



## Mercedes C 220 CDI BlueTEC Avantgarde

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse  
(125 kW / 170 PS)

Die neue Mercedes C-Klasse orientiert sich optisch stark an der deutlich größeren S-Klasse. Das Design wirkt dadurch eleganter als noch beim Vorgänger. Die Mittelklasse-Limousine ist um 10 Zentimeter auf nun 4,69 Meter gewachsen, was vor allem dem Innenraum zugute kommt. Erstmals ist in der C-Klasse ein Luftfahrwerk lieferbar, das für komfortbetontes Dahingleiten sorgt, die Limousine aber behäbig wirken lässt. Zusammen mit den angenehmen Sitzen und dem leisen Innenraum lassen sich auch lange Strecken stressfrei bewältigen. Wer viel fährt, sollte aber auf jeden Fall den optionalen 66-Liter-Kraftstofftank ordern - serienmäßig gibt es nämlich nur einen 41-Liter-Tank. Der Dieselmotor mit 170 PS läuft zwar verhältnismäßig rau, die Fahrleistungen gehen aber vollkommen in Ordnung. Dank niedrigem Verbrauch (4,3 l/100 km) und sehr sauberen Abgasen reicht es für den C 220 CDI klar zu fünf Sternen im EcoTest. Aber nicht nur das gute Umweltverhalten spricht für die C-Klasse, auch in Sachen Sicherheit trumpft die schwäbische Limousine auf. Sehr gute Crasheergebnisse und ein umfangreiches Angebot an aktiven Sicherheitssystemen überzeugen. Leider sind aber nur in Verbindung mit einem Automatikgetriebe alle Assistenzsysteme lieferbar. Nicht nur deshalb ist die Automatik deutlich empfehlenswerter: Die Schalter in der Mittelkonsole sind bei Modellen mit Schaltgetriebe verstreut und unergonomisch angeordnet. Bei Wahl des Automatikgetriebes sind Schalteranordnung und Bedienlogik deutlich besser gelöst (es stört dann kein Schalthebel). In der Summe überzeugt der C 220 CDI als umweltfreundliches und sicheres Langstreckenauto. Der Preis fällt mit 40.936 Euro aber sehr hoch aus. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4, BMW 3er, Opel Insignia, VW Passat.

- +** sehr umweltfreundlich (sparsam und sauber), sehr gute Crasheergebnisse, gute aktive Sicherheit, komfortables Luftfahrwerk
- teils komplizierte Bedienung, serienmäßig nur kleiner Kraftstoff- und AdBlue-Tank, Fahrerassistenzpaket beim Schaltgetriebe nicht erhältlich, sehr teuer in der Anschaffung, mäßige Serienausstattung



### ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,1 Stadtverkehr

3,1 Senioren

1,8 Langstrecke

2,9 Transport

2,5 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

**+** Die Verarbeitung der neuen C-Klasse gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Karosserie ist solide gefertigt, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und die Türen fallen satt ins Schloss. Der Innenraum präsentiert sich aufgeräumt und durchgehend hochwertig verarbeitet. So gut wie alle Kunststoffelemente sind geschäumt oder mit haptisch ansprechenden Oberflächen veredelt. In der sportlich orientierten Ausstattungslinie "Avantgarde" unterstreichen Zierelemente in Klavierlack- und Aluminiumoptik, Chromränder und lederbezogene Flächen den wertigen Auftritt der C-Klasse. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung abgedichtet, schmale Schwellerschutzleisten verhindern zumindest teilweise, dass die Schweller beim Ein- und Aussteigen verkratzt werden. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offen gehalten. Der Motorraum ist von unten vollkommen abgeschottet, der Unterboden mit aufwendigen Kunststoffabdeckungen verkleidet und glattflächig. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Tankdeckel lässt sich einfach abschrauben. Ein spezieller Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen verhindert, dass man versehentlich Benzin anstatt Diesel in Fahrzeug tanken kann.

**-** Nur wenn man ganz genau hinschaut, findet man noch leichtes Verbesserungspotential. So ist die Hutablage von unten nicht verkleidet und das nackte Blech sichtbar. Die sehr teure optionale "designo diamantweiß bright"-Lackierung des Testwagens ist nicht durchgehend aufgebracht - an nicht direkt sichtbaren Karosserieteilen wie die Türinnenkanten, Schweller oder Motorraum wurde anstatt des teuren Sonderlacks nur einfaches "Weiß" verwendet. Weder Front- und Heckschürze noch die Türen besitzen Schutzleisten, die bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen würden.

Die Alltagstauglichkeit des C 220 CDI fällt insgesamt gerade noch gut aus. Die C-Klasse bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die maximale zulässige Zuladung liegt mit 490 kg ebenso im zufriedenstellenden Bereich, wie die zulässige Dachlast (75 kg, keine Reling). Die C-Klasse ist in Verbindung mit den kleinen Benzin- oder Dieselmotoren serienmäßig nur noch mit einem 41 l Kraftstofftank ausgerüstet (ein größerer 66 l Kraftstofftank muss optional geordert werden). Damit ist die Tankgröße gegenüber dem Vorgänger kurzerhand um 18 l reduziert worden - auch eine Möglichkeit, um die propagierten 100 kg Gewichtsreduktion zu erreichen. Auch der SCR-Behälter, der den Harnstoff für die Abgasreinigung beinhaltet, fällt mit 8,5 l für ein Langstreckenfahrzeug sehr klein aus. Der optionale 24,5 l SCR-Behälter sollte daher unbedingt mitbestellt werden.

**+** Trotz des kleinen Kraftstofftanks lassen sich aufgrund des niedrigen Verbrauchs Reichweiten von rund 950 km realisieren (Basis: EcoTest-Verbrauch). Wählt man den optionalen 66 l Tank, steigt die Reichweite mit einer Tankfüllung auf über 1.500 km. Die zulässige Anhängelast liegt bei hohen 1.800 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst). Die Stützlast beträgt gute 75 kg - damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger montiert und schwerere Fahrräder (z.B. zwei E-Bikes) transportiert werden.

**-** Serienmäßig gibt es für die C-Klasse keine Möglichkeit, im Falle einer Reifenpanne mobil zu bleiben. Selbst für ein Reifenreparaturset verlangt Mercedes Aufpreis. Optional gibt es auch eine Runflat-Bereifung, die aber nicht für alle Rad-Reifen-Kombinationen verfügbar ist. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug findet man nicht an Bord. Ein Ersatzrad ist nicht erhältlich.

## 2,1 Sicht

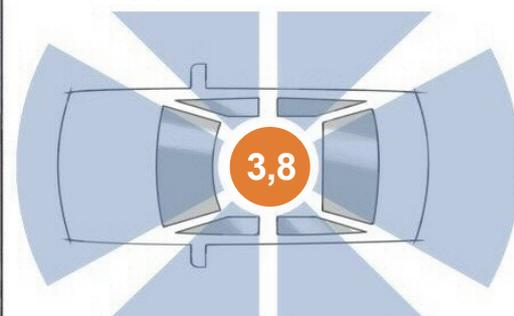
In der C-Klasse findet man eine klassenübliche Sitzhöhe vor, was eine durchschnittliche Sicht auf den Verkehr ermöglicht. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die Limousine allenfalls zufriedenstellend ab. Sowohl die B-Säulen als auch die C-Säulen fallen sehr breit aus und behindern die Sicht zur 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 bei nichtgebrauch nicht wegklappen kann. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt akzeptabel aus. Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Heckscheibenkante nur akzeptabel erkannt werden (hier leistet die optionale Heckkamera Abhilfe).

⊕ Niedrige Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut wahrgenommen werden. In den recht großen Außenspiegeln erhält man ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs. Beide Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Wählt man das optionale Spiegel-Paket, blenden der Innenspiegel und der linke Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Neben Einparkensoren vorn und hinten gibt es einen automatischen Einparkassistenten sowie eine Rückfahrkamera. Darüber hinaus kann eine 360°-Kamera geordert werden. Zusätzliche Kameras in den Außenspiegeln sowie an der Fahrzeugfront geben dann ein Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive wieder. Die Scheibenwischer besitzen ein großes Wischfeld und funktionieren auch bei höheren Geschwindigkeiten tadellos. Serienmäßig ist die C-Klasse mit Halogenscheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es aber auch helle "LED High Performance-Scheinwerfer". Wählt man das optionale LED Intelligent Light System, gibt es zusätzlich Abbiege- und dynamisches Kurvenlicht samt variabler Lichtverteilung (Landstraße, Autobahn). Einen guten funktionierenden adaptiven Fernlichtassistenten kann gegen weiteren Aufpreis geordert werden. Die Fahrbahnausleuchtung funktioniert damit hervorragend. Der Fernlichtassistent erkennt über eine Kamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet immer nur die Bereiche aus, welche andere Teilnehmer blenden würden. Das System funktioniert in der Praxis sehr gut und sorgt für einen deutlichen Sicherheitsgewinn. Neu in der C-Klasse sind die adaptiven Heckleuchten. Blinker und Bremslicht besitzen eine Mehrpegelfunktionalität. D.h. die Leuchtkraft wird entsprechend der Helligkeit des Umfeldes (Tag/Nacht) angepasst, wodurch der Hintermann nicht geblendet werden soll, wenn man z.B. an der Ampel auf der Bremse steht.

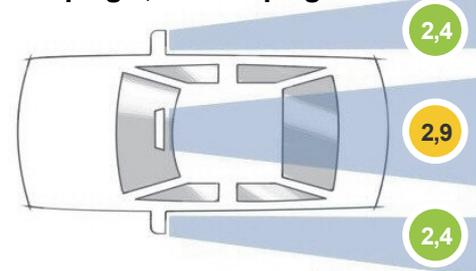


Die Sicht nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht versenk- oder klappbare Kopfstützen beeinträchtigt.

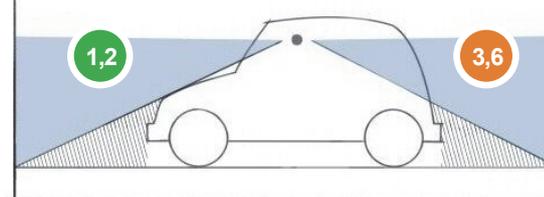
### Rundumsicht



### 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.

**2,9**

## Ein-/Ausstieg

In die C-Klasse steigt man nur zufriedenstellend ein und aus. Vor allem 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 dem Sitz wuchten muss. Die Schweller liegen tief und sind nicht zu breit ausgeführt, was das Einsteigen nicht erschwert. Die Höhe der Türöffnung geht in Ordnung. Auch hinten gelangt man zufriedenstellend in das Fahrzeug. Vor allem die im unteren Bereich schmale Einstiegsöffnung und der ausladende Kotflügel schränken den Zustieg aber ein. Die Türaufhalter besitzen zwar drei Rasterungen (hinten zwei Rasterungen), sie sind aber recht schwach dimensioniert und können die Türen an Steigungen nur geradeso offen halten.

**+** Serienmäßig gibt es eine Funkfernbedienung zum Öffnen und Schließen der Türen. Gegen Aufpreis ist das schlüssellose Zugangssystem Keyless-Go erhältlich (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 durch Spots in den Außenspiegeln 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 versehentlich aussperrt.

**3,7**

## Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum der C-Klasse Limousine fällt mit 360 l für ein Fahrzeug in der Mittelklasse nur mäßig aus. Bis zu sechs Getränkeboxen können in der Limousine transportiert werden. Optional sind die Rücksitzlehnen umklappbar, dann lässt sich der Kofferraum auf immerhin 690 l erweitern.



Für ein Fahrzeug der Mittelklasse fällt der Kofferraum mit 360 l Volumen recht knapp aus.

**2,7**

## Kofferraum-Zugänglichkeit

**+** Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln von allein auf und lässt sich auch leicht schließen. Bei Wahl der Kofferraumdeckel-Komfortschließung schließt der Heckdeckel per Knopfdruck elektrisch. Ist das "KEYLESS-GO Komfort-Paket" verbaut, schwingt die Klappe automatisch auf, wenn man den Schlüssel bei sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält - besonders hilfreich, wenn man gerade keine Hand frei hat, weil man z.B. eine schwere Einkaufsbox im Kofferraum verstauen möchte (Komfortschließung nicht im Testwagen verbaut). Die Heckklappe schwingt weit nach hinten auf, wodurch man nicht Gefahr läuft, sich den Kopf an der offenen Klappe anzustoßen. Die äußere Ladekante liegt mit 68 Zentimetern in einer guten Höhe - zum Ausladen muss das Ladegut aber über eine 13 Zentimeter hohe Stufe angehoben werden. Der Kofferraum ist gut beleuchtet.

**-** Aufgrund der verhältnismäßig großen Kofferraumtiefe und der kleinen Öffnung lassen sich an der Rückbank liegende Gegenstände schlecht erreichen. Die Ladeöffnung der Limousine fällt ebenso niedrig aus, wie der Kofferraum selbst. Sperrige Gegenstände können daher nicht transportiert werden. Der Kofferraumboden ist nicht durchgehend eben, es stört eine Stufe im hinteren Bereich.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Für die C-Klasse Limousine muss für eine umklappbare Rücksitzlehne Aufpreis bezahlt werden (im Testwagen vorhanden). Dann lässt sich die Rücksitzlehne dreifach geteilt (40:20:40) umklappen. Der Klappmechanismus lässt sich zwar praktisch vom Kofferraum aus bedienen. Allerdings wird die Rücksitzlehne dadurch nur entriegelt; um sie umzulegen, muss man trotzdem nach vorn laufen und die Lehnen vom Innenraum aus vollends umklappen. An den stabilen Zurrösen am Kofferraumboden kann schweres Gepäck gesichert werden. Um auch kleine Gepäckstücke verstauen zu können, sollte das optionale Ablagen-Paket geordert werden. Dann findet man u.a. seitliche Netze im Kofferraum, ein Spannetz und sogar eine Klappbox unter dem Kofferraumboden.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

In der C-Klasse findet man ein ganz neues Bedienkonzept vor, das auf den ersten Blick dank der reduzierten Anzahl an Tasten übersichtlich aussieht. Bei genauerer Betrachtung aber doch einige Schwächen offenbart. Sowohl der Dreh-Drück-Regler samt Touchpad, als auch einige wichtige Funktionstasten (z.B. Lautstärkeregler) sind unergonomisch in der Mittelkonsole angeordnet und vom Fahrer mit entspannter Handhaltung kaum erreichbar. Bei Modellen mit Automatikgetriebe sollte die Erreichbarkeit der Tasten deutlich besser sein, da dann kein Schalthebel stört (Automatik-Wählhebel im Lenkstockhebel integriert) und die Bedienelemente deutlich besser angeordnet sind. Doch nicht nur die Position des zentralen Drehreglers samt Touchpad ist schlecht, auch die Funktion an sich ist teilweise unlogisch und erfordert eine deutliche Eingewöhnung. Die Funktionstasten (z.B. Radio, Navigation, Telefon) sind weit weg vom Drehregler angeordnet, Radiosender können nur über den Drehregler eingestellt werden (es sind keine zusätzlichen Tasten mehr vorhanden) und das Touchpad über dem Dreh-Drück-Regler ist in seiner Funktion nicht auf Antrieb logisch. Auch die Menüstruktur ist unnötig kompliziert. Teilweise sind Fahrzeugeinstellungen über Lenkradtasten im Kombiinstrument abrufbar, teilweise sind Fahrzeugeinstellungen aber auch im Mitteldisplay einzustellen. In der Summe erfordert die C-Klasse eine sehr hohe Eingewöhnung, bis man mit den Funktionen zurecht kommt.

⊕ Das Lenkrad ist über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellbar, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel ist in guter Höhe angebracht. Das Zündschloss ist zwar gut erreichbar, aber nicht beleuchtet. Gegen Aufpreis gibt es ein schlüsselloses Startsystem (KEYLESS-GO), wodurch das Fahrzeug auf Knopfdruck gestartet wird und der Schlüssel nur bei sich getragen werden muss (nicht im Testwagen). Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad und ist beleuchtet. Ein Lichtsensor ist bei der C-Klasse Serie. Gegen Aufpreis gibt es auch einen Fernlichtassistenten (Intelligent Light System). Die Nebelschlussleuchte wird über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Für einen Regensensor muss man in der C-Klasse nun Aufpreis zahlen (beim Vorgänger war er noch Serie). Die in einem neuen Design gehaltenen Tachoinstrumente lassen sich nun deutlich besser ablesen, als beim alten Modell. Sie sind klar gezeichnet und bieten sowohl tagsüber, als auch bei Nacht einen sehr guten Kontrast. Zusätzlich gibt es nun gegen Aufpreis ein Headup-Display (nicht im Testwagen verbaut). Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, darüber hinaus gibt es für alle wichtigen Betriebszustände Kontrollleuchten - auch offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt.



**Hervorragend verarbeitet, jedoch gewöhnungsbedürftig und ergonomisch verbesserungsfähig präsentiert sich der Fahrerplatz der C-Klasse.**

Die Geschwindigkeitsregelanlage (optional) wird an einem Lenkstockhebel aktiviert. Das sehr große Display des Audio-/Navigationssystems liegt optimal und ist einwandfrei ablesbar. Schon die serienmäßigen Lautsprecher bieten einen klaren Klang, auch bei hoher Lautstärke. Für High-End-Sound sorgt das optional erhältliche Burmester Soundsystem (nicht im Testwagen verbaut). Die wichtigsten Bedienelemente der serienmäßigen Zwei-Zonen-Klimaautomatik sind mittels Wipptasten in der Mittelkonsole angeordnet. Man kann auch über eine große zentrale Wipptaste ins Klima-Menü wechseln. Allerdings lassen sich hier keine weiteren Einstellungen vornehmen, sondern nur das Gleiche nochmal, was bereits mit den Wipptasten eingestellt werden kann. Da einige Funktionen sowohl über die Tasten, als auch im Menü eingestellt werden können, sind die Funktionen aufgrund der Doppelbelegung nicht auf Anhieb eindeutig. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden und Sauerstoffmangel vorzubeugen. Betätigt man länger den Umluftschalter, werden automatisch die Fenster geschlossen. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik, einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird). Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und optional elektrisch anklappbar. Serienmäßig sind die Sitze manuell einstellbar, gegen Aufpreis gibt es das Sitzkomfort-Paket, welches eine teilweise elektrische Sitzeinstellung beinhaltet (Längsverstellung manuell). Die Schalter findet man dabei nicht wie bisher von Mercedes gewohnt in der Tür, sondern direkt am Sitz. Wählt man den optionalen, elektrisch einstellbaren Fahrersitz mit Memory-Funktion, sind die Sitzeinsteller wie bisher gewohnt in einem übersichtlichen Schalterblock in der Tür angeordnet. Die Innenbeleuchtung ist hell - allerdings war der Testwagen auch mit dem optionalen Innenraumlicht-Paket ausgestattet, das Fußraumleuchten, Fondleuchte in LED-Technik und Warn-/Ausstiegsleuchten in den Türen beinhaltet. Ebenso optional gibt es eine Ambientebeleuchtung, die nachts für eine angenehme Atmosphäre im Innenraum sorgt. Ablagen findet man vorne wie hinten genügend. Vorne gibt es Becherhalter (nur bei Wahl des Ablagen-Pakets), Türfächer und ein Ablagefach in der Mittelarmlehne. Hinten findet man Lehnentaschen, Türfächer mit Flaschenhalter und Getränkehalter in der Mittelarmlehne. Eine 12V-Steckdose sucht man im Fond aber vergeblich.

⊖ Der Status der Assistenzsysteme wird nicht im Kombiinstrument angezeigt - der Fahrer hat dadurch keine Übersicht ob auch alle Assistenten aktiviert sind (nur erkennbar durch separates Aufrufen im Menü). Die Anzeigen für Kraftstoffinhalt und Kühlmitteltemperatur werden digital angezeigt und sind dadurch nur grob skaliert. Vorne muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen sehr weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Zudem stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen. Der Knopf für die elektrische Handbremse ist sehr tief links unter dem Lenkrad angeordnet und schlecht erreichbar. Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet, klimatisiert und abschließbar, allerdings recht klein und vom Format her eher ungünstig. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (Distronic Plus) ist lediglich in Verbindung mit einem Automatikgetriebe erhältlich.

2,2

## Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn finden Personen bis zu ein Körpergröße von knapp zwei Meter genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit wäre sogar noch etwas großzügiger bemessen. Das subjektive Raumempfinden ist gut, wird lediglich durch die wuchtige Mittelkonsole und den nicht besonders breiten Innenraum leicht eingeschränkt.

---

### 3,3 Raumangebot hinten\*

Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten immer noch für knapp 1,90 m große Insassen. Limitiert ist jedoch die Kopffreiheit, die nur für knapp über 1,80 m große Personen ausreicht. Für zwei Personen ist die Innenbreite mehr als ausreichend, bei drei Personen wird es aber schon sehr eng. Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

### 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität der C-Klasse Limousine ist ausreichend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar (Aufpreis).

---

## 2,0 KOMFORT

---

### 1,8 Federung

Die C-Klasse ist serienmäßig mit einem adaptiven Dämpfungssystem (DIRECT CONTROL) ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es sowohl ein um 15 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk (ebenfalls mit adaptiven Dämpfern), als auch erstmals in dieser Fahrzeugklasse ein Luftfahrwerk (AIRMATIC).

⊕ Der Fahrkomfort des mit dem optionalen Luftfahrwerk ausgestatteten Testwagens liegt sehr hoch. Die Fahrwerkscharakteristik kann in mehreren Stufen von Comfort bis Sport+ eingestellt werden. Im Comfort-Modus bügelt die Luftfederung feine Unebenheiten und kurzweilige Fahrbahnunebenheiten souverän aus, sie dringen kaum zu den Insassen durch. Selbst bei groben Einzelhindernissen (z.B. abgesenkte Kanaldeckel) spricht die Federung gut an. Dank großer Federwege werden selbst grobe Querfugen gelassen abgefedert. Nicht nur bei höheren Geschwindigkeiten arbeitet das Fahrwerk tadellos, auch in der Stadt bietet die C-Klasse mit AIRMATIC einen guten Langsamfahrkomfort. Grobes Kopfsteinpflaster dringt kaum zu den Insassen durch. Doch die weiche Auslegung hat auch Nachteile. Bei langen Bodenwellen taucht die C-Klasse an der Hinterachse stark ein und neigt selbst ohne Beladung zum Nachschwingen. Ist das Fahrzeug bis zum zulässigen Gesamtgewicht beladen, wird das Luftfahrwerk zwar entsprechend angepasst, um ein gleichbleibendes Fahrzeugniveau zu behalten, die Karosserie taucht dann aber nochmals deutlicher ein, wenn man über lange Wellen fährt. Durch die ausgeprägten Aufbaubewegungen und langen Federwege fährt sich die C-Klasse zwar sehr komfortabel, vermittelt aber ein schwammiges und behäbiges Fahrgefühl. Um die Dynamik der C-Klasse zu erhöhen, kann man die Charakteristik auf die Stellung "Sport" oder sogar auf "Sport+" stellen. Im Sport-Modus federt die Limousine ein Stück direkter an, lässt nicht mehr ganz so große Federweg zu, behält aber dennoch einen guten Restkomfort. Der Modus "Sport+" eignet sich dagegen kaum für den Alltag. Dann ist das Fahrwerk kompromisslos hart, reicht sowohl feine Unebenheiten als auch grobe Schlaglöcher ungefiltert durch und mag nicht so ganz zum eleganten Auftritt der C-Klasse passen. Die schwäbische Mittelklasse-Limousine fährt sich dann aber ein Stück dynamischer.

---

### 1,8 Sitze

Neben den Standard-Sitzen sind auch Sportsitze mit integrierten Kopfstützen lieferbar (AMG-Line, nicht im Testwagen).

⊕ Beide Vordersitze sind serienmäßig in der Höhe einstellbar. Wählt man das empfehlenswerte Sitz-Komfort-Paket (im Testwagen verbaut), verfügen beide Vordersitze auch über eine Sitzneigungseinstellung sowie eine ausziehbare Beinauflage. Zusätzlich gibt es dann in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen. Die Sitze lassen sich teils elektrisch einstellen (nicht Längsverstellung und Beinauflage). Wählt man den elektrisch einstellbaren Fahrersitz, gibt es auch eine Memory-Funktion. Bei Fahrzeugen mit Automatikgetrieben ist dann auch eine elektrische Lenksäulenverstellung verbaut. Die Standardsitze samt Sitz-Komfort-Paket bieten einen guten Komfort. Sie sind angenehm geformt, bieten im Rückbereich einen festen Halt und sorgen für eine angenehme Oberschenkelunterstützung. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist gut. Gegen Schwitzen auf den Ledersitzen bei warmen Temperaturen kann man eine Sitzlüftung ordern, diese funktioniert sehr gut und arbeitet weitgehend zugfrei. Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei, Personen unterschiedlicher Größe finden eine komfortable Sitzeinstellung und man kann seine Beine und Füße sehr gut abstützen. Auf den zwei Rücksitzen findet man zwar keinen ganz so guten Komfort vor wie vorn, zumindest die Außensitze eignen sich aber durchaus auch für lange Strecken. Die Sitze sind angenehm gepolstert, der Lehnenbereich zufriedenstellend ausgeformt. Die Sitzfläche fällt dagegen etwas kurz aus und ist auch sehr tief angeordnet, wodurch die Oberschenkelauflage allenfalls akzeptabel ist.

⊖ Der Mittelsitz ist hart und wenig komfortabel. Er eignet sich allenfalls für Kurzstrecken. Während die Vordersitze bei Wahl der Sitzklimatisierung perforiert sind, findet man im Fond trotzdem glattes Leder vor. Zum einen schwitzt man dadurch im Fond recht schnell, zum anderen wirken die zwischen vorne und hinten unterschiedlichen Sitzbezüge zusammengestückelt und dadurch nicht passend.

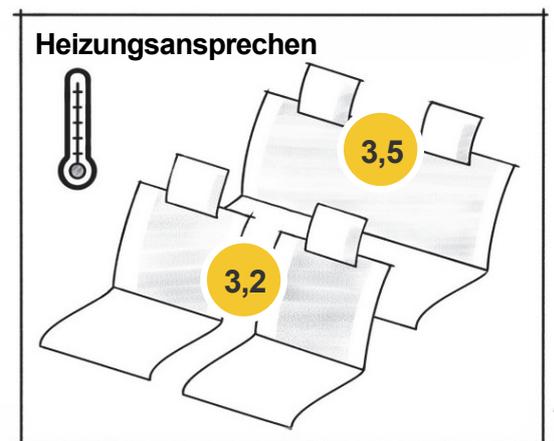
## 1,8 Innengeräusch

Für die C-Klasse gibt es gegen Aufpreis eine Akustikverglasung für die vorderen Seitenscheiben.

⊕ Das Geräuschniveau des mit der Akustikverglasung ausgestatteten Testwagens fällt niedrig aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) wurde ein Geräuschpegel von 66,6 dB(A) ermittelt. Windgeräusche sind sehr gut gedämmt und steigen bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche nicht überproportional an. Auch die Fahrgeräusche sind niedrig. Es sind aber leichte Abrollgeräusche der Reifen wahrnehmbar. Der Dieselmotor läuft rau und ist auch akustisch im Innenraum wahrnehmbar.

## 2,7 Klimatisierung

Der C 220 CDI ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet (THERMATIC). Damit können sich Fahrer und Beifahrer die Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung lässt sich aber nur grob in vorgegebenen Stufen justieren. Die Heizleistung fällt damit vorne wie hinten zufriedenstellend aus, der Innenraum wird in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Drei-Zonen-Klimaanlage (THERMOTRONIC), die aber nicht im Testwagen verbaut war. Die optionale THERMOTRONIC bietet eine Reihe an Zusatzfunktionen. So können sich auch Fondpassagiere die Temperatur und Luftmenge (separates Gebläse für hinten) einstellen. Zudem besitzt die Klimaanlage drei Intensitätsprogramme (focus, medium, diffuse) und einen Luftgütesensor samt automatischer Umluftsteuerung. Die optionale THERMOTRONIC ist eine sinnvolle Ergänzung des Klimasystems. Gegen weiteren Aufpreis gibt es ein AIR-BALANCE-Paket inklusive Ionisierung, nochmals verbesserter Luftfilterung und Beduftung.



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

⊕ Die Fahrleistungen des 170 PS starken C 220 CDI fallen gut aus. Überholmanöver lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt die C-Klasse rund 4,8 s (gefahren im 2./3. Gang). Aber auch die Elastizität des drehmomentstarken Diesels ist gut. Die 400 Nm, die bereits ab 1.400 1/min anliegen, sorgen dafür, dass im vierten Gang der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h in nur 7,7 s absolviert wird, im fünften Gang vergehen 12,2 s. Die angegeben Höchstgeschwindigkeit liegt bei 234 km/h.

⊖ Träger zeigt sich der Motor im sechsten Gang. Hier merkt man die lange Gesamtübersetzung, entsprechend oft muss auch mal ein Gang zurück geschaltet werden, möchte man zügig beschleunigen. Im Sechsten dauert es 18,8 s bis aus Tempo 60 die 100 km/h-Marke geknackt wird.

Die Laufkultur des 2,2 l großen Dieselmotor überzeugt nicht vollkommen. Der Motor läuft sehr rau, Vibrationen werden recht stark in den Innenraum übertragen und sind verstärkt an den Pedalen und am Schalthebel spürbar. Störende Dröhnfrequenzen sind dagegen kaum vorhanden. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen dröhnt es unter Last etwas stärker.

⊕ Das manuelle Schaltgetriebe lässt sich einfach betätigen, die Gänge sind gut geführt. Dennoch fühlt sich die Sechsgang-Schaltbox auch aufgrund der etwas längeren Schaltwege nicht besonders knackig an. Den einwandfrei angeordneten Rückwärtsgang kann man mit geringem Kraftaufwand und ohne Haken einlegen, selbst wenn das Fahrzeug noch leicht nach vorn rollt, kracht es beim Einlegen des Rückwärtsgangs nicht im Getriebe. Anfahren funktioniert mit der C-Klasse problemlos. Die Leerlaufdrehzahl wird beim Auskuppeln automatisch leicht angehoben, was für besonders komfortables Anfahren sorgt und die Gefahr den Motor abzuwürgen, weiter reduziert. Ist das Fahrprogramm Sport oder Sport+ gewählt, wird beim Zurückschalten automatisch leicht Zwischengas gegeben und die Drehzahl auf den nächst niedrigeren Gang angepasst. Dadurch entstehen auch bei schnellen Schaltmanövern kaum Schaltrucke. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Beim Anfahren an Steigungen hilft die serienmäßige Berganfahrhilfe, die die Bremsen nach dem Loslassen der Bremse noch für kurze Zeit betätigt hält und somit ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert. Wählt man den optionalen Tempomaten, gibt es auch eine Autoholdfunktion: Drückt man das Bremspedal voll durch, wird diese aktiviert und verhindert zeitlich unbegrenzt ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Beim Losfahren wird die Bremse automatisch gelöst. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Der erste Gang kann auch während der "Motor-Stopp-Phase" eingelegt werden, bei anschließender Kupplungsbetätigung springt der Motor wieder an.

## 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge sind insgesamt recht weit gespreizt, was im höchsten Gang für sehr niedrige Drehzahlen sorgt. Bei 130 km/h dreht der Motor nur mit knapp 1.900 1/min. Doch die weite Spreizung der Gänge hat auch Nachteile. So fällt der Drehzahlsprung zwischen dem zweiten und dritten Gang sehr groß aus, oft findet man im Stadtbetrieb nicht den passenden Gang und schaltet dann zwischen dem zweiten und dritten Gang hin und her.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

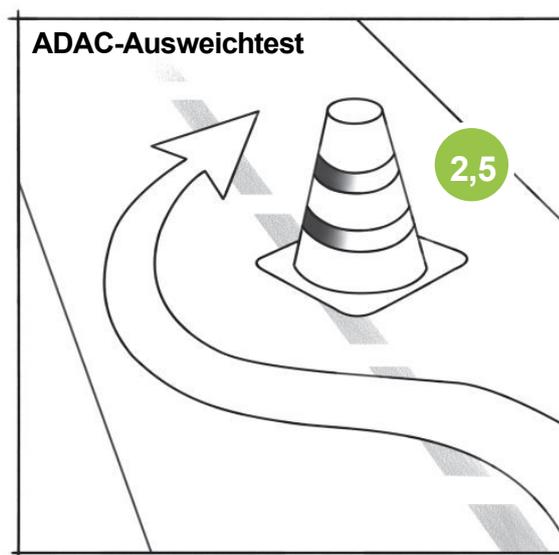
Das Fahrverhalten der neuen C-Klasse kann nicht auf ganzer Linie überzeugen. Das Fahrzeug fühlt sich insgesamt indirekt und dadurch schwammig an. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls werden erst verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut, dann pendelt vor allem das Heck nach. Beim ADAC Ausweichtest zeigt die C-Klasse ein zwiespältiges Verhalten. In einer Paniksituation, wenn man schnell ausweichen muss und dann sofort in die ursprüngliche Fahrspur zurücklenkt, drängt das Heck stark nach und kann nur durch einen beherzten Gegenlenkimpuls stabilisiert werden. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift dann insgesamt recht spät und zu zaghaft ein. Fährt man allerdings kontrolliert durch den Parcours, lassen sich dank des mitlenkenden Fahrzeughecks sehr hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten realisieren. Das Eigenlenkverhalten ist deutlich untersteuernd ausgelegt. Schon früh kündigt sich der Grenzbereich durch laut quietschende Reifen an, die Sicherheitsreserven die man dann noch hat, sind aber enorm. Voll beladen ändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. Bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve sind recht deutliche Lastwechselreaktionen vorhanden. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift dann unterstützend ein und stabilisiert das Fahrzeug.

⊕ Der Geradeauslauf der C-Klasse ist tadellos. Spurrillen bringen die Limousine ebenso wenig aus der Ruhe, wie Seitenwind. Der serienmäßige Seitenwind-Assistent schwächt laut Mercedes die Störungen die sich durch Seitenwindböen auf den Geradeauslauf auswirken ab und unterstützt den Fahrer. Die Traktion der heckgetriebenen Mittelklasse-Limousine ist gut.

### 2,1 Lenkung\*

Die neue C-Klasse ist serienmäßig mit einer Direktlenkung ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Sport-Direktlenkung (nicht im Testwagen).

⊕ Die Lenkung besitzt ein gute Mittenzentrierung. Lenkt man aus der Mittellage heraus leicht an dauert es aber, bis Seitenführung aufgebaut wird. Bei langgezogenen Autobahnkurven sind öfters leichte Lenkkorrekturen notwendig. Besser reagiert die Lenkung bei größeren Lenkwinkeln. Dann spricht sie spontan an, vermittelt dem Fahrer eine gute Fahrbahnrückmeldung und zeigt sich auch bei schneller Kurvenfahrt präzise. Wählt man den Sport oder Sport+ Modus, erhält man vor allem bei höheren Geschwindigkeiten ein noch etwas besseres Lenkgefühl.



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.

Dank der progressiven Lenkübersetzung ist der Lenkaufwand bei höheren Lenkwinkeln gering - es sind nur knapp über zwei Lenkradumdrehungen notwendig, um von ganz links nach ganz rechts zu lenken. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis fällt mit 11,2 m für ein Fahrzeug in der Mittelklasse gering aus.

## 2,0 Bremse

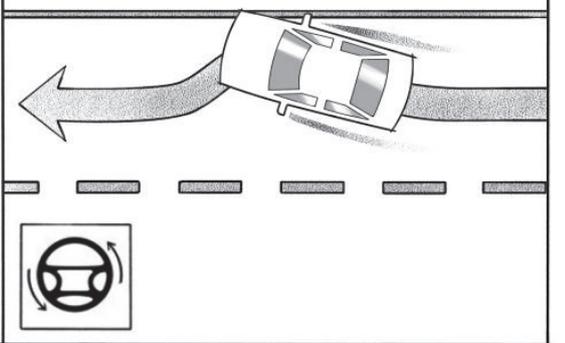
⊕ Der ermittelte Bremsweg aus 100 km/h beträgt bis zum Stillstand rund 36,2 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Primacy 3 94W der Größe 225/50 R17). Das ist ein guter Wert, viele moderne Fahrzeuge in dieser Klasse schneiden hier aber nochmals deutlich besser ab. Die Bremse lässt sich gut dosieren, spricht aber aufgrund des weichen Pedalgefühls nicht perfekt an. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist tadellos.

## 1,3 SICHERHEIT

### 0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

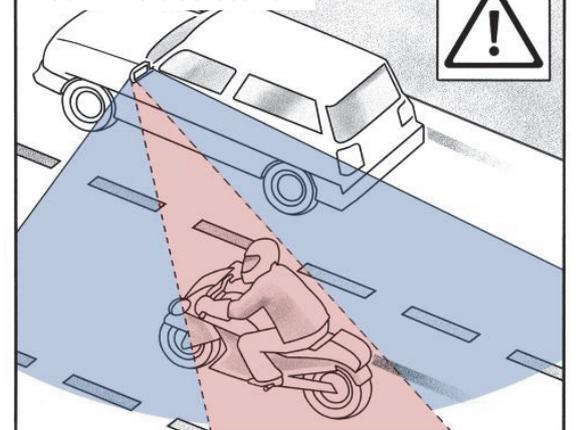
⊕ In der neuen C-Klasse findet man eine Vielzahl an wichtigen Assistenzsystemen, die die Fahrsicherheit stark erhöhen. Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm finden man serienmäßig einen vorausschauenden adaptiven Bremsassistenten an Bord (COLLISION PREVENTION ASSIST PLUS). Damit wird mittels Radarsensor in der Fahrzeugfront ein drohender Auffahrunfall erkannt und eine optische und akustische Warnmeldung ausgegeben. Zudem wird bis zu einer Fahrgeschwindigkeiten von 105 km/h eine Teilbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit entsprechend reduziert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis 50 km/h) kann das System Unfälle unter Umständen sogar ganz vermeiden (City-Safety). Optional findet man einen erweiterten Notbremsassistenten mit einer Querverkehr-Erkennung (Kreuzungsassistent) an Bord. Möglich macht das eine Stereokamera, die hinter dem Innenspiegel angebracht ist und ähnlich wie ein menschliches Auge dreidimensional "sehen" kann. Damit lassen sich eine Reihe weiter Funktionen implementieren. So erkennt das System auch Fußgänger und leitet im Ernstfall selbstständig eine Bremsung ein bzw. warnt den Fahrer akustisch und optisch vor einem möglichen Unfall. Die Stereokamera ist in Verbindung mit dem Radarsystem im Fahrerassistenz-Paket Plus erhältlich (nur in Verbindung mit Automatikgetriebe). Der Spurhalte-Assistent warnt den Fahrer über Vibrationen am Lenkrad beim Überfahren einer gestrichelten Linie ohne Blinker; bei einer durchgezogenen Linie wird zusätzlich über ESP-Einsatz das Auto wieder zurück in die Spur "gedrückt" (aktiver Spurhalteassistent). Ist die DISTRONIC PLUS an Bord (nur mit Automatikgetriebe) und aktiviert, wird das Fahrzeug mittels leichten Lenkkorrekturen in der Fahrbahnmitte gehalten, eine deutliche Entlastung für den Fahrer, vor allem wenn man im Kolonnenverkehr unterwegs ist.

#### 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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

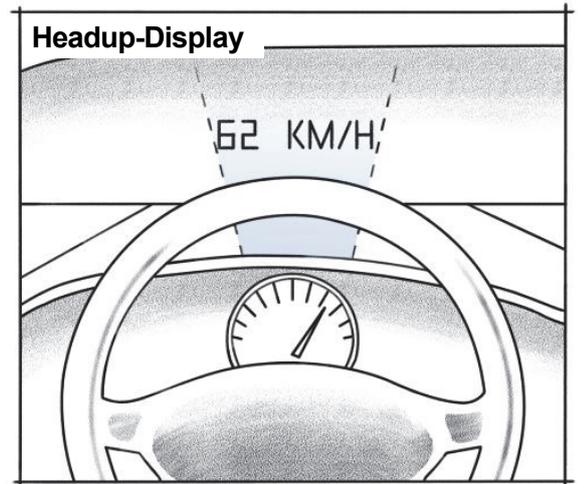
#### Totwinkelassistent



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.

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 er zusätzlich akustisch gewarnt, bzw. der Spurhalteassistent aktiviert, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Der Müdigkeitswarner "Attention Assist" erstellt ab Fahrtbeginn ein Fahrerprofil (Lenkverhalten, Bremsverhalten,...), ändert sich dieses während einer längeren Fahrt gravierend (z.B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen eine Pause einzulegen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist das Intelligent Light System erhältlich, welches neben LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht beinhaltet. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch einen adaptiven Fernlichtassistenten. Das Intelligent Light System bietet einen deutlichen Sicherheitsgewinn und gilt als echte Kaufempfehlung. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine Verkehrszeichenerkennung. Über eine Kamera und das Kartenmaterial des Navigationssystems werden Geschwindigkeitslimits inklusive Zusatzschilder (z.B. bei Nässe) oder Überholverbote erkannt und dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt. Ein Headup-Display gibt es optional. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die hellen Bremslichter, um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. Im Stand wird dann automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Als neue Funktion gibt bei der C-Klasse eine zusätzliche Erkennung eines drohenden Heckaufpralls durch den nachfolgenden Verkehr, die in Verbindung mit der PRE-SAFE Bremse erhältlich ist. Ein Radarsensor in der Heckstoßstange erkennt, wenn sich ein Fahrzeug von hinten schnell nähert. Droht eine Kollision, wird die Warnblinkanlage aktiviert. Zusätzlich werden vorbereitende Maßnahmen ergriffen, um den Insassenschutz zu erhöhen (siehe passive Sicherheit).

⊖ Das umfangreiche und sehr empfehlenswerte Fahrerassistenzpaket, das die Pre-Safe Bremse, den BAS PLUS und die DISTRONIC PLUS beinhaltet, ist für Modelle mit Schaltgetriebe nicht erhältlich. Der Schalter für die elektrische Handbremse ist links vom Lenkrad platziert und für den Beifahrer im Notfall praktisch nicht zu erreichen. Der Schalter für die Warnblinkanlage ist sehr klein, farblich kaum abgesetzt und vom Fahrer schlecht erreichbar angeordnet. Im Notfall ist er so unter Umständen nicht schnell genug erreichbar.



**In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.**



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

## 1,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das passive Sicherheitsniveau der C-Klasse liegt sehr hoch. Beim ADAC Crashtest erreicht die Limousine sehr gute 92 % der möglichen Punkte (Test: 05/2014). Serienmäßig ist das Fahrzeug mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags, sowie einen Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Optional findet man auch Seitenairbags hinten an Bord (Fondsicherheits-Paket). Vorne findet man Gurtstraffer mit Gurtkraftbegrenzer vor, für die äußeren hinteren Insassen sind Gurtstraffer und -kraftbegrenzer im Fondsicherheits-Paket enthalten.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von knapp über 1,85 m sehr guten Schutz, sie befinden sich nahe genug am Kopf, um bei einem Heckaufprall optimal wirken zu können und das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Die hinteren Kopfstützen bieten nur zufriedenstellenden Schutz. Sie reichen in der Höhe zwar auch für die maximale Personengröße, die hinten genügend Kopffreiheit haben, sie befinden sich aber zu weit vom Kopf der Fondpassagiere entfernt und können so nicht optimal wirken. Auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird darüber hinaus angezeigt, welche Gurte hinten angelegt sind. Schnallt sich während der Fahrt jemand hinten ab, ertönt ein Warnton und erscheint die Anzeige im Tachodisplay. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Serienmäßig findet man das Mercedes Notrufsystem an Bord. Damit wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut (E-Call). Zudem kann der Notruf auch manuell über eine SOS-Taste im Dachhimmel ausgelöst werden. Mit dem optionalen Pre-Safe-System werden bei einer drohenden Kollision oder ESP-Einsatz u.a. die reversiblen Gurtstraffer aktiviert und offene Fenster geschlossen. Das PRE-SAFE PLUS erkennt über einen Radarsensor in der hinteren Stoßstange einen drohenden Heckaufprall und bremst das Fahrzeug fest, was die Belastung der Insassen bei einem Aufprall verringert und die Gefahr eines Folgeaufpralls mindert (nur in Verbindung mit Automatik). Das Warndreieck ist gut erreichbar an der Innenseite der Heckklappe angebracht.

– Für den Verbandkasten gibt es keinen fest definierten Halter. Im Notfall ist er somit unter Umständen nicht schnell genug erreichbar.

---

## 2,1 Kindersicherheit

Auf der Rückbank sind nur die beiden äußeren Plätze für Kindersitze geeignet. Der Mittelsitz kann dagegen kaum genutzt werden, weil der Sitzwulst in der Mitte stört und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen.

+ Für die Kindersicherheit erhält die C-Klasse bei den ADAC Crashtests gute 84% der möglichen Punkte. Für die beiden äußeren Plätze auf der Rückbank stehen sehr gut erreichbare Isofix-Befestigungen und Ankerhaken zur Verfügung. Aber auch mit den normalen Gurten lassen sich Kindersitze einfach befestigen. Die Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander und die Gurtschlösser sind kurz genug - so lassen sich unterschiedlichste Kindersitze aller Altersgruppen lagestabil befestigen. Der Beifahrersitz ist mit einer automatischen Kindersitzerkennung ausgestattet. Über eine Gewichtsmatte wird erkannt, wenn ein Kindersitz montiert ist und die Beifahrerairbags werden entsprechend angeschaltet. Kindersitze aller Altersklassen lassen sich problemlos auf dem Beifahrersitz montieren. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, um Verletzungen zu vermeiden. Optional gibt es für die hinteren Außensitze integrierte Kindersitze.

– Obwohl die C-Klasse laut Ausstattungsliste serienmäßig mit einer automatischen Sitzbelegungserkennung ausgestattet sein sollte, um Kindersitze auf dem Beifahrersitz montieren zu können, wurden die ersten Modelle ohne die automatische Beifahrerairbag-Deaktivierung ausgeliefert. Erkennbar sind die Modelle ohne automatische Deaktivierung durch Warnaufkleber an der Seite des Armaturenbretts und Sonnenblende des Beifahrersitzes. Eine Nachrüstung der Sitzbelegungserkennung ist laut Mercedes nicht möglich.

---

## 1,9 Fußgängerschutz

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem aktiven Fußgängerschutzsystem ausgestattet. Dabei wird bei einem Aufprall mit einem Fußgänger automatisch die Motorhaube leicht aufgestellt und somit der Abstand zwischen Haube und harter Motorbauteile vergrößert. Beim ADAC Crashtest erreicht die C-Klasse damit ein gutes Ergebnis - es werden 77% der möglichen Punkte erreicht.

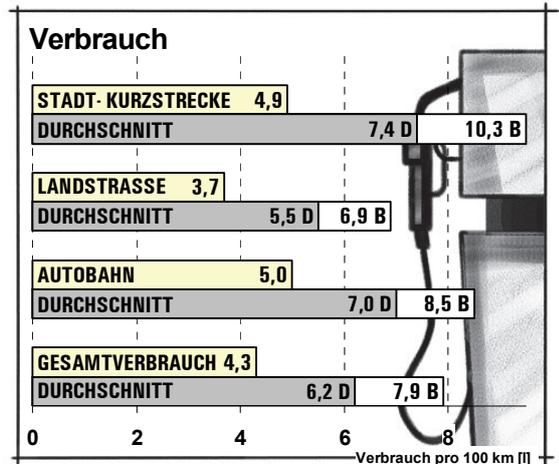
## 1,4 UMWELT/ECOTEST

### 1,7 Verbrauch/CO2\*

⊕ Der Verbrauch des C 220 CDI fällt niedrig aus. Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei nur 4,3 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 139 g/km erhält die C-Klasse gute 43 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,9 l, außerorts sind es 3,7 l und auf der Autobahn 5,0 l pro 100 km.

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Der C 220 CDI BlueTEC erfüllt dank moderner Abgas-Nachbehandlung inklusive Harnstoffeinspritzung (AdBlue) die strenge Abgasnorm Euro6 und kann mit einem Top-Ergebnis bei den Schadstoffen punkten. Vor allem der problematische Ausstoß von Stickoxiden (NOx) wird durch die Euro6-Abgasnachbehandlung auf ein Minimum reduziert. In der Summe erreicht das Fahrzeug hervorragende 49 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO2-Punkten erhält der Mercedes C 220 CDI BlueTEC die vollen fünf Sterne im ADAC EcoTest (92 Punkte).



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

## 3,9 AUTOKOSTEN

### 1,5 Betriebskosten\*

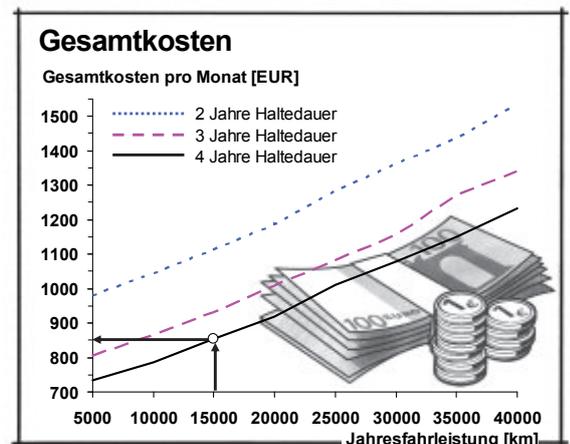
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Ausgaben für den Kraftstoff. Da sich der C 220 CDI BlueTEC mit günstigerem Dieselmotorkraftstoff begnügt und der Verbrauch gering ausfällt, liegen auch die Betriebskosten für diese Fahrzeugklasse auf sehr niedrigem Niveau.

### 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist Service fällig.

⊕ 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. Die teuren Werkstattstundensätze treiben die Kosten zusätzlich in die Höhe.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 854 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

---

1,8

## Wertstabilität\*

⊕ Für die ganz neu auf dem Markt erschienene C-Klasse mit sparsamem und modernem Dieselmotor kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein sehr stabiler prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

---

5,5

## Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der Anschaffungspreis des C 220 CDI BlueTEC fällt in der Ausstattungslinie Avantgarde mit 40.936 Euro sehr hoch aus. Wer dafür ein voll ausgestattetes Fahrzeug erwartet, liegt falsch. Selbst für einen Regensensor, ein Reifenreparaturset, einen Tempomaten oder einen brauchbaren Kraftstoff- und AdBlue-Tank muss man Extra bezahlen. Da ist bei einem Fahrzeug mit einem Grundpreis von über 40.000 Euro absolut unverständlich.

---

5,5

## Fixkosten\*

⊖ Die Fixkosten liegen sehr hoch. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt 225 Euro. Dazu gesellen sich hohe Aufwendungen für die Versicherung. Vor allem die Teil- und Vollkaskoversicherung sind sehr ungünstig eingestuft (VK: 26; TK: 25). Die Einstufung der Haftpflichtversicherung liegt dagegen zumindest etwas günstiger (KH: 18).

---

3,8

## Monatliche Gesamtkosten\*

Obwohl der C 220 CDI mit niedrigen Betriebskosten und einem guten prozentualen Restwertverlauf punkten kann, fallen die absoluten monatlichen Kosten bei einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 km und vier Jahre Haltedauer hoch aus. Vor allem der Anschaffungspreis und die Fixkosten schlagen hier negativ zu Buche. Aber auch die zu erwartenden Werkstatt- und Reifenkosten haben Anteil an den hohen Kosten.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	180	200	250 7G-TRONIC PLUS	220 CDI BlueTEC BlueEFFICIE NCY Edition 7G-TRONIC PLUS	220 CDI BlueTEC	250 CDI BlueTEC 7G-TRONIC PLUS
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1991	4/1991	4/2143	4/2143	4/2143
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	155 (211)	120 (163)	125 (170)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1200	300/1200	350/1200	400/1400	400/1400	500/1600
0-100 km/h[s]	8,2	7,5	6,6	7,4	8,1	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	237	250	233	234	247
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,0 S	5,3 S	5,3 S	4,0 D	4,0 D	4,3 D
CO2 [g/km]	116	123	123	106	103	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/24/23	15/24/23	15V/24V/23V	18V/26V/25V	18/26/25	18V/26V/25V
Steuer pro Jahr [Euro]	74	96	96	231	225	237
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	784	801	847	847	822	880
Preis [Euro]	33.558	36.414	40.936	41.531	38.675	44.030

### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2143 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	234 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>4,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,9/3,7/5,0 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	103 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>139 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,6 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4686/1810/1442 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2025 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1625 kg/490 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>360 l/690 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	41 l
Reichweite	<b>950 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>94 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>92 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>151 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>517 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>854 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/25
Grundpreis	40.936 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (LED IntelligentLight)	1.726 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.499 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	119 Euro°
Head-Up-Display	1.178 Euro
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht (LED IntelligentLight)	1.726 Euro°
LED-Abblendlicht	1.029 Euro°
Luftfederung	1.416 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parkassistent)	869 Euro°
PRE-SAFE	393 Euro°
Regensensor	71 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Spur-Paket)	928 Euro°
Tempomat	321 Euro°
Totwinkelassistent (oder im Spur-Paket)	536 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	536 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 595°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	345 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Lackierung Metallic	928 Euro°
Schiebe-Hubdach	ab 1.250

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,9

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

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