



## Mercedes C 220 CDI BlueEFFICIENCY T-Modell Avantgarde 7G-Tronic Plus

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse

Die C-Klasse ist nach einigen Jahren Bauzeit und einem Facelift ein alter Bekannter auf Deutschlands Straßen. Vor allem die Kombi-Version, das T-Modell, erfreut sich großer Beliebtheit und stellt so das Volumen-Modell des Mittelklasse-Benz dar. Auch als Gebrauchtwagen ist der Kombi gefragt, wodurch sich der Restwertverlauf stabil gestaltet. Wer zur C-Klasse greift, bekommt ein solides und ausgereiftes Fahrzeug. Der 220 CDI sorgt mit seinen 125 kW/170 PS für ordentliche Fahrleistungen bei einem akzeptablen Verbrauch. Im ADAC EcoTest verbraucht er durchschnittlich 5,6 Liter auf 100 Kilometer und erhält unter dem Strich vier Sterne. Verarbeitung und Komfort sind löblich, das Fahrverhalten sicher. Besonders lobenswert ist, dass Mercedes auch in der Mittelklasse alle Sicherheitssysteme anbietet, die aktuell auf dem Markt erhältlich sind. Wer einen C 220 CDI T Avantgarde mit der Siebengang-Automatik fahren will, muss mindestens 40.000 Euro investieren. Ordert man zusätzlich ein paar sinnvolle Helferchen, so ist die 50.000-Euro-Grenze schnell überschritten. **Karosserievarianten:** Limousine, Coupé, Cabrio. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4 Avant, BMW 3er touring.

**+** gute Verarbeitung, einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Systeme für aktive und passive Sicherheit

**-** schlechter Fußgängerschutz, hoher Anschaffungspreis, sehr teure Extras



### ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

2,7 Stadtverkehr

2,4 Senioren

1,8 Langstrecke

2,4 Transport

2,0 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2012  
Text: Stefan Giuliani

2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6

### 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. Die Schweller werden vorn und hinten von Stoßleisten geschützt. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck mit den präzise eingepassten Kunststoffen und einwandfrei gefertigten Sitzen fort. Neben hochwertigem Leder ist aber auch einfaches Hartplastik verbaut.

**-** 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. Der Kraftstofftank ist nicht gegen Fehlbetankung geschützt, was hohe Folgekosten verursachen kann.

2,1

### Alltagstauglichkeit

Die maximale Zuladung beträgt 485 Kilogramm.

**+** Mit einer Tankfüllung lässt sich eine Reichweite von über 1000 Kilometern realisieren. Auf der stabilen Dachreling dürfen bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden. Im Innenraum finden vier Erwachsene bequem Platz. Auf kurzen Strecken kann der hintere Mittelsitz als Notsitz verwendet werden.

**-** Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht vorhanden. Auch Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergeblich. Serienmäßig gibt es nur ein Reparaturset, ein Notrad oder Runflat-Bereifung kosten extra.

2,1

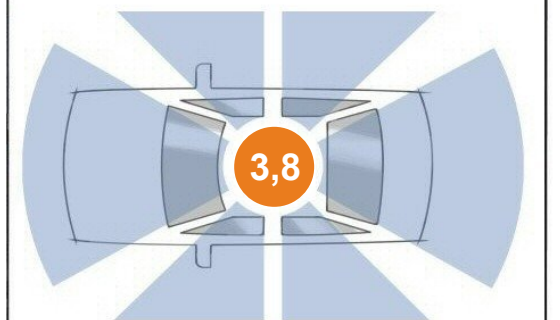
### Sicht

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.

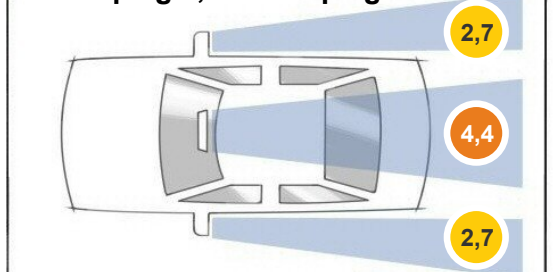


Die Sicht nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht versenk- oder klappbare Kopfstützen beeinträchtigt.

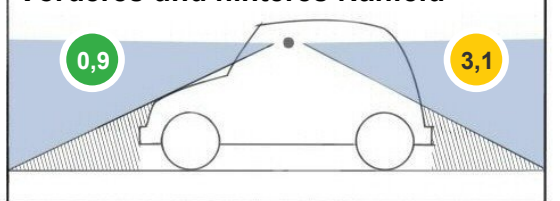
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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 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 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.

## 2,8 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.

⊕ 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. Auch das Umfeld des Fahrzeugs wird ausgeleuchtet. 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.

## 2,9 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). Es können bis zu elf Getränkekisten zugeladen werden.

⊕ 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).**

## 1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich gegen Aufpreis auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Beim Beladen stört die Ladekante kaum. Sie liegt fast auf perfektem Niveau, um auch schwere Gegenstände möglichst einfach in das Fahrzeug heben zu können (60 cm über der Straße). 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.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die umklappbare Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt nach vorn 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. Ein Fangnetz schützt die Passagiere vor nach vorn geschleuderten Gegenständen beim Bremsen.

## 2,1 INNENRAUM

### 1,6 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 trotz fehlender Beleuchtung 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. 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.



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

Die Lautsprecher bieten einen guten Klang, sie verzerren auch bei hoher Lautstärke nicht. Die elektrischen Fensterheber vorne und hinten besitzen eine Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit zuverlässigem Einklemmschutz. Ablagen findet man vorne wie hinten ausreichend vor (Testwagen mit Ablagenpaket). Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet. Auch wenn man die Bedienelemente der elektrischen Sitzeinstellung nicht sofort an der Türverkleidung sucht, das Einstellen klappt einwandfrei. Alle Türen und selbst die Motorhaube werden überwacht, ob sie sicher geschlossen sind. Der optionale Tempomat mit radargestützter Abstandsregelfunktion (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. Der Bordcomputer ist mit allen wichtigen Funktionen ausgestattet.

⊖ Die Klima-Bedienungseinheit sitzt zu weit unten, das sorgt für starke Ablenkung beim Einstellen. Hinzu kommt, dass die Piktogramme auf den Schaltern klein sind. Von den silbernen Tasten in der Mittelkonsole lässt sich die Symbolik kaum erkennen - man verwechselt sie leicht. Beim Angurten stört die breite Mittelkonsole. Klassisch hat Mercedes die Bedienung für die Feststellbremse auf der linken Seite des Fahrers angeordnet. Hier ist sie im Notfall von keinem Mitreisenden erreichbar.

---

### 2,3 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.

---

### 2,7 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.**

---

### 4,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Bei der C-Klasse werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 2,1 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

+ Die Feder-Dämpfer-Abstimmung hat Mercedes straffer als sonst gewohnt gewählt, damit lässt sie ein wenig an Ausgewogenheit vermissen. Kurzweilige 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. Drückt man die Sport-Taste, wird der Daimler knüppelhart. Eine Abstimmung, die im Straßenverkehr wohl etwas überzogen ist. Wer es ein Stück komfortabler mag, sollte auf die Ausstattungslinie Elegance zurückgreifen, welche eine Komfortabstimmung des Fahrwerks beinhaltet.

## 1,7 Sitze

Die optionalen Multikontursitze vorn mit vollelektrischer Einstellung sorgen für hervorragenden Sitzkomfort.

⊕ 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.

## 1,9 Innengeräusch

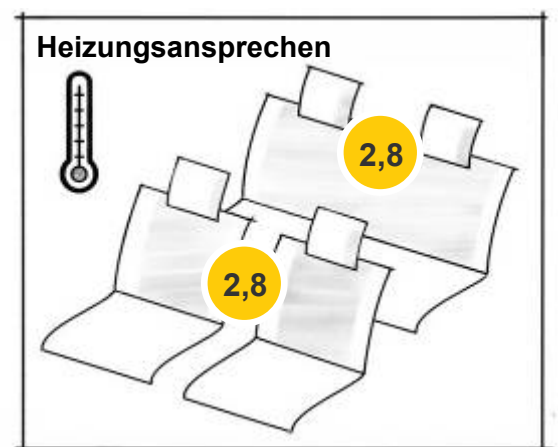
Auch wenn der Dieselmotor im Innenraum deutlich und rau wahrgenommen wird, insgesamt ist der Geräuschpegel gering.

⊕ Insgesamt liegt das Geräuschniveau auf niedrigem Niveau. Bei 130 km/h werden im Innenraum 67,3 dB(A) gemessen. Besonders die Windgeräusche sind angenehm gering. Die Fahrgeräusche sind gut vom Innenraum abgeschottet und kaum wahrnehmbar.

## 2,5 Klimatisierung

Die serienmäßige Zweizonen-Klimaautomatik sorgt für durchschnittliche Heizleistung.

⊕ Die 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).



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

1,9

## MOTOR/ANTRIEB

2,2

## Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen des 2,1-Liter-Diesels sind einwandfrei. Mit seinen 125 kW/170 PS stellt er in jedem Fahrzustand ausreichend Kraftreserven zur Verfügung. Von 60 auf 100 km/h vergehen nur 5,2 Sekunden - perfekt für zügige Überholvorgänge.

2,7

## Laufkultur

Der Vierzylinder-Diesel läuft ungewöhnlich rau und passt somit nicht ganz in das luxuriöse Gesamtkonzept des Mercedes. Vibrationen werden in jedem Betriebszustand wahrgenommen. Nageln ist keine Seltenheit.

1,7

## Schaltung

⊕ Die Siebengang-Automatik schaltet recht direkt, verkneift sich aber weitgehend störendes Rucken. 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. Der Fahrer hat auch die Möglichkeit über die Schaltpaddel am Lenkrad manuelle Eingriffe vorzunehmen. Ein sogenannter Hill-Holder erleichtert das Anfahren am Berg.

1,0

## Getriebeabstufung

Die Siebengang-Automatik harmoniert sehr gut mit der Dieselmotor-Maschine.

⊕ Mit Sieben Gängen steht in jedem Betriebszustand die passende Übersetzung zur Verfügung. Die Schaltstufen passen gut zueinander, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch bei hohen Geschwindigkeiten ist das Drehzahlniveau angenehm niedrig. Bei 130 km/h dreht der Motor mit nur 2.000 Umdrehungen pro Minute.

1,7

## FAHREIGENSCHAFTEN

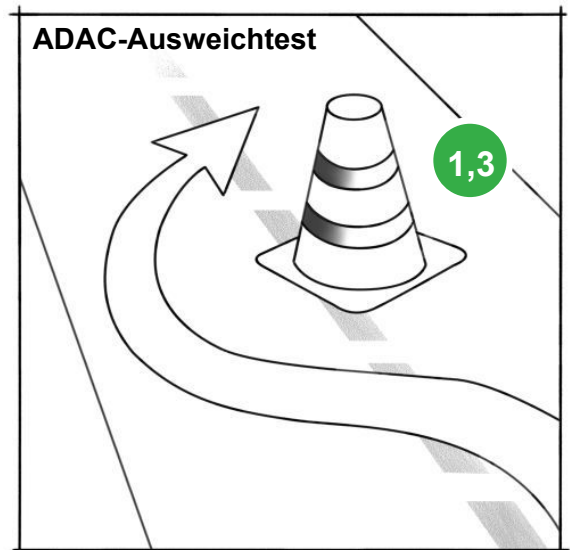
1,7

## Fahrstabilität

Das Fahrverhalten der C-Klasse zeigt sich auch im Grenzbereich sicher und gut beherrschbar.

⊕ Der C 220 CDI verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Seitenwind oder Fahrbahnverwerfungen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Die Traktionskontrolle bremst durchdrehende Räder auf weniger griffigen Straßen ein. 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.

### ADAC-Ausweichtest



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.

In Kurven verhält sich der Kombi untersteuernd, was weniger geübten Fahrern entgegen kommt. 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.

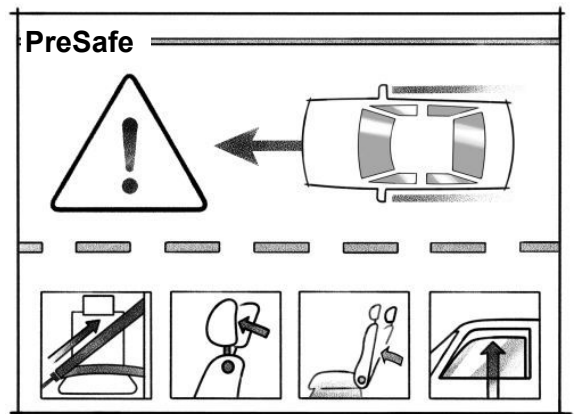
## 1,8 Lenkung\*

Die optionale Parameterlenkung arbeitet einwandfrei. Sie ist deutlich präziser, gefühlvoller und komfortabler als die Standardlenkung.

⊕ 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.

## 1,7 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 35,4 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen Conti Sport Contact 5 der Größe 225/45 R17W vorn und 245/40 R17W hinten). 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. Die Spurtreue ist einwandfrei.

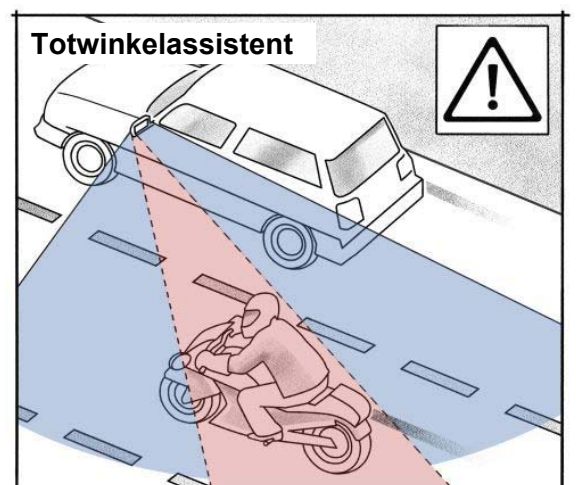


**Pre-Safe** aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

## 1,9 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mercedes bietet im C 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.

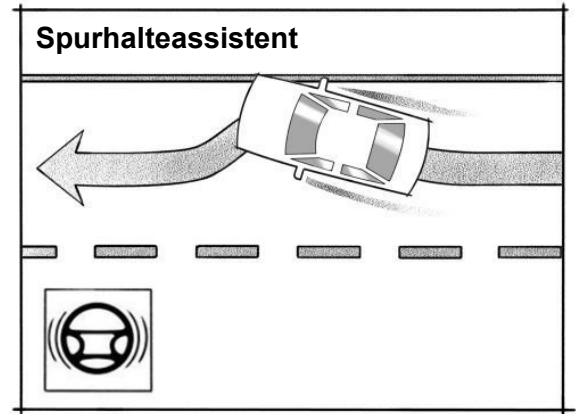


Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



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 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.



**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.**



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

## 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Das Crashverhalten des Mercedes ist makellos.

⊕ 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.

## 2,1 Kindersicherheit

Beim EuroNCAP-Crashtest ist das Schutzpotenzial für Kinder insgesamt zufriedenstellend, die Brustbelastungen an beiden Dummies sind aber beim Fronterash 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 Gurtanlenkungen sind großzügig dimensioniert. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz. Auch hohe Kindersitze können auf allen Plätzen problemlos eingebaut werden. Nur auf dem Beifahrersitz macht der Hersteller Einschränkungen, hinten sind Kindersitze aller Klassen freigegeben.

**-** 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.

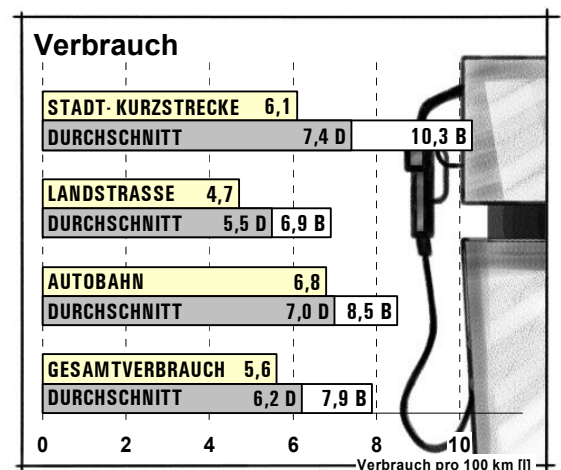
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO2\*

**+** Der Verbrauch des Mercedes C 220 CDI T-Modells liegt im ADAC EcoTest bei durchschnittlich 5,6 l Diesel alle 100 km. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 178 g pro Kilometer werden 30 Punkte in diesem Kapitel erreicht. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,1 l, außerorts bei 4,7 l und auf der Autobahn bei 6,8 l Diesel pro 100 km. Eine Start-Stopp-Automatik und das Batterielademanagement (Rekuperation) gibt's serienmäßig.

### 2,0 Schadstoffe

**+** Die Schadstoffanteile im Abgas sind akzeptabel. Unterm Strich reicht es für 40 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe des EcoTest. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten kann der C 220 CDI T 70 Punkte erzielen und damit gerade so vier von fünf möglichen Sternen des ADAC EcoTest.



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

---

**3,6**

## AUTOKOSTEN

---

**2,1**

### Betriebskosten\*

**+** Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Ausgaben für den Kraftstoff. Da sich der CDI mit günstigem Dieselmotorkraftstoff begnügt, sind die Betriebskosten, trotz eines nur durchschnittlichen Verbrauchs, akzeptabel.

**4,6**

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

**+** Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Relativ niedrige Kosten für Reifenersatz bei Verwendung der Seriengröße.

**-** Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Teure Werkstattstundensätze verhindern zudem eine bessere Benotung.

**1,7**

### Wertstabilität\*

**+** Dem C 220 CDI T wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Neben dem guten Image von Mercedes helfen auch die praktischen Aspekte eines Kombis. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit einem neuen Modell zu rechnen.

**4,9**

### Kosten für Anschaffung\*

**-** Über 40.000 Euro als Basispreis möchte Mercedes für das getestete Modell. Die Ausstattung ist dann aber keinesfalls komplett. Denn nach dem ADAC Ausstattungskorb, der in der jeweiligen Klasse übliche Extras beinhaltet, kommen nochmal fast 5.000 Euro hinzu.

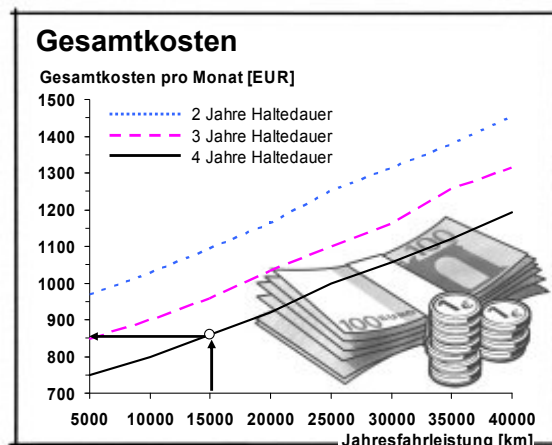
**3,5**

### Fixkosten\*

Die Versicherungsklassen der C-Klasse liegen im Mittelfeld. Die Teilkaskoversicherung macht aber eine Ausnahme: Sie ist sehr teuer. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 237 Euro fällig.

## 3,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den C 220 CDI T, so landet er im hinteren Mittelfeld. Die Betriebskosten sind zwar gering, aber vor allem die teuren Werkstattbesuche schlagen zu Buche. Der gute prozentuale Werterhalt wird durch den hohen Anschaffungspreis relativiert - der tatsächliche Wertverlust ist doch beachtlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 858 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. 4Matic 7G-Tronic	C 350 CDI BlueEFF. 7G-Tronic Plus
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
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,8 D	4,8 D	4,7 D	4,9 D	7,2 D	6,0 D
CO2 [g/km]	127	127	124	128	191	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/25	17/22/25	17/22/25	18/26/28	18/26/28	18/26/28
Steuer pro Jahr [Euro]	243	243	237	245	447	383
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	774	779	801	866	1072	1057
Preis [Euro]	34.837	36.622	38.883	41.144	49.564	49.564

### 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	125 kW (170 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,8/11 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	219 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,4 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,1/ 4,7/ 6,8 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	124g/km / <b>178g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,3dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4601/1770/1459 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2015 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1720 kg/485 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>355 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	<b>1050 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>110 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>79 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>123 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>546 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>858 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/25
Grundpreis	43.512 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelight(Intelligent Light)	1.660 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassi.-Paket)	2.553 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 (inkl. Parklenkassistent)	833 Euro°
PRE-SAFE	393 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
Tempomat	274 Euro°
Totwinkelassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
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°
Keyless Entry	893 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (ab)	893 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	916 Euro°
Schiebe-Hubdach	ab 1.226

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,1

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen