



Mercedes C 350 CDI BlueEFFICIENCY T-Modell Avantgarde 7G-Tronic Plus

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(195 kW / 265 PS)

Im Facelift der C-Klasse steckt jetzt auch der überarbeitete 3-l-Turbodiesel. Das Aggregat leistet stramme 265 PS und liefert ein maximales Drehmoment von üppigen 620 Nm. Die Kraft im Überfluss sorgt für hervorragende Fahrleistungen. Dank aktueller Sparmaßnahmen wie Start-Stop und Rekuperation hält sich der Verbrauch in Grenzen: 6,5 l Diesel pro 100 km sind es im ADAC EcoTest. Die Siebengangautomatik wiederum belohnt ruhige Fahrweise mit ausgesprochen niedrigen Drehzahlen, was das Fahren entspannt macht. Das sichere Fahrwerk ist in der Avantgarde-Variante recht straff abgestimmt. Wer es gemütlicher will, kann die Elegance-Ausstattung mit Komfortfahrwerk wählen. Die zahlreichen Annehmlichkeiten im ausreichend großen Innenraum tragen zum stressfreien Reisen bei, vieles will Mercedes jedoch extra bezahlt haben. Überhaupt ist der einzige wirkliche Kritikpunkt an diesem gelungenen Gesamtpaket der enorme Preis: bei knapp 50.000 Euro geht's los.

Karosserievarianten: Limousine, Kombi, Coupe, Cabrio.

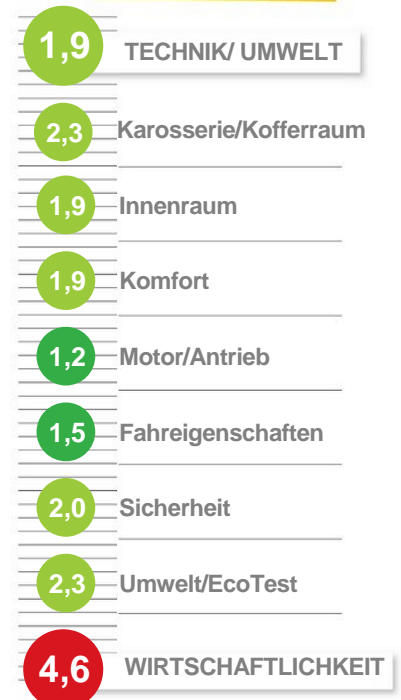
Konkurrenten: u.a. Audi A4 Avant, BMW 3er touring.

+ gute Verarbeitung, einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, bärenstarker Motor mit angemessenem Verbrauch, umfangreiche Sicherheitssysteme

- extrem hoher Anschaffungspreis, sehr teure Extras, hohe Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL



⊕ 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 einwandrig gefertigten Sitzen fort. Neben hochwertigem Leder ist aber auch einfaches Hartplastik verbaut. Auf der stabilen Dachreling dürfen bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden. Insgesamt sind 520 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 nur sehr schmale Leisten, die schützen die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren kaum. Weder vorne noch hinten sind in den Stoßfängern Kunststoffeinlagen vorhanden, wodurch bei kleinen Schäden durch Teilersatz die Reparaturkosten gesenkt werden könnten.

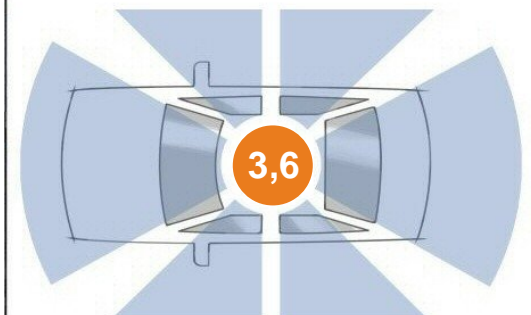
Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet das C-Klasse T-Modell zufriedenstellend ab. Die B-Säulen und besonders die C-Säulen sind breit, sie behindern die Sicht zur Seite und nach schräg hinten; so kann es vorkommen, dass man beim Abbiegen einen Fahrradfahrer oder Fußgänger übersieht. Zusätzlich behindern 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. Zudem wird der Fahrer beim seitlichen Einparken über eine Parkführung unterstützt, welche anzeigt, mit welchem Lenkwinkel man in die Parklücke lenken soll.

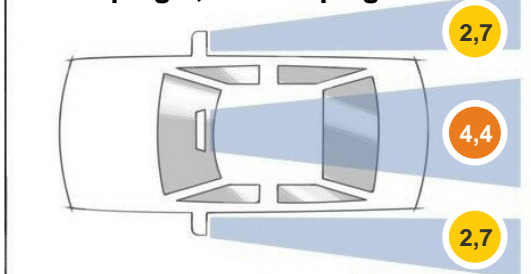


Die Sicht nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht versenk- oder klappbare Kopfstützen beeinträchtigt.

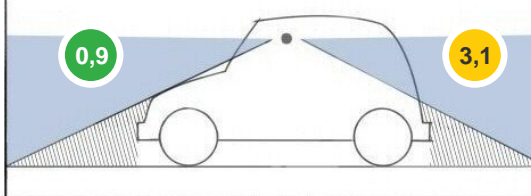
Rundumsicht



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.

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 schmaler werdenden Türöffnungen und nicht besonders weit öffnenden Türen nicht ideal.

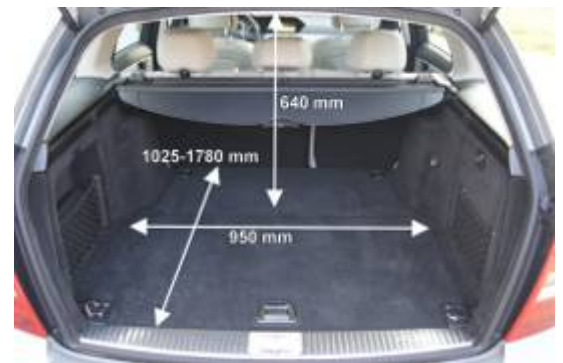
⊕ Mit der Fernbedienung für die Türen lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es das schlüssellose Zugangssystem Keyless-Go (nicht im Testfahrzeug). Nach dem Absperren bleiben die Scheinwerfer bei Dunkelheit noch kurze Zeit an, um den Weg zu beleuchten. Haltegriffe sind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

⊖ Da das Fahrzeug auch bei geöffneten Türen (außer Fahrertüre) 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 hoch 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. Vorbildlich ist die Ausleuchtung des Gepäckabteils bei Nacht, es gibt zwei Leuchten in den C-Säulen und zwei in der Klappeninnenverkleidung.

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. Zudem stehen vier Verzurrösen und zwei ausklappbare Haken zur Verfügung.

1,9

INNENRAUM

1,4

Bedienung

⊕ Die C-Klasse von Mercedes lässt sich weitgehend funktionell bedienen, auch wenn eine gewisse Eingewöhnungszeit erforderlich ist, um die vielen Funktionen und Einstellungen einwandfrei beherrschen 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 bis zur Dunkelheit mit Tagfahrlicht fahren kann, nur weil manche das besonders "cool" finden. 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 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 findet man vorne wie hinten ausreichend vor. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet. Der optionale Tempomat mit radargestützter Abstandsregel-funktion (ACC) 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 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 etwas über 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.

1,9 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die Feder-Dämpfer-Abstimmung hat Mercedes straffer als sonst gewohnt gewählt, damit lässt sie ein wenig an Ausgewogenheit vermissen. Kurzwellige Fahrbahnunebenheiten und Einzelhindernisse werden nur zufriedenstellend geschluckt und dringen deutlicher als früher zu den Insassen durch. Bei langen Bodenwellen auf der Autobahn schwingt der Kombi wenig nach. In schnell durchfahrenen Kurven hält sich die Seitenneigung in Grenzen, Karosseriebewegungen sind gut gedämpft. Das Fahrwerk verfügt über ein selektives Dämpfungssystem. Wer es ein Stück komfortabler mag, sollte auf die Ausstattungslinie Elegance zurückgreifen, welche eine Komfortabstimmung des Fahrwerks beinhaltet.

1,5 Sitze

Testwagen mit optionalen Multikontursitzen vorne und vollelektrischer Einstellung.

⊕ 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 wenig Unterstützung für die Oberschenkel, weil sie etwas flach eingebaut ist. Der Platz in der Mitte ist wegen der höckerartigen Erhebung unbequem.

1,6 Innengeräusch

+ Insgesamt liegt das Geräuschniveau auf niedrigem Niveau. Bei 130 km/h werden im Innenraum 66,7 dB(A) gemessen. Besonders die Windgeräusche sind angenehm gering. Die Fahrgeräusche sind gut vom Innenraum abgeschottet und kaum wahrnehmbar. Der Motor ist im Innenraum kaum zu hören, nur unter Last nimmt man ihn wahr; er klingt eher wie ein rauher Benziner als ein Dieselmotor.

1,9 Klimatisierung

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

+ Auf allen Plätzen dauert es nicht lange, bis die Luft angenehm erwärmt ist; die Heizung spricht vorne wie hinten schnell an, selbst wenn es draußen -10 °C hat. Nach nur zwölf bis dreizehn Minuten ist eine Wohlfühltemperatur 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).

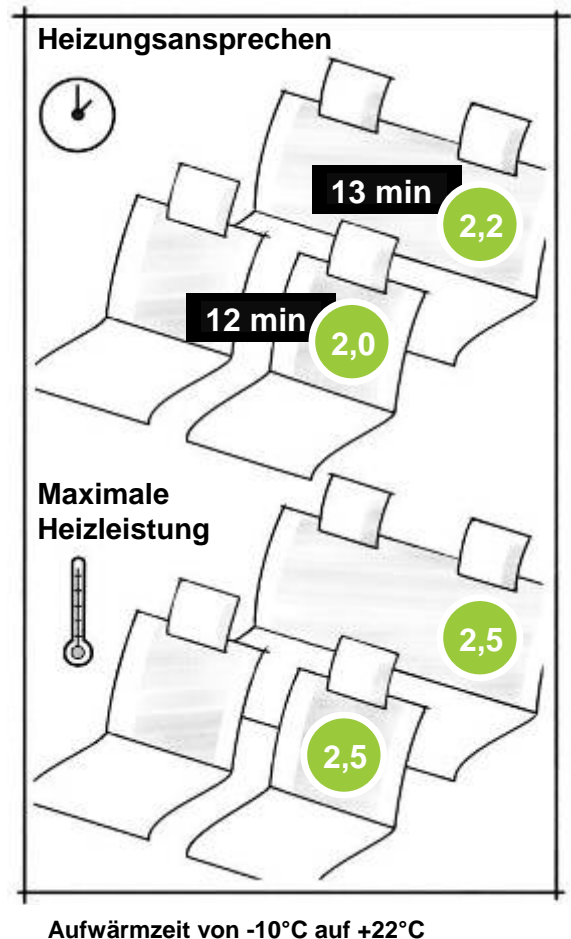
1,2 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des 3-l-Turbodiesel sind über jeden Zweifel erhaben. 265 PS sorgen stets üppige Kraftreserven, die 620 Nm Drehmoment drücken die Passagiere in die Sitze. Von 60 auf 100 km/h vergehen nur 3,5 Sekunden - perfekt für schnelle Überholvorgänge. Schon ab etwa 1.000 U/min. zieht der Motor spürbar, ein typisches Turboloch kennt er nicht. Im mittleren Drehzahlbereich fühlt er sich am wohlsten, lässt aber auch beim Ausdrehen nicht nach. Ein rundum gelungenes Aggregat.

1,2 Laufkultur

+ Erstaunlich, wie laufruhig Mercedes seinen Sechszylindermotor hinbekommen hat. Selbst beim Kaltstart spürt man kaum Vibrationen. Auch sonst kann es das Aggregat problemlos mit der Laufkultur eines Achtzylinder-Diesels aufnehmen. Im Innenraum hört man nur ein leises Grummeln, das auch als das eines Benzinmotors durchgehen kann. Ideal also für entspanntes Fahren auf langen Strecken.



1,8 Schaltung

⊕ Die Siebengang-Automatik schaltet recht direkt, verkneift sich aber weitgehend störendes Rucken. Gegenüber früheren Abstimmungen merkt man den umfangreichen Einsatz der Wandlerüberbrückungskupplung deutlicher. Auffällig ist auch, dass die Elektronik bei ruhiger Fahrweise den Drehzahlbereich um 1.000 U/min. akzeptiert und nicht runterschaltet. Der Motor läuft in diesem Bereich dennoch ruhig und nimmt anstandslos Gas an, auf den Verbrauch wirken sich die möglichst niedrigen Drehzahlen positiv aus. An der Schaltgeschwindigkeit gibt es nichts auszusetzen, gerade im mittleren Drehzahlbereich werden die Schaltstufen zügig gewechselt. Der Ganghebel auf dem Mitteltunnel lässt sich einfach bedienen.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Den Sechszylinder kombiniert Mercedes mit der bekannten Siebengangautomatik. Diese bietet eine hohe Spreizung der Übersetzung und kann daher die Motorkraft optimal nutzen und gleichzeitig eine möglichst ökonomische Drehzahl für den Motor wählen. Die Schaltstufen passen gut zueinander, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch bei hohen Geschwindigkeiten ist das Drehzahlniveau angenehm niedrig.

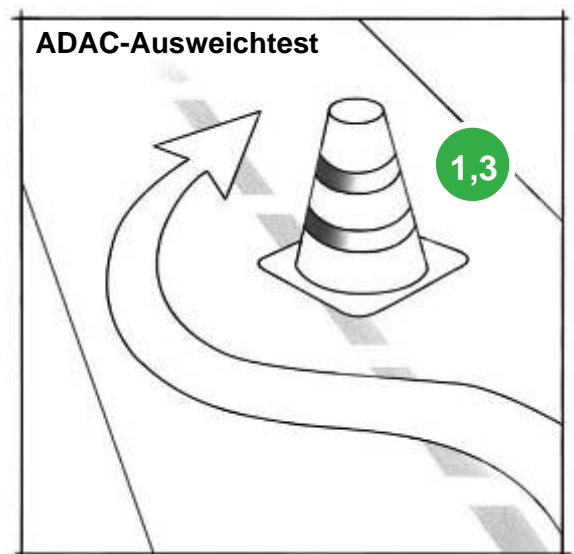
1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

⊕ Der C 350 CDI verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Seitenwind oder Fahrbahnverwerfungen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Die Traktionskontrolle bremst durchdrehende Räder ein und verbessert so das Vorwärtskommen 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.

1,3 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven verhält sich der Kombi 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 im Rahmen der Möglichkeiten, 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.



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.

1,8 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht schnell und gleichmäßig an. Dank variabler Lenkunterstützung (Parameterlenkung) ist sie beim Rangieren leichtgängig und bei höheren Geschwindigkeiten eher straff. Sie ist zielgenau und vermittelt einen ordentlichen 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.

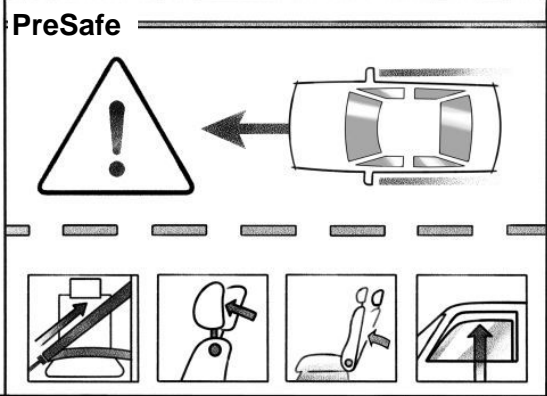
1,6 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 35,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen Conti Sport Contact 3 der Größe 225/45 R17Y). Dabei ist auch bei sehr hoher Beanspruchung kein Nachlassen der Bremswirkung feststellbar. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

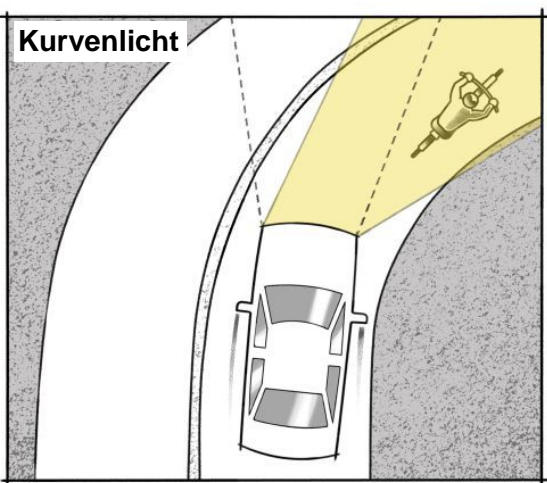
2,0 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

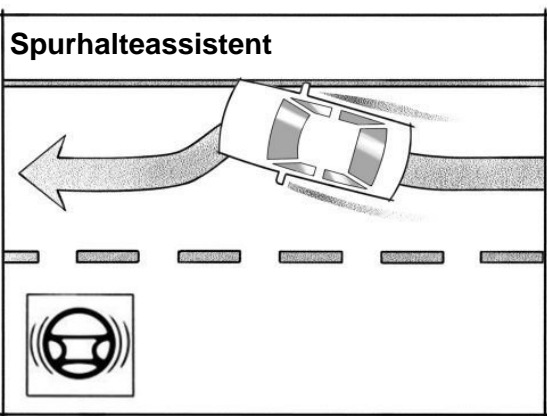
⊕ Mercedes bietet nach dem Facelift eine Reihe an Assistenzsystemen an, welche bisher der Oberklasse vorbehalten waren. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent und in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen ACC auch der Bremsassistent plus, der 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.



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



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



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.

Zum Intelligent Light System gehören Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie ein adaptiver Fernlichtassistent. 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, um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. Zudem wird dann bei Stillstand die Warnblinkanlage aktiviert. Bei Wahl des Multifunktionslenkrads 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.

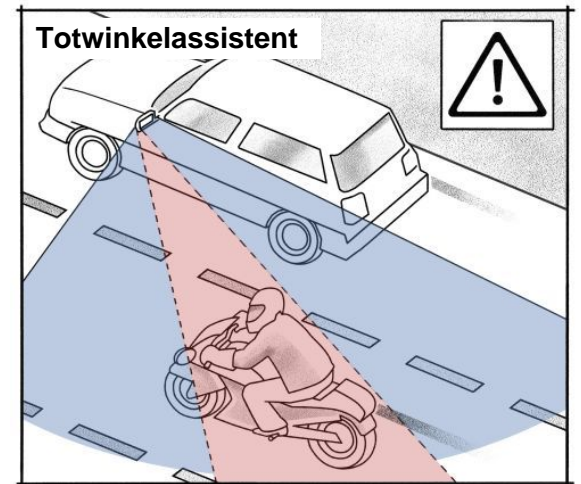
1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die C-Klasse erreicht sehr gute Werte beim Frontal- und Seitenaufprall (Test 2007 mit Limousine). 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. Beim Fahrer befindet sich zudem ein Knieairbag. Seitenairbags hinten sind optional zu haben. Die Kopfstützen der Vordersitze sind "aktiv" ausgelegt 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, beim Abschnallen während der Fahrt ertönt eine Warnung.

2,0 Kindersicherheit

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

⊕ Auf der Rücksitzbank lassen sich maximal zwei Kinderrückhaltesysteme nebeneinander 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.



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.



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

– 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.

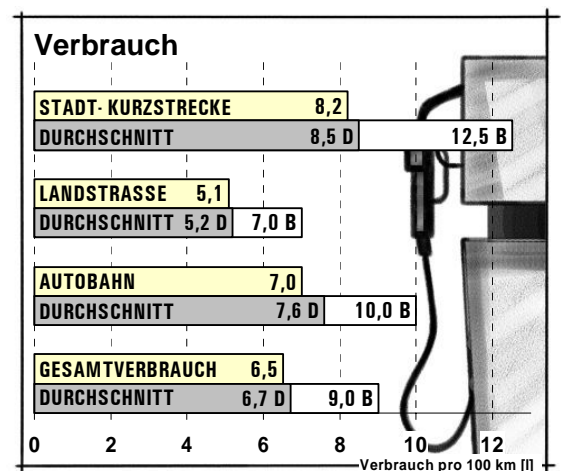
3,9 Fußgängerschutz

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 maximal 36 Punkten werden erreicht.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

+ Der Verbrauch des Mercedes C 350 CDI T-Modells liegt im ADAC EcoTest bei durchschnittlich 6,5 l Diesel alle 100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 171 g pro Kilometer werden 30 Punkte in diesem Kapitel erreicht. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 8,2 l, außerorts bei 5,1 l und auf der Autobahn bei 7,0 l Diesel pro 100 km. Eine Start-Stopp-Automatik und das Batterielademanagement (Rekuperation) gibt's serienmäßig.



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

1,6 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus zeigen sich die Stickstoffoxid-Werte erhöht. Unterm Strich reicht es für 44 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der C 350 CDI T 74 Punkte erzielen und damit vier von fünf möglichen Sternen des ADAC EcoTest.

4,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,5 Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Ausgaben für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des getesteten Modells nicht besonders niedrig liegt, kann er hier eine gute bis zufriedenstellende Bewertung erzielen.

5,5 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. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Ein nicht mehr zeitgemäßer Ölwechsel des Automatikgetriebes bereits bei 50.000 km und die teuren Werkstattstundensätze sorgen schließlich für die schlechte Benotung.

2,1

Wertstabilität*

- + Dem C 350 CDI T wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich der für seine Leistung sparsame Motor aus, der zudem über aktuelle Spritspartechneiken verfügt. Neben dem guten Image von Mercedes helfen auch die praktischen Aspekte eines Kombis. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit einem neuen Modell zu rechnen.

5,5

Kosten für Anschaffung*

- Fast 50.000 Euro als Basispreis möchte Mercedes für das getestete Modell - das ist in dieser Klasse enorm viel. Zumal die Ausstattung keinesfalls komplett ausfällt. Denn nach dem ADAC Ausstattungskorb, der in der jeweiligen Klasse übliche Extras beinhaltet, kommen nochmal fast 5.000 Euro hinzu.

5,5

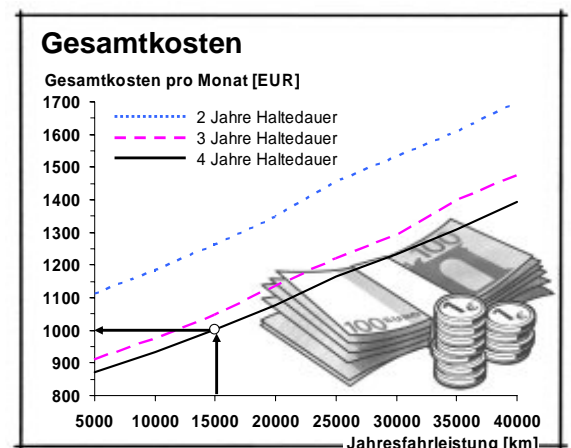
Fixkosten*

- Die Steuer kommt auf 363 Euro im Jahr. Die Versicherungsklassen liegen sehr ungünstig, besonders Teil- und Vollkasko kosten sehr viel Geld. Damit ist diese Variante eher für Vielfahrer interessant, die über hohe Schadenfreiheitsrabatte bei der Autoversicherung verfügen.

5,0

Monatliche Gesamtkosten*

- Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den C 350 CDI T, dann kann sich diese Variante nur ganz hinten in seiner Klasse einordnen. Der hohe Wertverlust in Euro und Cent sowie die enormen festen Kosten und üppigen Werkstattkosten werfen ihn zurück. Mit den durchschnittlichen Kraftstoffkosten kann er nicht mehr ausreichend punkten, um sein Ergebnis im Kostenkapitel nennenswert zu verbessern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1003 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

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	6,5 D
CO2 [g/km]	127	127	124	128	191	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/25	17/22/25	17/22/25	18/24/28	18/24/28	18/24/28
Steuer pro Jahr [Euro]	223	223	217	225	427	363
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	729	743	775	812	1013	1003
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

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2987 ccm
Leistung	195 kW (265 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	620 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8/11 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/ 5,1/ 7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km / 171g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4601/1770/1459 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	2015 mm
Leergewicht/Zuladung	1770 kg/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355 l/670 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	1015 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	135 Euro
Monatliche Werkstattkosten	91 Euro
Monatliche Fixkosten	118 Euro
Monatlicher Wertverlust	659 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.003 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/28
Grundpreis	49.207 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelight (Intelligent Light)	1.660 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent (Spur-Paket)	893 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz-Paket)	2.321 Euro
Automatikgetriebe	2.499 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Intelligent Light)	1.660 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Intelligent Light)	1.660 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parklenkassistent)	833 Euro ^o
PRE-SAFE	393 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Spur-Paket)	893 Euro
Tempomat	Serie
Xenonlicht (Intelligent Light)	1.660 Euro ^o

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Lackierung Metallic	916 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	ab 1.226

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen