



Mercedes C 200 d T-Modell Exclusive

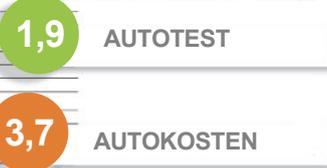
Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(100 kW / 136 PS)

Das seit 2014 erhältliche C-Klasse T-Modell bietet dank der rund zehn Zentimeter längeren Karosserie vor allem im Fond mehr Beinfreiheit als der Vorgänger. Der Kofferraum fällt dagegen mit 330 Liter für einen Kombi nach wie vor nicht berauschend aus. Dennoch überzeugt das T-Modell durch seine Variabilität. Die Rücksitzlehnen lassen sich einfach per Knopfdruck dreigeteilt umklappen, dann passen immerhin bis zu 1.275 Liter in den Kofferraum. Das serienmäßige Trennnetz verhindert dabei, dass beim starken Bremsen Gepäck nach vorn fliegen kann. Das ist auch gut so, denn der Testwagen steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 34,8 Metern - ein sehr guter Wert. Erstmals in der Mittelklasse gibt es für die C-Klasse ein Luftfahrwerk, das für einen in dieser Fahrzeugklasse beispielhaften Federungskomfort sorgt. In Kombination mit den bequemen Sitzen und dem leisen Innenraum bietet das C-Klasse T-Modell ein vorbildliches Komfortniveau. Wer viel fährt, sollte aber auf jeden Fall den optionalen 66-Liter-Kraftstofftank ordern - serienmäßig gibt es nämlich nur einen 41-Liter-Tank. Der 136 PS starke 1,6-Liter-Diesel vom Kooperationspartner Renault überzeugt mit einer guten Laufkultur und ist mit gemessenen 4,6 l/100 km auch recht sparsam. Die Fahrleistungen fallen durchschnittlich aus. In der Summe überzeugt der Stuttgarter als sicheres Langstreckenauto, das auch mal Platz für größeres Gepäck bietet. Der Preis dafür liegt aber hoch. Für die getestete Variante sind mindestens 40.936 Euro fällig. **Karosserievarianten:** Limousine, Coupé, Cabriolet. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4, BMW 3er, Mazda 6, Volvo V60.

- +** sparsamer und sauberer Motor, variabler Kofferraum, hoher Fahrkomfort, 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



Zielgruppencheck



Stand: April 2016
Text: A. Lidl

- +** 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 Ausstattungslinie Exclusive unterstreichen Zierelemente in Holz- 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 hält eine Gasdruckfeder offen. Der Motorraum ist von unten vollkommen abgeschottet, der Unterboden mit aufwendigen Kunststoffabdeckungen verkleidet und glattflächig. Die Tankklappe wurde in die Zentralverriegelung integriert, der Tankdeckel lässt sich einfach abschrauben. Ein spezieller Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen verhindert, dass man versehentlich Benzin anstatt Diesel tanken kann.
- Weder Front- und Heckschürze noch die Türen besitzen Schutzleisten, die bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen würden.

- Die Alltagstauglichkeit des C 200 d T-Modells fällt insgesamt befriedigend aus. Der Kombi bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 480 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-Liter-Kraftstofftank ausgerüstet, ein größerer 66-Liter-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 890 km realisieren (Basis: EcoTest-Verbrauch). Wählt man den optionalen 66 l Tank, steigt die Reichweite mit einer Tankfüllung auf rund 1.430 km. Die zulässige Anhängelast liegt bei ordentlichen 1.600 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.

2,3

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.

⊕ Niedrige Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut wahrgenommen werden. Die Fahrzeugenden lassen sich insgesamt gut abschätzen, wobei vorn der bei der Ausstattung Exclusive serienmäßige Mercedes-Stern auf der Haube sehr hilfreich ist. 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 Innen- und der linke Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Neben Einparksensoren vorn und hinten gibt es einen automatischen Einparkassistenten sowie eine Rückfahrkamera. Darüber hinaus kann eine 360-Grad-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 (im Testwagen), gibt es zusätzlich Abbiege- und dynamisches Kurvenlicht samt variabler Lichtverteilung (Landstraße, Autobahn). Einen adaptiven Fernlichtassistenten (im Testwagen) kann man gegen weiteren Aufpreis ordern. Innovativ 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

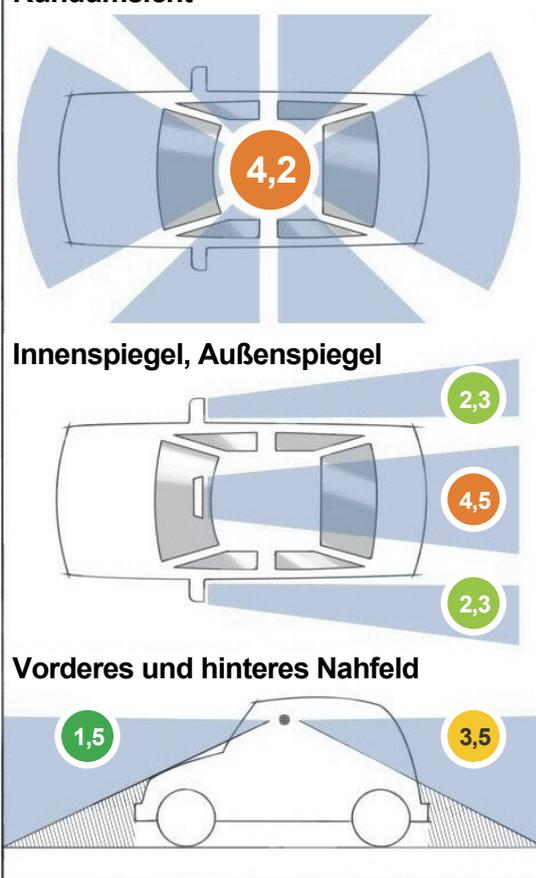
Ein-/Ausstieg

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.



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

Rundumsicht



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.

Vor allem die im unteren Bereich schmale Einstiegsöffnung und der ausladende Kotflügel schränken den Zutritt aber ein. Gut ist dagegen die gerade Dachlinie des Kombis, wodurch man sich den Kopf nicht so leicht am Dachholm stoßen kann. Die vorderen Türaufhalter besitzen zwar drei Rastungen (hinten zwei), könnten aber noch etwas kräftiger dimensioniert sein. An Steigungen werden die Türen geradeso offen gehalten.

⊕ 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 Liter. Entfernt man die Abdeckung, kann man bis zum Dach 560 Liter einladen. Dann lassen sich bis zu elf handelsübliche Getränkekisten verstauen.

⊕ Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen in den Kombi 695 Liter (gemessen bis Fensterunterkante), bzw. 1.275 Liter, 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 erhellt.

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 Lehmenteile klappen dann automatisch nach vorn. An den stabilen Zurrösen am Kofferraumboden kann schweres Gepäck gesichert werden. Links gibt es ein Ablagefach in der Seitenverkleidung und unter dem Kofferraumboden können auch kleine Gepäckstücke verstaut werden.

Optional ist ein Ablagen-Paket (nicht im Testwagen) erhältlich. 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.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das Bedienkonzept der C-Klasse sieht auf den ersten Blick dank der reduzierten Anzahl an Tasten übersichtlich aus, offenbart bei genauerer Betrachtung aber doch einige Schwächen. Sowohl der Dreh-Drück-Regler samt des optionalen Touchpads, als auch einige wichtige Funktionstasten (z. B. Lautstärkeregler) sind unergonomisch in der Mittelkonsole angeordnet und vom Fahrer mit entspannter Handhaltung kaum zu bedienen. Bei Modellen mit Automatikgetriebe ist die Erreichbarkeit der Tasten besser, da dann kein Schalthebel stört (Automatik-Wählhebel im Lenkstock integriert) und die Bedienelemente ergonomisch 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 Speichertasten mehr vorhanden) und das Touchpad über dem Dreh-Drück-Regler erschließt sich einem in seiner Funktion nicht auf Anhieb. Auch die Menüstruktur ist unnötig kompliziert. Teilweise sind Fahrzeugeinstellungen über Lenkradtasten im Kombiinstrument abrufbar, teilweise werden sie aber auch im Mitteldisplay vorgenommen. In der Summe erfordert der Mercedes eine sehr hohe Eingewöhnung, bis man mit den Funktionen zurechtkommt.



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 schlüssellooses 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, 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 Tachoinstrumente lassen sich einwandfrei ablesen. Sie sind klar gezeichnet und bieten sowohl tagsüber als auch bei Nacht einen sehr guten Kontrast. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis ein Head-up-Display (im Testwagen). 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) lässt sich an einem Lenkstockhebel aktivieren. 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 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 bedienbaren, elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und optional elektrisch anklappbar. Die Lehnenneigung und Sitzhöhe der Vordersitze lassen sich serienmäßig 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 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, 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 vorn wie hinten genügend. Vorn gibt es Becherhalter (nur bei Wahl des Ablagen-Pakets), Türfächer und ein Ablagefach in der Mittelarmlehne. Hinten finden sich Lehnentaschen, Türfächer mit Flaschenhalter und Getränkehalter in der Mittelarmlehne. Eine 230-Volt-Steckdose im Fond ist optional erhältlich (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. Vorn 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.

1,9

KOMFORT

1,8

Federung

Neben dem serienmäßigen Direct Control-Fahrwerk gibt es gegen Aufpreis ein Sportfahrwerk samt 15-Millimeter-Tieferlegung sowie ein Luftfahrwerk (Airmatic) mit adaptiver Dämpferreglung.

+ 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 ist die Abstimmung etwas straffer und lässt nicht mehr ganz starke Aufbaubewegungen 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 sehr direkt durch und mag nicht mehr zum eleganten Auftritt der C-Klasse passen. Der schwäbische Mittelklasse-Kombi fährt sich dann aber spürbar dynamischer.

1,8

Sitze

Neben den Standard-Sitzen sind auch Sportsitze mit integrierten Kopfstützen erhältlich (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). Bei Wahl des 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. Da die aufpreispflichtigen Ledersitze mit der ebenfalls optional erhältlichen Sitzbelüftung ausgestattet sind, ist die Atmungsaktivität sehr gut. Die Sitzposition des Fahrers gibt keinen Anlass zur Klage, Personen unterschiedlicher Größe finden eine komfortable Sitzeinstellung und können den linken Fuß 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 Oberschenkelaufgabe allenfalls akzeptabel ist.

– Der Mittelsitz ist hart und wenig komfortabel. Er eignet sich allenfalls für Kurzstrecken.

2,1 Innengeräusch

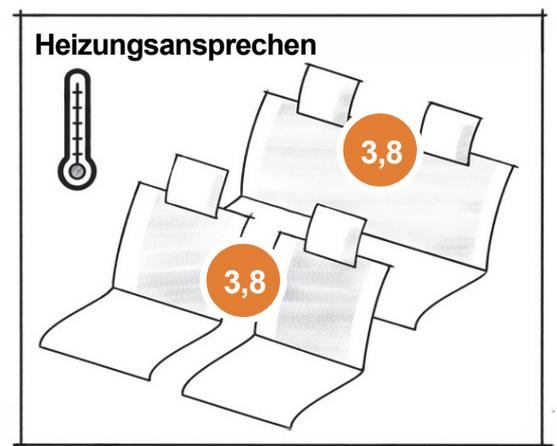
Der Testwagen ist mit der optionalen Akustikverglasung für die Frontscheibe sowie die vorderen Seitenscheiben ausgestattet.

+ Der bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) ermittelte Geräuschpegel fällt mit 67,9 dB(A) niedrig aus. Hier zählt sich die optionale Akustikverglasung des Testwagens aus, da die bei höheren Geschwindigkeiten dominanten Windgeräuschen vergleichsweise niedrig ausfallen. Der Dieselmotor ist gut gedämmt und nur bei niedrigen Geschwindigkeiten oder hohen Drehzahlen akustisch präsent.

2,2 Klimatisierung

Das C 200 d T-Modell ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet (Thermatic). Damit können sich Fahrer und Beifahrer die Temperatur separat einstellen. Die Heizleistung fällt vorn wie hinten ausreichend aus.

+ Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Drei-Zonen-Klimaautomatik (Thermotronic) mit einer Reihe an Zusatzfunktionen. So können sich auch Fondpassagiere die Temperatur und Luftmenge (separates Gebläse für hinten) einstellen. Zudem besitzt die Klimaautomatik drei Intensitätsprogramme (focus, medium, diffuse) und einen Luftgütesensor samt automatischer Umluftsteuerung. Die Luftmengenverteilung lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. 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 (nicht im Testwagen).



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

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des C 200 d T-Modells fallen zufriedenstellend aus. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Kombi 6,3 s (gefahren im 3. Gang). Die Elastizitätswerte sind dank des stattlichen maximalen Drehmoments von 300 Nm gut. Im vierten Gang erledigt das Fahrzeug den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h in nur 7,6 s. Im fünften Gang vergehen 10,4 s. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit beträgt 214 km/h, für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt der Kombi laut Hersteller 10,1 Sekunden.

– Im sechsten Gang genehmigt sich das C 200 d T-Modell lange 20,2 s für die Elastizitätsmessung von 60 auf 100 km/h. Das liegt vorrangig jedoch nicht an der Abstufung des Getriebes, sondern am unterhalb von 1.500 Umdrehungen nicht sonderlich durchzugsstarken Dieselmotor.

2,5 Laufkultur

Die Laufkultur des 1,6 Liter großen Diesels ist insgesamt gut. Der Motor läuft vergleichsweise geschmeidig, auch wenn leichte Vibrationen am Lenkrad und Schalthebel zu spüren sind. Störende Dröhnfrequenzen sind dagegen kaum vorhanden.

2,0 Schaltung

Serienmäßig ist das C 200 d T-Modell mit einer manuellen Sechsgang-Schaltung ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt eine Siebenstufen-Automatik, dann kommt im 200 d allerdings nicht der von Renault stammende 1,6-Liter-Diesel, sondern der bekannte 2,1 Liter große Mercedes-Motor zum Einsatz.

+ Das manuelle Sechsgang-Getriebe lässt sich auf kurzen und klar definierten Wegen schalten. Die Gänge rasten knackig ein, bei schnellen Gangwechseln neigen sie aber mitunter zum Haken. Das Schaltschema wurde in der C-Klasse überarbeitet. So befindet sich der Rückwärtsgang nun vorne links (früher hinten links). Den 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 Einkuppeln automatisch leicht angehoben, was für besonders komfortables Anfahren sorgt und die Gefahr den Motor abzuwürgen, weiter reduziert. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend dem Betriebszustand einen geeigneten Gang zu wählen. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die serienmäßige Berganfahrhilfe ein ungewolltes Zurückrollen. Wählt man den optionalen Tempomaten, gibt es auch eine Autohold-Funktion: Drückt man das Bremspedal voll durch, wird diese aktiviert und hält das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt fest. 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.

2,3 Getriebeabstufung

+ Das Sechsgang-Schaltgetriebe im C 200 d T-Modell ist für einen Dieselmotor vergleichsweise kurz übersetzt. Bei 130 km/h dreht der Motor bereits mit rund 2.400 1/min. Daher sind die Gänge recht eng gestuft, die Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Übersetzungsstufen fallen somit klein aus.

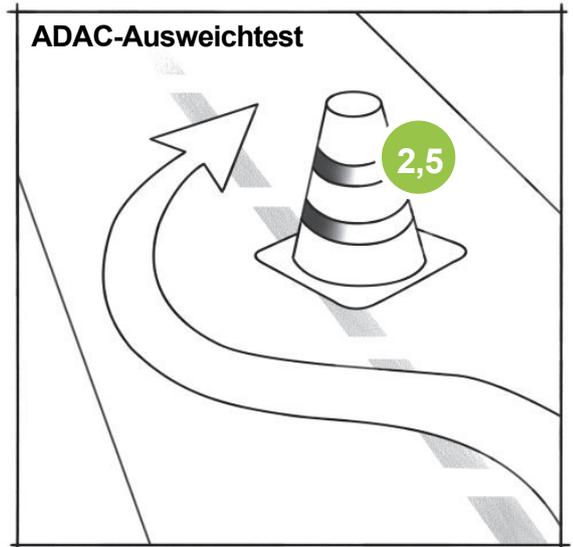
2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Das Fahrverhalten der C-Klasse kann nicht auf ganzer Linie überzeugen. Das Fahrzeug fühlt sich in Verbindung mit der Luftfederung 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 nach, wird dann aber sofort durch ESP-Eingriffe stabilisiert. Das Fahrzeug lässt sich dadurch weitgehend problemlos in die Ausfahrgasse manövrieren.

⊕ Das Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt. Der Grenzbereich liegt auf durchschnittlichem Niveau und kündigt sich frühzeitig an. Voll beladen ändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve sind leichte Lastwechselreaktionen vorhanden. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift dann unterstützend ein und stabilisiert das Fahrzeug. Der Geradeauslauf der C-Klasse ist tadellos. Spurrinnen bringen den Kombi ebenso wenig aus der Ruhe wie Seitenwind. Der serienmäßige Seitenwind-Assistent schwächt laut Mercedes den Einfluss durch Seitenwindböen auf den Geradeauslauf ab und unterstützt den Fahrer. Der nicht übermäßig leistungsstarke Motor bringt die angetriebenen Hinterräder nur auf sehr rutschigem Untergrund an die Grenzen ihres Traktionsvermögens.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,1

Lenkung*

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

⊕ Die Lenkung besitzt eine gute Mittenzentrierung. Lenkt man aus der Mittellage heraus leicht an, dauert es aber, bis Seitenführung aufgebaut wird. Bei langgezogenen Autobahnkurven sind öfter 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. 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 ist gering. Der Wendekreis fällt mit 11,3 m für ein Fahrzeug in der Mittelklasse vergleichsweise gering aus.

1,5

Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand fällt mit 34,8 m sehr gering aus (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Primacy 3 der Größe 225/50 R17 94W). 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.

1,3

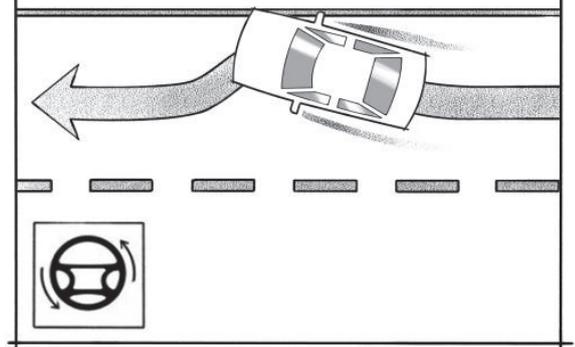
SICHERHEIT

0,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

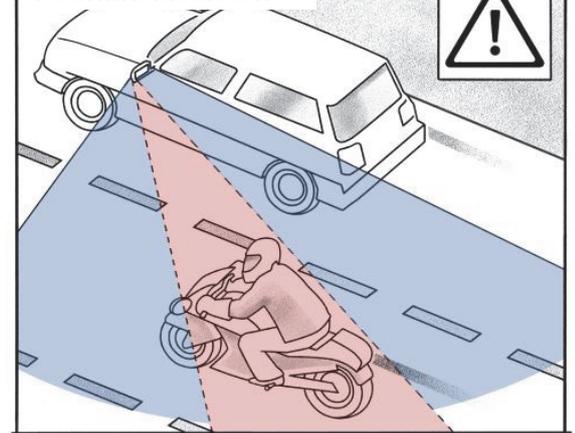
⊕ Die aktive Sicherheit befindet sich auf einem sehr hohen Niveau. Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm findet man serienmäßig einen vorausschauenden adaptiven Bremsassistenten an Bord (Collision Prevention Assist Plus). Ein Radarsensor in der Fahrzeugfront erkennt einen drohenden Auffahrunfall und gibt eine optische und akustische Warnmeldung aus. Zudem wird bis zu einer Fahrgeschwindigkeit 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 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 im 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 leichter 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 analysiert das Lenkverhalten des Fahrers und gibt bei Auffälligkeiten eine Pausenempfehlung. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist das Intelligent Light System erhältlich, das Voll-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 ist eine echte Kaufempfehlung. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine Verkehrszeichenerkennung.

Spurhalteassistent



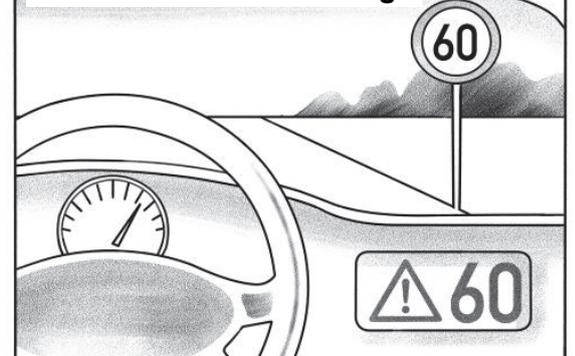
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

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.

Verkehrszeichenerkennung



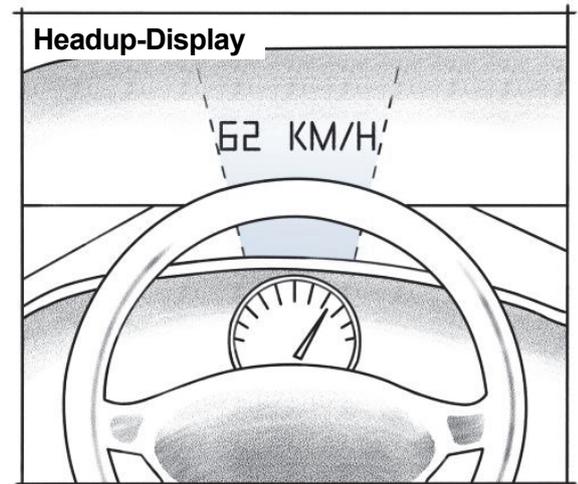
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Mittels einer Kamera und des Kartenmaterials des Navigationssystems werden Geschwindigkeitslimits inklusive Zusatzschilder (z. B. bei Nässe) oder Überholverbote im Kombidisplay angezeigt. Ein Head-Up-Display gibt es optional. Die hellen und reaktionsschnellen 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 es bei der C-Klasse zusätzliche die 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 zu betätigen.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

+ Das passive Sicherheitsniveau der C-Klasse liegt sehr hoch. Beim ADAC Crashtest erreicht die Limousine sehr gute 92 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 05/2014). Für das T-Modell kann ein ähnlich gutes Ergebnis erwartet werden. Serienmäßig ist das Fahrzeug mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Optional sind auch Seitenairbags für die Fondpassagiere zu haben (Fondsicherheits-Paket). Vorn 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 es erscheint eine 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.



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.

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). Warndreieck und Verbandkasten befinden sich gut erreichbar im Kofferraum. 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.

– 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 Prozent 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. Die Beifahrerairbags werden entsprechend abgeschaltet. Kindersitze aller Altersklassen lassen sich problemlos auf dem Beifahrersitz montieren. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, um Verletzungen zu vermeiden.

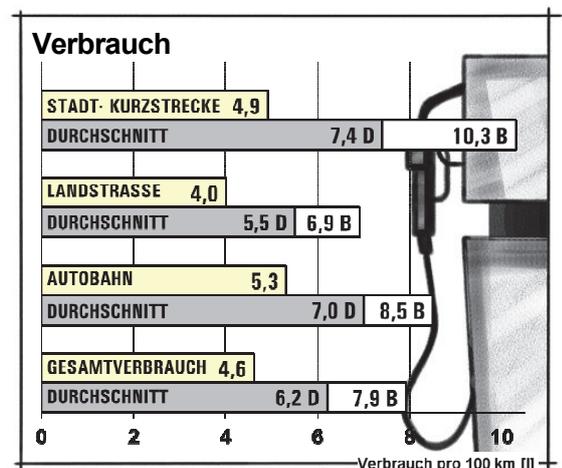
1,9 Fußgängerschutz

+ 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 harten Motorbauteilen vergrößert. Beim ADAC Crashtest erreicht die C-Klasse Limousine ein gutes Ergebnis - es werden 77 Prozent der möglichen Punkte erzielt. Das Ergebnis des T-Modell sollte identisch sein.

1,6 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO2*

+ Der Verbrauch des C 200 d T-Modell fällt gering aus. Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,6 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 147 g/km erhält der Kombi gute 40 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,9 l, außerorts sind es 4,0 l und auf der Autobahn 5,3 l pro 100 km.



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

1,1 Schadstoffe

⊕ Der C 200 d kann dank moderner Abgas-Nachbehandlung inklusive Harnstoffeinspritzung (AdBlue) mit einem Top-Ergebnis bei den Schadstoffen punkten. Vor allem der problematische Ausstoß von Stickoxiden (NOx) wird durch die Abgasnachbehandlung auf ein Minimum reduziert. In der Summe erreicht der Diesel hervorragende 49 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO₂-Punkten verpasst die Kombiversion mit 89 Punkten nur knapp die fünf Sterne im EcoTest.

3,7 AUTOKOSTEN

1,9 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Ausgaben für den Kraftstoff. Da sich das C 200 d T-Modell mit günstigerem Dieseldieselkraftstoff begnügt und der Verbrauch gering ausfällt, liegen auch die Betriebskosten für diese Fahrzeugklasse auf niedrigem Niveau.

5,2 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. Teure Werkstattstundensätze verhindern ebenso eine bessere Benotung.

1,4 Wertstabilität*

⊕ Die neue Generation der C-Klasse punktet als Kombi samt sparsamem und modernem Dieselmotor während des vierjährigen Berechnungszeitraumes mit einem sehr stabilen prozentualen Restwertverlauf.

5,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Anschaffungspreis des C 200 d T-Modell fällt in der Ausstattungslinie Exclusive 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 zuzahlen - das ist schon sehr dreist.

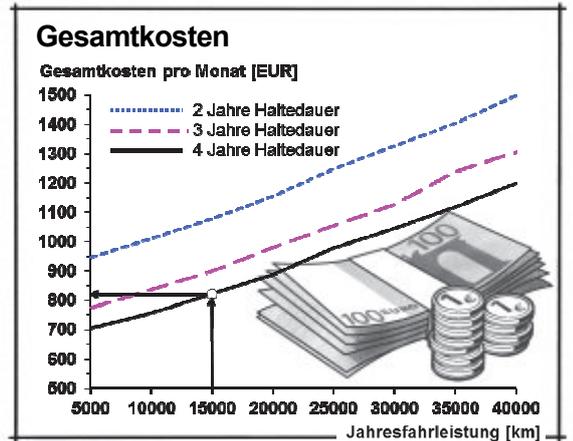
5,1 Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten liegen sehr hoch. Verantwortlich dafür sind in erster Linie die ungünstigen Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung (VK: 26; TK: 27). Die Einstufung der Haftpflichtversicherung liegt dagegen zumindest etwas günstiger (KH: 17). Auch die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 180 Euro nicht sonderlich hoch aus.

3,5

Monatliche Gesamtkosten*

Obwohl das C 200 d 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 nur durchschnittlich aus. Vor allem der Anschaffungspreis und die Fixkosten schlagen hier negativ zu Buche. Aber auch die zu erwartenden Werkstatt- und Reifenkosten haben Anteil daran.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 823 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	C 180 d	C 200 d	C 220 d	C 250 d 7G-TRONIC PLUS	C 300 h 7G-TRONIC PLUS
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/2143	4/2143	4/2143
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	100 (136)	125 (170)	150 (204)	170 (231)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	280/1500	300/1500	400/1400	500/1600	500/1600
0-100 km/h[s]	11,5	10,1	7,9	6,9	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	214	230	241	238
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,3 D	4,3 D	4,3 D	4,5 D	3,8 D
CO2 [g/km]	109	109	108	117	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/26/27	17/26/27	17/26/27	17/26/27	17/26/27
Steuer pro Jahr [Euro]	180	180	235	253	217
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	784	766	797	878	872
Preis [Euro]	35.819	38.199	40.579	45.934	48.909

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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	1598 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	3800 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,9/4,0/5,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	109 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	147 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4702/1810/1457 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1640 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/695 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	41 l
Reichweite	890 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	86 Euro
Monatliche Werkstattkosten	87 Euro
Monatliche Fixkosten	144 Euro
Monatlicher Wertverlust	506 Euro
Monatliche Gesamtkosten	823 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/27
Grundpreis	40.936 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen