden. Insgesamt sind 490 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

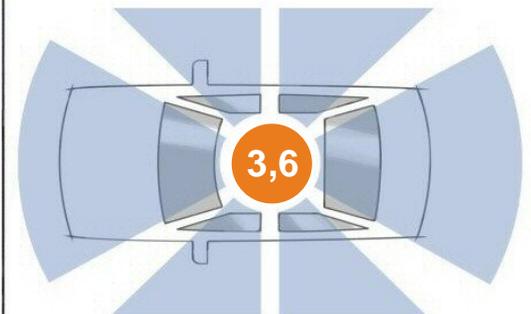
Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet das C-Klasse T-Modell zufriedenstellend ab. Die B-Säulen und besonders die C-Säulen sind breit, sie behindern die Sicht zur Seite und nach schräg hinten; so kann es vorkommen, dass man beim Abbiegen einen Fahrradfahrer oder Fußgänger übersieht. Zusätzlich behindern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

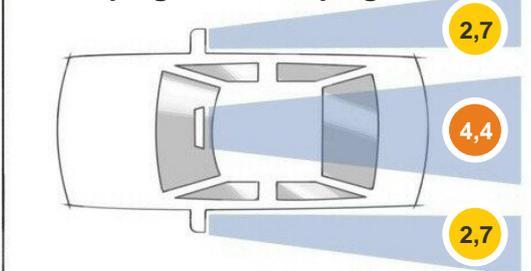


Die Sicht nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht versenk- oder klappbare Kopfstützen beeinträchtigt.

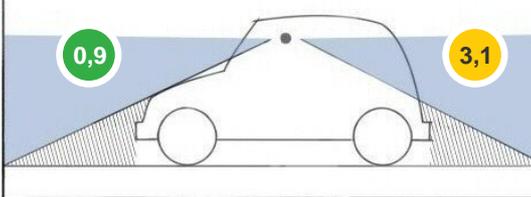
Rundumsicht



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.

Zudem wird der Fahrer beim seitlichen Einparken über eine Parkführung unterstützt, welche anzeigt, mit welchem Lenkwinkel man in die Parklücke lenken soll. 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.

2,9 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 und nicht besonders weit öffnenden Türen nicht ideal.

⊕ 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.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst unter der Gepäckraumabdeckung 355 l Gepäck und liegt damit im klassenüblichen Durchschnitt. Mit umgeklappter Rückbank steigt der Stauraum auf 670 l an (gemessen bis Fensterunterkante).

⊕ Den Kombi kann man über einen weiten Bereich bis zum Dach beladen. Dadurch können auch sperrige Gegenstände untergebracht werden.



Mit 355 l Volumen zählt der Kofferraum der C-Klasse zu den Kleinsten gegenüber den Konkurrenten (z.B. Audi A4 mit 375 l, Opel Insignia mit 365 l oder VW Passat mit 465 l Volumen).

1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich gegen Aufpreis auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Beim Beladen stört keine Bordwand, die Höhe der Ladekante liegt fast auf perfektem Niveau, um auch schwere Gegenstände möglichst einfach in das Fahrzeug heben zu können. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis ca. 1,85 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzuschlagen. Das Kofferraumformat ist großzügig und gut nutzbar.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die umklappbare Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt nach vorne klappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und mit kaum Kraftaufwand. Kleine Gegenstände können in zwei Netzen links und rechts im Kofferraum und unter dem Kofferraumboden verstaut werden.

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 Schalthebel 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. Der hintere Scheibenwischer besitzt eine Intervallschaltung und Waschfunktion. Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung einfach und funktionell einstellen, eine manuelle Nachjustierung ist fast nie nötig, da die Klimautomatik 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 findet man vorne wie hinten ausreichend vor. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet. Der optionale 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. Zudem gibt es eine praktische Berganfahrhilfe, welche das Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren verhindert.

⊖ 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.



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

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Der Platz auf den vorderen Plätzen ist für die Fahrzeugklasse gut. Selbst Personen mit knapp über 1,95 m Größe finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die Innenbreite ist großzügig, das subjektive Raumempfinden gut.

3,0 Raumangebot hinten*

Hinten geht es etwas beengter zu. Auf den beiden Außenplätzen haben Mitfahrer bis ca. 1,85 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 gut.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.

1,8 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist Mercedes komfortabel und insgesamt ausgewogen gelungen. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten und Einzelhindernisse werden gut geschluckt und dringen nicht zu stark bis zu den Insassen durch. Voll beladen spricht das Fahrwerk noch etwas sensibler auf grobe Unebenheiten an, schwingt dann aber bei langen Bodenwellen auf der Autobahn etwas nach. Bei schnell durchfahrenen Kurven hält sich die Seitenneigung in Grenzen, Karosseriebewegungen sind gut gedämpft. Insgesamt bietet das Fahrwerk auch dank des selektiven Dämpfungssystems einen guten Kompromiss aus Sportlichkeit und Langstreckenkomfort. Wer es noch ein Stück komfortabler mag, sollte auf die Ausstattungslinie Elegance zurückgreifen, welches ein Komfortabstimmung des Fahrwerks beinhaltet.

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 hoch. Erwachsenen Mitfahrern bietet die Rückbank aber etwas wenig Unterstützung für die Oberschenkel, weil sie etwas flach eingebaut ist. Der Platz in der Mitte ist wegen der höckerartigen Erhebung unbequem.

2,0 Innengeräusch

+ Insgesamt liegt das Geräuschniveau auf niedrigem Niveau. Bei 130 km/h werden im Innenraum 68 dB(A) gemessen. Besonders die Windgeräusche sind angenehm gering. Die Fahrgeräusche sind sehr gut vom Innenraum abgeschottet und kaum wahrnehmbar. Auch der Motor ist im Innenraum nicht zu präsent, klingt aber beim Beschleunigen etwas rau.

2,1 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 12, hinten nur 13 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).

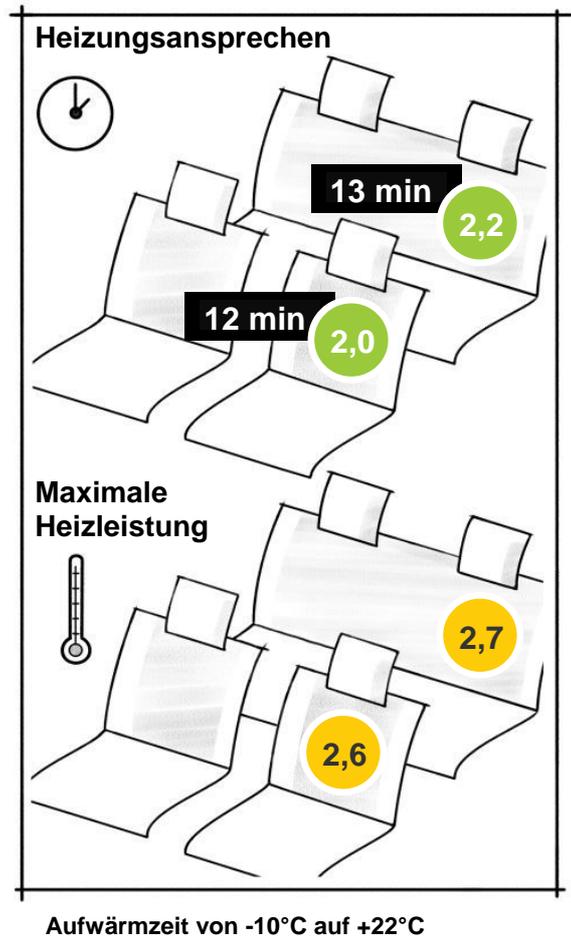
2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des 136 PS starken Dieselmotors liegen im ausreichenden Bereich. Überholvorgänge können schnell abgeschlossen werden. So vergehen beim Zwischenspur von 60 auf 100 km/h 6,1 Sekunden. Dank des maximalen Drehmoments von 360 Nm, welches ab 1.600 1/min anliegt, kann der Mercedes durch seine gute Durchzugskraft punkten und ermöglicht schaltfaules Fahren. Erst bei Geschwindigkeiten oberhalb von 180 km/h geht ihm spürbar die Kraft aus. Bis die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 209 km/h erreicht wird, vergeht dann schon deutlich mehr Zeit.

2,2 Laufkultur

+ Insgesamt läuft der Vierzylinder recht kultiviert, es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum, minimal sind sie unter Last am Lenkrad zu spüren. Beim zügigen Beschleunigen zeigt sich das Aggregat etwas brummig, vor allem bei niedrigen Drehzahlen.



2,0 Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich einfach und ohne zu Haken durchschalten, die Schaltwege fallen aber etwas lang aus. Der Rückwärtsgang ist einfach und ohne zu krachen einlegbar. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

1,4 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge sind sehr gut abgestimmt und passen perfekt zum Motor. Aufgrund der langen Gesamtübersetzung fällt das Anfahren nicht immer ganz leicht, da man den Motor leicht abwürgen kann. Die lange Getriebeauslegung hilft Kraftstoff zu sparen, ohne dass die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen zu groß wären.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

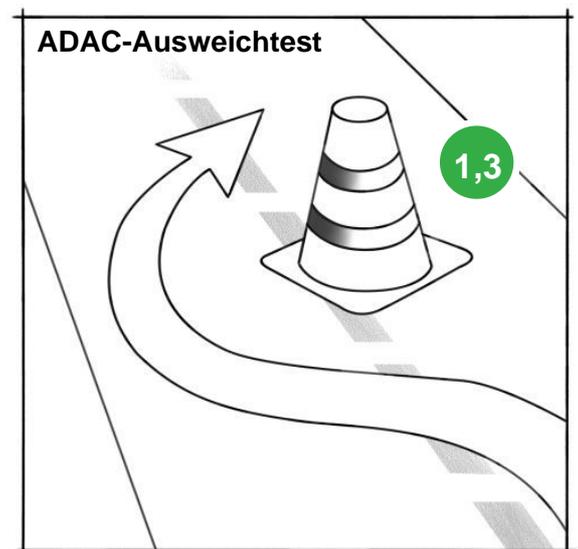
⊕ Der Wagen verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Seitenwind oder Fahrbahnverwerfungen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Die Traktionskontrolle bremst durchdrehende Räder ein und verbessert so die Seitenführung auf weniger griffigen Straßen. Im ADAC-Ausweichtest folgt das C-Klasse T-Modell willig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

1,4 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. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu.

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 rund 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.

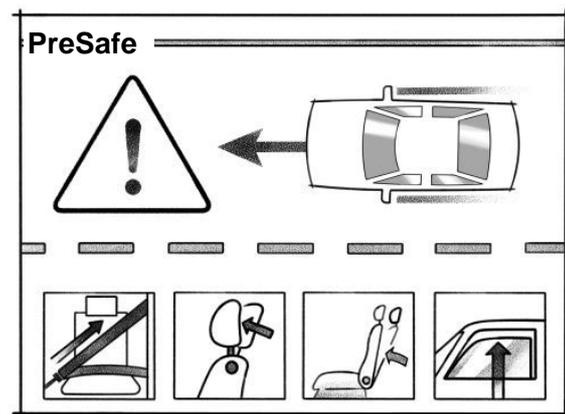
2,2 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 37 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.

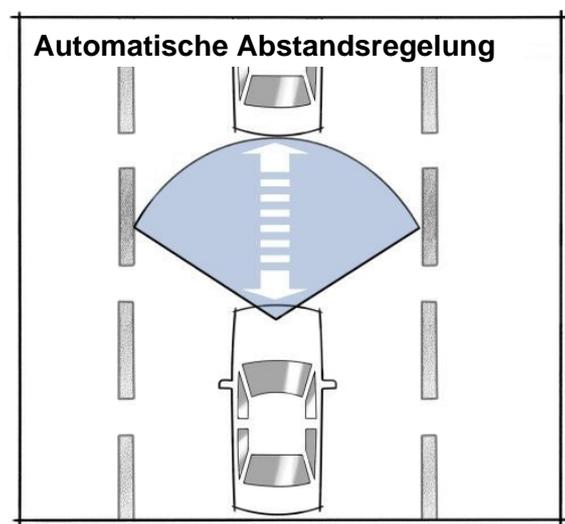
2,0 SICHERHEIT

1,6 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.



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



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.

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. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

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

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

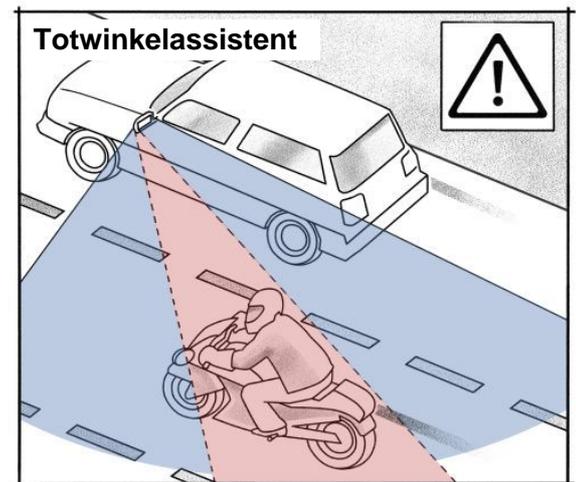
⊕ Die C-Klasse erreicht sehr gute Werte beim Frontal- und Seitenaufprall. Die Sicherheitsgurte haben vorne und hinten Gurtstrammer mit Kraftbegrenzer. Das serienmäßige ESP erhöht die Fahrsicherheit. Mit insgesamt 36 Punkten (Frontcrash: 15; Seiten-/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner auf allen Plätzen: 3) 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 1,75 m großen Personen guten Schutz. Der Abstand zum Kopf könnte aber etwas gering sein. 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

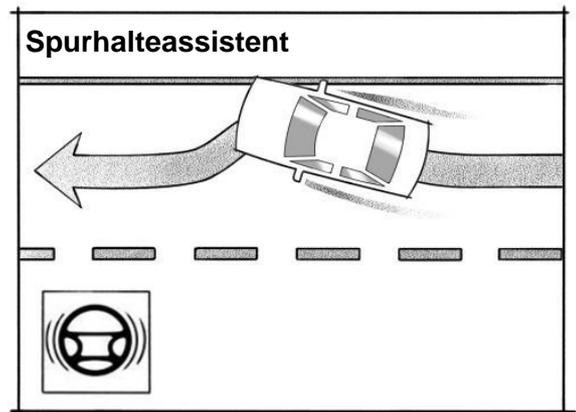
Beim EuroNCAP-Crashtest ist das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt noch gut, die Brustbelastungen an beiden Dummies sind aber beim Frontcrash leicht erhöht. 32 von max. 49 Punkten werden erreicht.

⊕ Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu zwei Kinderrückhaltesysteme stabil befestigen - auch mit Isofix und Top-Tether. Die Gurtlängen und die Abstände zwischen den Gurtanlenkpunkten 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.



Totwinkelassistent
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.



Spurhalteassistent
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.



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

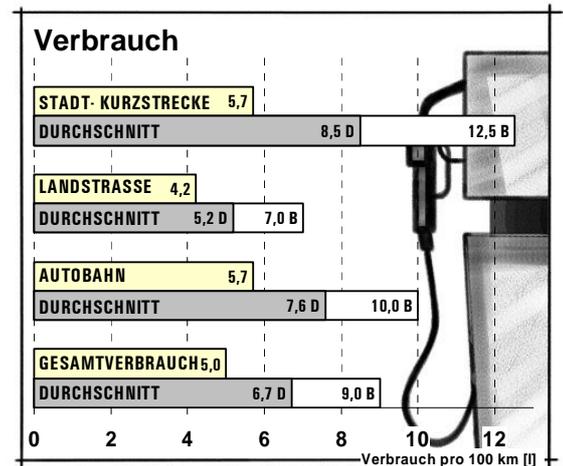
3,9 Fußgängerschutz

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.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO₂*

⊕ Der Verbrauch des Mercedes C 200 CDI T-Modells liegt beim ADAC EcoTest bei durchschnittlich 5,0 l/100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 132 g/km werden 42 Punkte in diesem Kapitel erreicht. Außerorts liegt der Verbrauch bei gerade einmal 4,2 l/100 km, aber auch auf der Autobahn steigt der Kraftstoffkonsum nicht zu stark an (5,7 l/100 km). Erfreulich gering fällt der Stadtverbrauch aus, welcher dank sehr gut funktionierender Start-Stopp-Automatik bei niedrigen 5,7 l/100 km liegt.



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

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas sind niedrig. Es werden im Schadstoffkapitel 44 Punkte erreicht. Insgesamt erhält der C 200 CDI mit 86 Punkten klar vier Sterne im ADAC EcoTest.

2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,5 Betriebskosten*

⊕ Der niedrige Verbrauch schlägt sich auch bei den Betriebskosten nieder, welche dank günstigerem Diesel-Kraftstoff sehr gering ausfallen.

4,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig. Gemäß Hersteller ist der Dieselpartikelfilter wartungsfrei und auf mehr als 200.000 km Lebensdauer ausgelegt.

⊕ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Auch teure Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.

0,7 Wertstabilität*

⊕ Der Kombi mit sparsamem und zugleich kräftigem Dieselmotor sollte sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt großer Beliebtheit erfreuen, was für eine sehr gute Wertstabilität sorgt.

4,3 Kosten für Anschaffung*

⊖ Für den Mercedes C 200 CDI Blue Efficiency T-Modell mit Avantgarde Paket sind mindestens 38.395 Euro fällig. Der ohnehin 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.

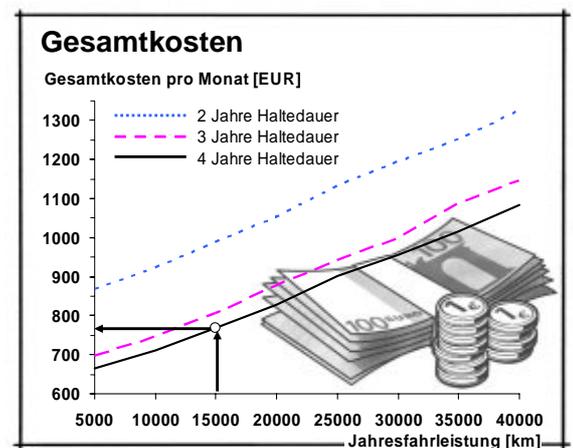
3,7 Fixkosten*

Für den C 200 CDI werden jährlich 223 Euro KFZ-Steuer fällig. Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung liegt akzeptabel.

⊖ Teuer zeigt sich das Fahrzeug aber in der Teil- und Vollkaskoversicherung.

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen auf durchschnittlichem Niveau. Vor allem die geringen Betriebskosten sowie der gute Restwertverlauf verhindern trotz des teuren Anschaffungspreises und den nicht besonders niedrigen Fixkosten eine schlechtere Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 770 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | C 180 CDI BlueEFF. | C 200 CDI BlueEFF. | C 220 CDI BlueEFF. | C 250 CDI BlueEFF. | C 300 CDI BlueEFF. | C 350 CDI BlueEFF. |
|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Aufbau/Türen | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/2143 | 4/2143 | 4/2143 | 4/2143 | 6/2987 | 6/2987 |
| Leistung [kW(PS)] | 88(120) | 100(136) | 125(170) | 150(204) | 170(231) | 195(265) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min | 300/1400 | 360/1600 | 400/1400 | 500/1600 | 540/1600 | 620/1600 |
| 0-100 km/h[s] | 10,8 | 9,6 | 8,5 | 7,3 | 6,5 | 6,3 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 201 | 209 | 219 | 238 | 242 | 250 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 5,0 D | 5,0 D | 4,9 D | 5,1 D | 7,5 D | 6,3 D |
| CO2 [g/km] | 127 | 127 | 124 | 128 | 191 | 159 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 17/22/25 | 17/22/25 | 17/22/25 | 17/25/28 | 17/25/28 | 18/24/28 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 223 | 223 | 217 | 225 | 427 | 363 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 722 | 741 | 772 | 810 | 1011 | 996 |
| Preis [Euro] | 34.480 | 36.265 | 38.526 | 40.787 | 49.207 | 49.207 |

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

| | |
|---|--------------------------|
| 4-Zylinder Diesel | Schadstoffklasse Euro5 |
| Hubraum | 2143 ccm |
| Leistung | 100 kW (136 PS) |
| bei | 2800 U/min |
| Maximales Drehmoment | 360 Nm |
| bei | 1600 U/min |
| Kraftübertragung | Heckantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 225/45R17W |
| Reifengröße (Testwagen) | 225/45R17W |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 10,8/11 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 209 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,6 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang) | 6,1 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 37,1 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 5,0 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 5,7/ 4,2/ 5,7 l |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test | 127g/km / 132g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 68dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4601/1770/1459 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1665 kg/490 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 355 l/670 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/1800 kg |
| Dachlast | 100 kg |
| Tankinhalt | 59 l |
| Reichweite | 1180 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 30 Jahre |

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|------------------|
| Regen- und Lichtsensor | Serie |
| Totwinkelassistent (Spur-Paket) | 893 Euro |
| Abbiegelicht (Intelligent Light) | 1.660 Euro° |
| Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistent-Paket) | 2.321 Euro |
| Automatikgetriebe | 2.499 Euro |
| 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 | 274 Euro° |
| Xenonlicht (Intelligent Light) | 1.660 Euro° |

INNEN

| | |
|--|-----------|
| Airbag, Seite hinten | 405 Euro° |
| Airbag, Seite vorne | Serie |
| 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 | Serie |

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 109 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 72 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 95 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 493 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 769 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/22/25 |
| Grundpreis | 38.395 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 | 2,3 | Fahreigenschaften | 1,7 |
| Verarbeitung | 1,5 | Fahrstabilität | 1,4 |
| Sicht | 2,0 | Kurvenverhalten | 1,4 |
| Ein-/Ausstieg | 2,9 | Lenkung* | 1,7 |
| Kofferraum-Volumen* | 2,8 | Bremse | 2,2 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 1,6 | Sicherheit | 2,0 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,5 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 1,6 |
| Innenraum | 2,0 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,7 |
| Bedienung | 1,4 | Kindersicherheit | 2,3 |
| Raumangebot vorne* | 2,0 | Fußgängerschutz | 3,9 |
| Raumangebot hinten* | 3,0 | Umwelt/EcoTest | 1,7 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 | Verbrauch/CO2* | 1,8 |
| Komfort | 1,8 | Schadstoffe | 1,6 |
| Federung | 2,0 | | |
| Sitze | 1,5 | WIRTSCHAFTLICHKEIT | 2,9 |
| Innengeräusch | 2,0 | Betriebskosten* | 1,5 |
| Klimatisierung | 2,1 | Werkstatt- / Reifenkosten* | 4,1 |
| Motor/Antrieb | 2,0 | Wertstabilität* | 0,7 |
| Fahrleistungen* | 2,2 | Kosten für Anschaffung* | 4,3 |
| Laufkultur | 2,2 | Fixkosten* | 3,7 |
| Schaltung | 2,0 | Monatliche Gesamtkosten* | 3,0 |
| Getriebeabstufung | 1,4 | | |

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen