



Mercedes C 220 BlueTEC T-Modell Avantgarde

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(125 kW / 170 PS)

Das neue C-Klasse T-Modell bietet dank der rund zehn Zentimeter längeren Karosserie vor allem im Fond mehr Beinfreiheit. Der Kofferraum fällt dagegen mit 330 l für einen Kombi nach wie vor nicht berauschend aus. Dennoch überzeugt das T-Modell durch seine Variabilität. Die Rücksitzlehnen lassen sich äußerst einfach per Knopfdruck dreigeteilt umklappen, dann passen immerhin bis zu 1.275 l in den Kofferraum. Das serienmäßige Trennnetz verhindert dabei, dass bei einer Bremsung Gepäck nach vorn fliegen kann. Das ist auch gut so, denn der mit 18-Zoll-Rädern ausgestattete Testwagen steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 32,8 m - ein Sportwagen kann das auch nicht besser. Erstmals in der Mittelklasse gibt es für die C-Klasse ein Luftfahrwerk, das für guten Fahrkomfort sorgen sollte. Einen guten Kompromiss liefert das im Testwagen verbaute Avantgarde-Fahrwerk. Die etwas straffere Grundabstimmung erzeugt ein direktes Fahrverhalten bei genügend Restkomfort. Die angenehmen Sitze und der leise Innenraum sorgen für eine gute Langstreckentauglichkeit. 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 insgesamt recht rau, die Fahrleistungen sind aber vollkommen ausreichend, und der Verbrauch liegt niedrig (4,7 l/100 km). In der Summe überzeugt das Modell als umweltfreundliches und sicheres Langstreckenauto, das auch mal Platz für großes Gepäck bietet. Der Preis dafür liegt aber hoch. Für die getestete Variante sind mindestens 42.602 Euro fällig. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4, BMW 3er, Opel Insignia, VW Passat.

- +** sparsamer und sauberer Motor, variabler Kofferraum, gute aktive Sicherheit, sehr kurzer Bremsweg
- teils komplizierte Bedienung, kleiner Kraftstoff- und AdBlue-Tank, nicht alle Assistenzsysteme für Schaltgetriebe erhältlich, sehr teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,0 Stadtverkehr

3,1 Senioren

1,9 Langstrecke

2,3 Transport

2,3 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

Verarbeitung

- +** Die Verarbeitungsqualität der C-Klasse liegt auf hohem Niveau und gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Karosserie ist solide gefertigt, alle Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und die Türen fallen satt ins Schloss. Der Kofferraum des T-Modells ist sauber und mit kratzunempfindlichen Materialien ausgekleidet. 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.
- Weder Front- und Heckschürze noch die Türen besitzen Schutzleisten, die bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen würden.

2,5

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des C 220 BlueTEC T-Modells fällt insgesamt gerade noch gut aus. Der Kombi bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die maximale zulässige Zuladung fällt mit 490 kg zufriedenstellend aus. Auf der stabilen Dachreling dürfen Dachlasten bis 75 kg transportiert werden. 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 der AdBlue-Behälter, der den Harnstoff für die Abgasreinigung beinhaltet, fällt mit 8,5 l für ein Langstreckenfahrzeug sehr klein aus. Der optionale 24,5 l AdBlue-Tank sollte daher unbedingt mitbestellt werden.

+ Trotz des kleinen Kraftstofftanks lassen sich aufgrund des niedrigen Verbrauchs Reichweiten von rund 870 km realisieren (Basis: EcoTest-Verbrauch). Wählt man den optionalen 66 l Tank, steigt die Reichweite mit einer Tankfüllung auf rund 1.400 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.

2,6 Sicht

In der C-Klasse findet man eine klassenübliche Sitzhöhe vor, was eine durchschnittliche Sicht auf den Verkehr ermöglicht. Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Heckscheibenkante nicht perfekt erkannt werden. Die optionale Heckkamera ist daher eine empfehlenswerte Ausstattung. Die Fahrzeuginnenansichten lassen sich insgesamt zufriedenstellend abschätzen.

⊕ Niedrige Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut wahrgenommen werden. In den großen Außenspiegeln erhält man ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs. Beide Spiegel 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 (Kameras waren nicht im Testwagen verbaut). 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 (nicht im Testwagen), gibt es zusätzlich Abbiege- und dynamisches Kurvenlicht samt variabler Lichtverteilung (Landstraße, Autobahn). Einen adaptiven Fernlichtassistenten kann man gegen weiteren Aufpreis ordern. 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.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann das T-Modell nicht überzeugen. Vor allem die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond, sowie die breiten C-Säulen verdecken die Sicht nach hinten. Durch die nicht versenkbaren Kopfstützen fällt auch das Sichtfeld im Innenspiegel nur mäßig aus.

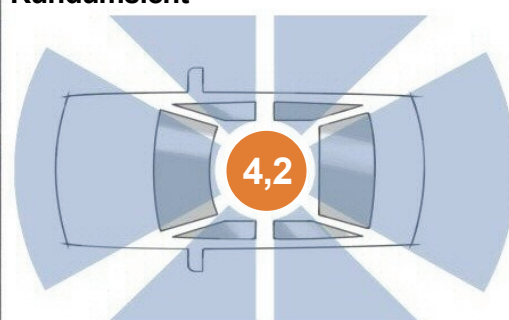
2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt in der C-Klasse zufriedenstellend. Der Schweller liegt niedrig und ist nicht zu breit ausgeführt. Auch die Höhe der Türöffnung geht in Ordnung. Störend ist allerdings die sehr tiefe Sitzposition, die das Ein- und Aussteigen erschwert. 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. Gut ist dagegen die gerade Dachlinie des Kombis, wodurch man sich den Kopf nicht so leicht am Dachholm stoßen kann.

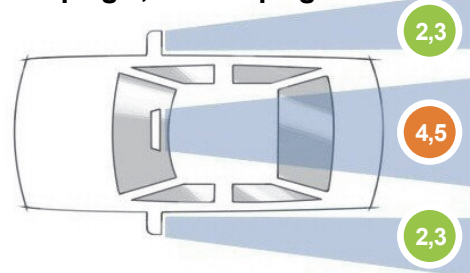


Die Sicht nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht versenk- oder klappbare Kopfstützen beeinträchtigt.

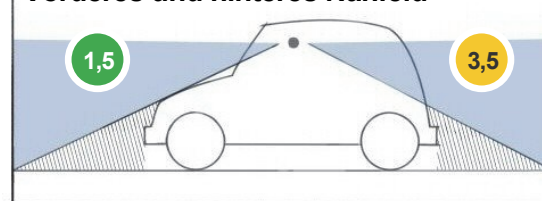
Rundumsicht



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

Die vorderen Türaufhalter besitzen zwar drei Rastungen (hinten zwei Rasterungen), könnten aber noch etwas kräftiger dimensioniert sein. An Steigungen können die Türen nur geradeso offen gehalten werden.

+ Serienmäßig gibt es eine Funkfernbedienung zum Öffnen und Schließen der Türen. 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 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. Das gegen Aufpreis erhältliche schlüssellose Zugangssystem KEYLESS-GO ist nur in Verbindung mit einem Automatikgetriebe erhältlich.

3,1 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen des T-Modells fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung passen in den Kombi 330 l. Entfernt man die Abdeckung, kann man bis zum Dach 560 l einladen. Dann lassen sich bis zu elf handelsübliche Getränkeboxen verstauen.

+ Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen in den Kombi 695 l (gemessen bis Fensterunterkante), bzw. 1.275 l, wenn man das Fahrzeug bis zum Dach belädt.



Lediglich 330 l Gepäck fasst der Kofferraum des T-Modell und damit noch einmal 30 l weniger als die Stufenhecklimousine. Die Nutzbarkeit ist dagegen ungleich größer.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich beim T-Modell optional elektrisch öffnen und schließen (im Testwagen verbaut). Unter der geöffneten Klappe finden Personen bis rund 1,85 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzuschlagen. Ist das "KEYLESS-GO Komfort-Paket" verbaut (nur erhältlich für Modelle mit Automatikgetriebe), öffnet die Klappe auch automatisch, 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. Den Kofferraum des Kombis kann man dank des durchgehend ebenen Ladebodens und der niedrigen Ladekante (nur 61 cm über der Fahrbahn) sehr gut beladen. Durch die große Kofferraumöffnung und das gut nutzbare Format lassen sich im Kombi auch sperrige Gegenstände verstauen. Der Kofferraum wird dank zwei Leuchten in den Verkleidungen sowie einer zusätzlichen Lampe in der Heckklappe einwandfrei ausgeleuchtet.

1,5 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne lässt sich dreifach geteilt (40:20:40) umklappen. Der Entriegelungsmechanismus zum Klappen der Lehnen funktioniert sehr einfach. Es gibt sowohl im Innen- als auch im Kofferraum Schalter, mit denen die Rücksitzlehnen entriegelt werden können. Die Lehnenteile klappen dann automatisch nach vorn. An den stabilen Zurrösen am Kofferraumboden kann schweres Gepäck gesichert werden. Links gibt ein Ablagefach in der Seitenverkleidung und unter dem Kofferraumboden können auch kleine Gepäckstücke verstaut werden. Optional gibt es eine Ablagen-Paket (nicht im Testwagen). Dann findet man im Kofferraum u.a. ein Gepäcknetz an der Kofferraumverkleidung, ein Spannetz am Boden und sogar eine Klappbox unter dem Kofferraumboden. Ebenfalls optional gibt es für das T-Modell aus Teleskopstangen bestehende Steckmodule zur Fixierung von Gepäck bzw. zur Abtrennung des Kofferraums.

Die Gepäckraumabtrennung lässt sich dank eines ausgeklügelten Mechanismus sehr einfach ein- und ausbauen. Serienmäßig wird der Kombi mit einem Sicherheitstrennnetz ausgeliefert, das am Dach eingehängt werden kann und den Kofferraum vom Innenraum abtrennt.

2,4 INNENRAUM

2,5 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 Lenkstock 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 werden Fahrzeugeinstellungen aber auch im Mitteldisplay vorgenommen. In der Summe erfordert die C-Klasse eine sehr hohe Eingewöhnung, bis man mit den Funktionen zurecht kommt.



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

⊕ Das Lenkrad ist über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellbar, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel 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 (nur für Modelle mit Automatikgetriebe erhältlich). 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, nicht im Testwagen verbaut). 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. Die Geschwindigkeitsregelanlage (optional) wird an einem Lenkstockhebel aktiviert. Das im Testwagen verbaute Garmin MAP PILOT Navigationssystem lässt sich einfach bedienen 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 bei der serienmäßigen Klimaautomatik 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 Tür geöffnet wird). Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und optional elektrisch anklappbar. Die Vordersitze sind serienmäßig teilelektrisch einstellbar. Die Lehnenneigung und Sitzhöhe lassen sich elektrisch einstellen, die Längseinstellung erfolgt 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 (nicht im Testwagen). Die Innenbeleuchtung ist hell - allerdings war der Testwagen auch mit dem optionalen Innenraumlicht-Paket ausgestattet, das Fußraumleuchten, Fondleseleuchten in LED-Technik und Warn-/Ausstiegleuchten 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 gibt es Lehnentaschen, Türfächer mit Flaschenhalter und Getränkehalter in der Mittelarmlehne. Eine 230 V-Steckdose im Fond ist optional erhältlich (nicht im Testwagen).

⊖ 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.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn finden Personen bis zu einer 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.

2,5 Raumangebot hinten*

⊕ Im C-Klasse T-Modell finden im Fond Personen bis 1,90 m Körpergröße genügend Kopf- und Beinfreiheit vor (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). 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 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität der C-Klasse ist ausreichend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt umklappbar.

2,2

KOMFORT

2,1

Federung

In der getesteten Avantgarde-Ausstattung ist serienmäßig ein etwas straffer abgestimmtes Fahrwerk samt Tieferlegung enthalten (im Testwagen verbaut). Das AGILITY CONTROL-Fahrwerk kann aber ohne Mehrpreis auch mit einer komfortableren Abstimmung geordert werden. Optional sind für die C-Klasse entweder ein Luftfahrwerk (AIRMATIC) oder wer es sehr sportlich mag, auch ein Sportfahrwerk erhältlich.

⊕ Das in der Avantgarde-Ausstattung enthaltene tiefergelegte AGILITY CONTROL-Fahrwerk passt gut zum schwäbischen Mittelklasse-Kombi. Es wurde ein guter Kompromiss aus einer direkten Auslegung bei gleichzeitig genügend Restkomfort gefunden. Lange Bodenwellen meistert der Kombi weitgehend problemlos, selbst mit dem straffer abgestimmten Fahrwerk neigt die Hinterachse aber zu leichtem Nachschwingen (vor allem bei voller Beladung). Überzeugen kann der Mercedes auf kurzen Bodenwellen. Diese werden gut absorbiert und nur wenig an die Insassen weitergereicht. Sowohl die Stuckerneigung, als auch Vibrationen auf rauem Fahrbahnbelag sind nur wenig ausgeprägt. Auf groben Einzelhindernissen und bei Querfugen federt das Fahrwerk etwas straffer an, bietet aber dennoch genügend Komfort. Hier würde man mit dem Standardfahrwerk oder mit dem optionalen Luftfahrwerk sicher Vorteile haben. In der Summe ist das in der Avantgarde-Ausstattung verbaute Fahrwerk aber eine empfehlenswerte Variante, für alle die ein etwas dynamischeres Verhalten mit geringen Aufbaubewegungen bei gleichzeitig gutem Restkomfort wünschen.

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 Rückenbereich einen festen Halt und sorgen für eine angenehme Oberschenkelunterstützung. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist gut. Die Atmungsaktivität der beim Avantgarde verbauten Teilledersitze ist zufriedenstellend, da die Sitzmittelbahn mit Stoff bezogen ist. Gegen Aufpreis kann man in Verbindung mit Ledersitzen eine Sitzlüftung ordern (nicht verbaut). 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 äußeren Rücksitzen findet man zwar keinen ganz so guten Komfort vor wie vorn, sie eignen sich aber dennoch auch für lange Strecken. Die Sitze sind angenehm gepolstert und 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.

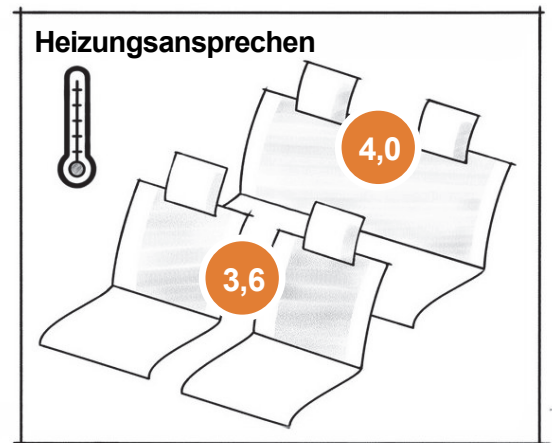
2,0 Innengeräusch

Für die C-Klasse gibt es gegen Aufpreis eine Akustikverglasung für die vorderen Seitenscheiben (nicht im Testwagen verbaut).

+ Der bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) ermittelte Geräuschpegel fällt mit 67,3 dB(A) niedrig aus. Sowohl Wind-, als auch Fahrgeräusche sind gut gedämmt. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche nicht überproportional zu. Der Dieselmotor läuft rau und ist auch akustisch im Innenraum wahrnehmbar.

2,9 Klimatisierung

Der C 220 CDI Kombi ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik 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 ausreichend aus. Vorne wird der Innenraum in noch akzeptabler Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt. Hinten dauert es noch etwas länger. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Drei-Zonen-Klimaautomatik (THERMOTRONIC), die aber nicht im Testwagen verbaut war. Die optionale THERMOTRONIC würde eine Reihe an Zusatzfunktionen bieten und ist daher ein empfehlenswertes Extra. So können sich auch Fondpassagiere die Temperatur und Luftmenge (separates Gebläse für hinten) einstellen. Zudem besitzt die Klimaautomatik dann drei Intensitätsprogramme (focus, medium, diffuse) und einen Luftgütesensor samt automatischer Umluftsteuerung. Gegen weiteren Aufpreis gibt es zudem ein AIR-BALANCE-Paket inklusive Ionisierung, welches nochmals für eine verbesserte Luftfilterung samt Beduftung sorgen soll.



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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des C 220 BlueTEC T-Modell fallen gut aus. Überholmanöver lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Kombi rund 4,9 s (gefahren im 2./3. Gang). Aber auch die Elastizitätswerte sind dank des hohen maximalen Drehmoments von 400 Nm, die bereits bei 1.400 1/min anliegen, gut. Im vierten Gang erledigt das Fahrzeug den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h in nur 7,6 s. Im fünften Gang vergehen 10,7 s. Etwas träger zeigt sich der Kombi im lang ausgelegten sechsten Gang. Hier vergehen rund 16,6 s, bis Tempo 100 erreicht ist. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 230 km/h.

2,7 Laufkultur

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.

2,3 Schaltung

⊕ 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. 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.

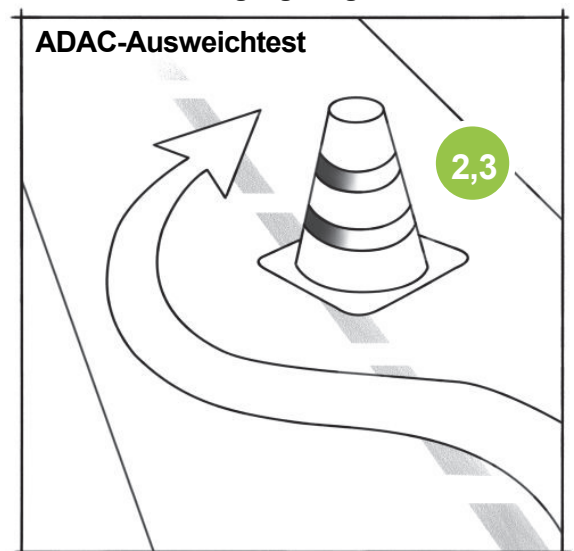
1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Gangabstufungen des Sechsgang-Schaltgetriebes sind im C 220 BlueTEC T-Modell gut gelungen. Gegenüber der Limousine wurden die Abstufungen etwas überarbeitet. So passen der zweite und dritte Gang nun besser zusammen (geringere Spreizung als in der Limousine) und auch die Gesamtübersetzung wurde etwas kürzer gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor mit rund 2.000 1/min.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Mercedes C 220 BlueTEC T-Modell ist gut. Das Fahrzeug reagiert auf einen plötzlichen Lenkimpuls leicht verzögert, stabilisiert sich aber schnell wieder. Das in der Avantgarde-Ausstattung straffer abgestimmte Fahrwerk sowie die optionale 18"-Mischbereifung sollten einen positiven Effekt auf die Fahrstabilität haben. Die bereits getestete Limousine mit Luftfahrwerk und Standardreifen zeigte ein schwammigeres Verhalten. Den ADAC Ausweichtest meistert das Fahrzeug weitgehend problemlos. In einer Paniksituation, wenn man schnell ausweichen muss und dann sofort



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 die ursprüngliche Fahrspur zurücklenkt, drängt das Heck etwas nach, wird aber durch rechtzeitige ESP-Eingriffe stabilisiert. Das Fahrzeug lässt sich dadurch weitgehend problemlos in die Ausfahrgasse manövrieren. Das Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt. Der Grenzbereich liegt hoch und kündigt sich früh an. Dadurch ist das Fahrzeug gut kontrollierbar. Voll beladen ändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. Bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve sind zwar Lastwechselreaktionen vorhanden, das elektronische Stabilitätsprogramm greift aber unterstützend ein und stabilisiert das Fahrzeug. Der Geradeauslauf der C-Klasse ist tadellos. Spurrillen bringen die C-Klasse 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 des heckgetriebenen Mittelklasse-Kombis ist gut.

2,0 Lenkung*

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

⊕ In Verbindung mit den auf dem Testwagen montierten optionalen 18"-Rädern bietet die Lenkung der C-Klasse eine gute Mittenzentrierung und spricht bei kleinen Lenkwinkeln spontan an. Auch bei größeren Lenkwinkeln spricht sie spontan an, vermittelt dem Fahrer eine gute Fahrbahnrückmeldung und zeigt sich bei schneller Kurvenfahrt präzise. 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 knapp 11,3 m für ein Fahrzeug in der Mittelklasse recht gering aus.

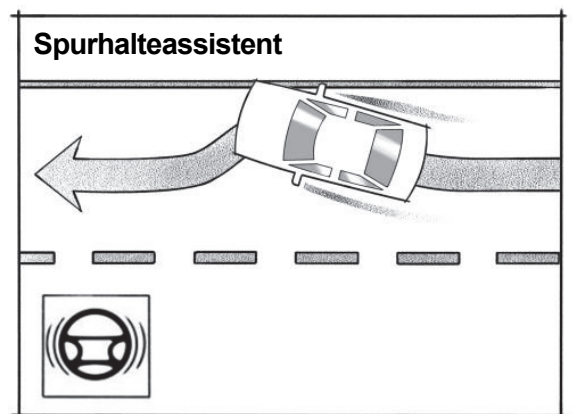
1,0 Bremse

⊕ Der Bremsweg des C 220 BlueTEC T-Modell fällt aus 100 km/h bis zum Stillstand mit rund 32,8 m sehr gering aus (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Continental ContiSportContact5 der Größe vorne: 225/45 R18 95Y; hinten: 245/40 R18 97Y). Die Bremse zeigt sich auch bei starker Beanspruchung sehr standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse lässt sich gut dosieren, spricht aber aufgrund des weichen Pedalgefühls nicht perfekt an. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist tadellos.

1,4 SICHERHEIT

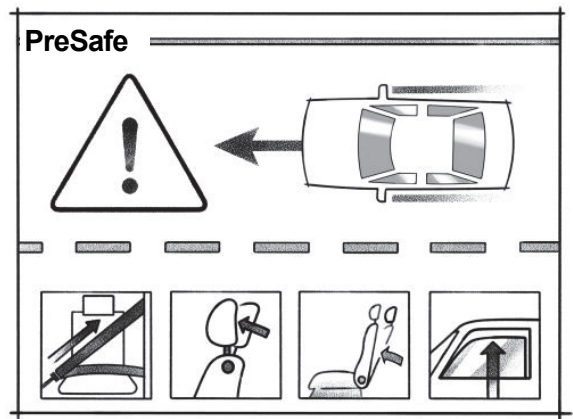
0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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.

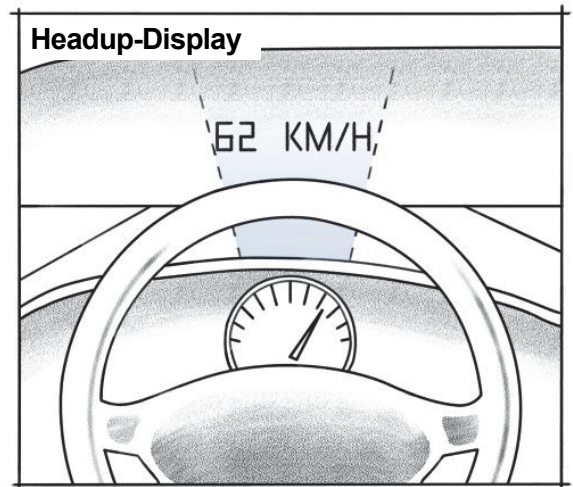


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

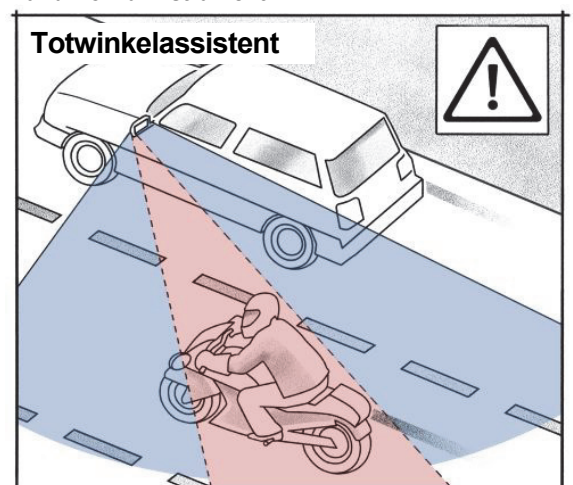
Zudem wird bis zu einer Fahrgeschwindigkeiten von 105 km/h eine Teilbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit entsprechend reduziert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis 50 km/h) kann das System Unfälle unter Umständen sogar ganz vermeiden (City-Safety). Optional gibt es einen erweiterten Notbremsassistenten mit einer Querverkehr-Erkennung (Kreuzungsassistent). Möglich macht das eine Stereo-Kamera, die hinter dem Innenspiegel angebracht ist und ähnlich wie ein menschliches Auge dreidimensional "sehen" kann. Damit lassen sich eine Reihe weiterer 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. 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 direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist das Intelligent Light System erhältlich, welches 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.



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



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.



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.

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.

1,4 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). Für das T-Modell kann ein ähnlich gutes Ergebnis erwartet werden. 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 rund 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. 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. Um den Rettungsvorgang zu beschleunigen findet man im Tankdeckel und an der gegenüberliegenden B-Säule einen QR-Code, der die Rettungskräfte direkt zur Rettungskarte des Fahrzeugs leitet.

– Für den Verbandkasten gibt es keinen fest definierten Halter. Im Notfall ist er somit unter Umständen nicht schnell genug erreichbar. Im T-Modell lassen sich die Kopfstützen im Fond nicht weit genug herausziehen. Somit bieten sie nur Personen bis rund 1,70 m Größe einen guten Schutz. Zudem befinden sie sich zu weit vom Kopf der Fondpassagiere entfernt und können somit im Falle eines Heckaufpralls nicht optimal wirken.

1,8 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 Limousine bei den ADAC Crashtests gute 84% der möglichen Punkte. Das Ergebnis des T-Modell sollte vergleichbar ausfallen. 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.

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 Limousine ein gutes Ergebnis - es werden 77% der möglichen Punkte erreicht. Das Ergebnis des T-Modell sollte identisch sein.

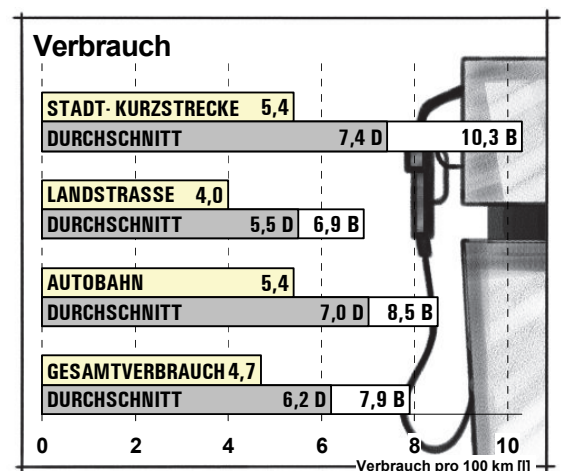
1,6 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO2*

⊕ Der Verbrauch des C 220 BlueTEC T-Modell fällt gering aus. Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,7 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 151 g/km erhält der Kombi gute 39 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,4 l, außerorts sind es 4,0 l und auf der Autobahn 5,4 l pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der C 220 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 der 220 BlueTEC hervorragende 49 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO2-Punkten verpasst die Kombiversion mit 88 Punkten nur knapp die fünf Sterne im EcoTest.



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

3,9

AUTOKOSTEN

1,8

Betriebskosten*

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

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein 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.

1,4

Wertstabilität*

+ Die neue Generation der C-Klasse sollte als Kombi samt sparsamem und modernem Dieselmotor während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein sehr stabiler prozentualer Restwertverlauf aufweisen.

5,5

Kosten für Anschaffung*

- Der Anschaffungspreis des C 220 BlueTEC T-Modell fällt in der Ausstattungslinie Avantgarde mit 42.602 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. Das ist bei einem Fahrzeug mit diesem absolut unverständlich.

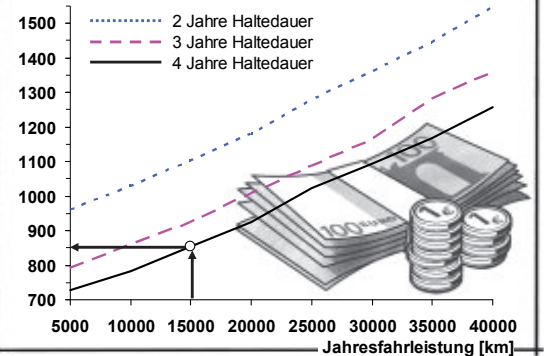
5,4

Fixkosten*

- Die Fixkosten liegen sehr hoch. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt 235 Euro. Dazu gesellen sich hohe Aufwendungen für die Versicherung. Vor allem die Teil- und Vollkaskoversicherung sind sehr ungünstig eingestuft (VK: 26; TK: 27). Die Einstufung der Haftpflichtversicherung liegt dagegen zumindest etwas günstiger (KH: 17).

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 855 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Obwohl der C 220 BlueTEC T-Modell mit niedrigen Betriebskosten und einem sehr guten prozentualen Restwertverlauf punkten kann, fallen die absoluten monatlichen Kosten bei einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 km und vier Jahren 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	400 4MATIC 7G-TRONIC PLUS	180 BlueTEC	200 BlueTEC	220 BlueTEC	250 BlueTEC 7G-TRONIC PLUS
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1991	4/1991	6/2996	4/1598	4/1598	4/2143	4/2143
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	155 (211)	245 (333)	85 (116)	100 (136)	125 (170)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1250	300/1200	350/1200	480/1600	280/1500	300/1500	400/1400	500/1600
0-100 km/h[s]	8,4	7,7	6,8	5,2	11,5	10,1	7,9	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	223	235	244	250	201	214	230	241
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,4 S	5,5 S	5,6 S	7,4 S	4,3 D	4,3 D	4,3 D	4,5 D
CO2 [g/km]	125	128	130	173	112	112	108	117
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/24/24	15/24/23	17/25/24	18/26/26	17/26/27	17/26/27	17/26/27	17/26/27
Steuer pro Jahr [Euro]	92	106	110	216	186	186	235	253
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	804	875	1137	777	791	823	878
Preis [Euro]	33.558	38.080	42.602	53.907	35.581	37.961	40.341	45.696

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)	225/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	32,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/4,0/5,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	108 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	151 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4702/1810/1457 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1680 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/695 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	41 l
Reichweite	870 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	99 Euro
Monatliche Werkstattkosten	93 Euro
Monatliche Fixkosten	149 Euro
Monatlicher Wertverlust	514 Euro
Monatliche Gesamtkosten	855 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/27
Grundpreis	42.602 Euro

NOTENSKALA

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

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 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.

Der ADAC Autotest wurde mit einem Mietwagen (Neufahrzeug ohne Kilometerleistung) durchgeführt.

Weitere Autotests finden Sie unter 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 893°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro°
Lackierung Metallic	928 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.690 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen