



Mercedes C 220 d T-Modell 9G-TRONIC

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (143 kW / 194 PS)

Twie Touristik und Transport. Daher rührt die Bezeichnung T-Modell für die seit 1977 erhältlichen Kombis mit Stern auf der Motorhaube. Es gibt zwei verschiedene Modelle für Touristik und Transport, ein größeres aus der Baureihe der E-Klasse und ein kleineres, das der C-Klasse entspringt. Dieses stellt sich dem ADAC Autotest, angetrieben von einem aktuellen, nach Euro 6d-TEMP homologierten Vierzylinder-Diesel. Der zwei Liter große Selbstzünder setzt auf eine aufwändige Abgasnachbehandlung, welche überzeugt: Nicht nur, aber gerade auch die aktuell in Diskussion stehenden Stickoxide werden wirkungsvoll aus dem Abgas entfernt. Der Ecotest-Verbrauch des mit 194 PS mehr als ausreichend potenten Autos liegt bei annehmbaren 5,5 Litern Diesel auf 100 Kilometer.

Das Kombiheck bietet mit maximal 560 Litern Volumen hinter den Rücksitzen keine Laderaumhöhle, das lässt auch schon das mehr dynamisch als kantig gezeichnete Karosseriekleid erahnen. Praktisch ist das Heck aber, die niedrige Ladekante oder die auf Knopfdruck umfallenden Rücksitzlehnen machen den Transport großer Dinge einfacher.

Fahrdynamisch und vom Komfort her ist das T-Modell der Limousine ebenbürtig, auch hier lässt sich entspannt luftgefedert Strecke machen, ohne dass die C-Klasse auf kurvigen Landstraßen die Waffen strecken würde.

Was natürlich auch für das T-Modell gilt: Es ist teuer. Der Grundpreis des Testwagens liegt mit 44.000 Euro schon hoch, die 102 Seiten lange Preisliste lässt zusätzlich erahnen, das es wohl selten dabei bleibt. Mercedes verlangt für allerhand Dinge Aufpreis, wie etwa auch für die analoge Uhr in der Mittelkonsole. Wer es sich leisten kann, bekommt am Ende aber einen Kombinationskraftwagen, der sich kaum Schwächen leistet. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4 Avant, BMW 3er touring, Volvo V60.

- ⊕ **hochwertige Verarbeitung und Materialauswahl, umfangreiches Sicherheitsangebot, sichere Fahreigenschaften**
- ⊖ **teils komplizierte Bedienung, teuer in der Anschaffung, umständliche Steuerung der Handbremse**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **3,2**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,7
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,6

EcoTest ★★★★★☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Die C-Klasse zeigt sich dank gleichmäßig verlaufender Spaltmaße sowie sauber eingepasster Anbauteile ausgezeichnet verarbeitet. An den Türrahmen oder auch am Kofferraum finden sich zusätzliche Kunststoffverkleidungen, sodass der Blick nicht auf Schrauben, Blechfalze, Schweißnähte oder unschöne Dichtmasse fällt. Der Unterboden ist nahezu vollständig verkleidet.

Den Innenraum haben die Schwaben sorgsam verarbeitet und

mit Liebe zum Detail gestaltet. Alle Bauteile sitzen passgenau, dank des optionalen designo-Leders und der schwarzen Echtholz-Zierelemente präsentiert sich das Interieur besonders edel. Auch alle Kunststoffverkleidungen sind entweder mit Leder bezogen oder geschäumt, und auch an den Dachsäulen findet sich Stoffüberzug. Trotz aller Verarbeitungsqualität knarzen die großen Armaturen - das mag nicht zum sonst überzeugenden Auftritt passen.

3,0 Alltagstauglichkeit

Für weite Strecken günstig ist der optionale Kraftstofftank mit 66 Litern, mit ihm sind auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,5 Litern Diesel pro 100 Kilometer Reichweiten bis rund 1.200 Kilometer möglich - mit dem serienmäßigen Tank mit 41 Litern muss nach rund 745 Kilometern die Tankstelle angefahren werden. Der AdBlue-Tank ist angenehm groß: Das Volumen von 25 Litern sorgt für selten notwendiges Nachfüllen. Die maximal erlaubte Zuladung des Testwagens von 535 Kilogramm reicht für vier Erwachsene samt vernünftigem Gepäck.

Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, die Anhängerkuppelung gestattet eine Stützlast von ebenfalls 75 kg. Ein gebremster Anhänger darf bis 1,8 Tonnen wiegen.

⊖ Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber sind nicht erhältlich, optional gibt es nur ein Reifenreparaturset - wenigstens letzteres sollte bei diesem Fahrzeugpreis inklusive sein. Gegen Aufpreis kann man alternativ Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern.

2,7 Licht und Sicht

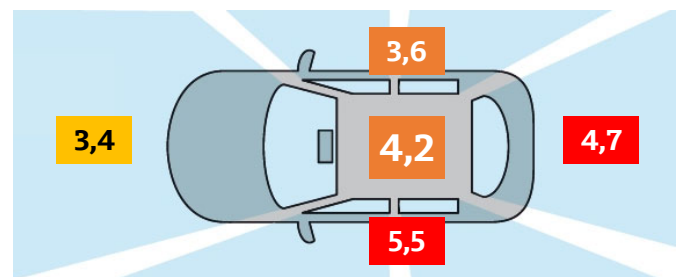
Die vorn weich abfallende Karosserie lässt es schon von außen erahnen: Für den Fahrer sind die vorderen Enden der Motorhaube nicht zu sehen und nur abschätzbar. Parksensoren erweisen sich als sehr hilfreich, aber selbst diese kosten Aufpreis und kommen stets im Paket mit einem Einparkassistenten. Überdies gibt es noch eine Rückfahrkamera oder ein 360-Grad-Kamerasystem - gegen Aufpreis natürlich.

Ab Werk leuchten lediglich Halogenscheinwerfer die Fahrbahn im Dunkeln aus, und nur optional blenden der Innen- und der Fahreraußenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab.

⊕ Gegen Aufpreis sind „einfache“ Voll-LED-Scheinwerfer mit einem Fernlichtassistenten erhältlich, der das Fernlicht selbsttätig auf- und blendet.

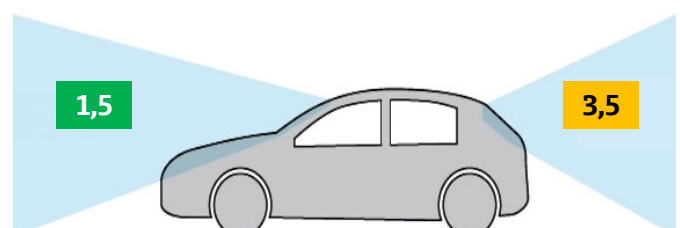
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Gegen höheren Aufpreis kann man Multibeam genannte LED-Scheinwerfer ordern, die durch ihre Konstruktion als Matrix-LED-Licht die verschiedenen Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht sowie eine situationsgerechte Lichtverteilung (mit Berücksichtigung von Navigationskartendaten) und einen blendfreien Fernlichtassistenten umsetzen können. Die Straßenausleuchtung ist mit den Multibeam-Scheinwerfern sehr gut und eine deutliche Steigerung zum Serien-Licht. Die beiden Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen

2,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der nicht allzu mächtigen Schweller und ordentlich dimensionierten Türausschnitte recht angenehm. Lediglich die Sitze sind etwas tief verbaut, die Fahrersitzfläche befindet sich nur 40 cm über der Straße. Auch hinten gelangt man zufriedenstellend in das Fahrzeug. Vor allem die im unteren Bereich schmale Einstiegsöffnung und der ausladende Radkasten 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 Türen verfügen über drei Rasten vorn und zwei hinten, die Haltekräfte der einzelnen Rastungen könnten aber etwas höher sein. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Im Paket mit den Multibeam LED Scheinwerfern bekommt man auch eine Umfeldbeleuchtung, die unter anderem über Lichter in den Außenspiegeln umgesetzt und

Bereich, der dem Fahrer eine bessere Übersicht über den seitlichen Bereich neben dem Auto ermöglicht.

⊖ Die tendenziell tiefe Sitzposition ist nicht optimal für den Überblick auf den umgebenden Verkehr. Wie die ADAC Rundumsichtmessung beweist, stören auch die gerade im Heckbereich breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen den Blick des Fahrers nach draußen.

beim Aufsperrn sowie Aussteigen aktiviert wird - das ist sehr praktisch.

⊖ Die Türen sind schwer, deswegen sollte man Steigungen meiden, da sie nicht immer sicher offengehalten werden. Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Keyless-Go-System kann zwar schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, sodass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr überlistet werden kann; eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden. Sonst kann man auf die Keyless-Go-Option gleich ganz verzichten.

2,8 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.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis rund 1,85 Meter Platz.

⊕ Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch angetrieben. Mit dem Keyless-Go-Komfort-Paket funktioniert das auch mittels Fußschwenk unter die Stoßstange. Die Ladekante liegt mit rund 61 Zentimetern über der Fahrbahn in angenehm niedriger Höhe. Beim Ausladen



Mit 330 l Volumen ist der Kofferraum im T-Modell kleiner als der der Limousine.

stört keine nennenswerte Stufe. Auch nachts gefällt der Kofferraum mit seiner durch insgesamt drei Lampen hellen Ausleuchtung.

1,6 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 Lehnteile klappen dann automatisch nach vorn. An den stabilen Zurrösen am Kofferraumboden kann schweres Gepäck gesichert oder auch ein Bodennetz eingehängt werden. Links gibt es ein Ablagefach

in der Seitenverkleidung und auch unter dem Kofferraumboden können kleine Gepäckstücke verstaut werden.

Der Rollokasten zur Abdeckung des Laderaums enthält ein Sicherheitsnetz, das am Fahrzeughimmel eingehängt werden kann und so die Fahrzeuginsassen vor umherfliegenden Gepäckstücken schützt.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Cockpit der C-Klasse wird vom mittig platzierten Media-Display dominiert, das bereits serienmäßig eine Diagonale von 17,8 cm besitzt. Wählt man das im Testwagen verbaute Comand Online-Navigationssystem, ist ein extra breites Display mit 26 cm Diagonale verbaut. Neben dem serienmäßigen Kombiinstrument kann man auch hier ein volldigitales Display mit 31,2 cm ordern, dessen Anzeigeoptik sich verändern lässt. Auf den ersten Blick wirkt das Cockpit dank der reduzierten Tastenzahl übersichtlich, offenbart bei der Nutzung aber ein paar Schwächen. Sowohl der Dreh-Drück-Regler samt Touchpad als auch einige wichtige Funktionstasten (z. B. Lautstärke-regler) sind nicht ideal auf dem Mittelunnel angeordnet und erfordern vor allem anfänglich häufige Blickabwendungen von der Fahrbahn. Auch die Funktionsweise des Dreh-Drück-Reglers sowie des Touchpads an sich ist teilweise unlogisch und benötigt Übung zum „blinden“ Bedienen. Zudem sind die Funktionstasten (z. B. Radio, Navigation, Telefon) weit weg vom Drehregler angeordnet. Radiosender können nur über den Controller eingestellt werden, es sind keine zusätzlichen Stationstasten als Speicherplätze vorhanden. Auch praktische und häufig gebrauchte Tasten z. B. zum Durchschalten von Radiosendern oder Liedern sucht man vergebens. Darüber hinaus gibt es zusätzlich berührungsempfindliche Touch-Flächen im Lenkrad, mit denen durch vertikales und horizontales Wischen die Funktionen im Kombi- und Multimediabildschirm bedient werden. Vorteile gegenüber normalen Lenkradtasten konnten nicht festgestellt werden - im Gegenteil: Durch die fehlende haptische Rückmeldung der Touch-Flächen muss man immer kurz schauen, ob der Wischbefehl auch ausgeführt wurde.

⊕ Die Grundfunktionen des Autos sind aber leicht verständlich, Sitze und Lenkrad lassen sich für fast alle Fahrerstaturen passend einstellen. Der direkt am Lenkrad befindliche Wählhebel liegt optimal, da man zum

Fahrtrichtungswechsel die Hände nicht vom Lenkrad nehmen muss. Auch Licht, Klimaanlage und Tempomat sind einfach zu bedienen, darüber hinaus werden bei Dunkelheit annähernd alle Bedienelemente vorbildlich beleuchtet.

⊖ Zwar hat die C-Klasse eine elektrische Handbremse. Was aber die zuständige Taste - wie anno dazumal die mechanische Mercedes-Handbremse - vor dem linken Fahrerknie verloren hat, bleibt Daimlers Geheimnis. Auf diese Art kann kein Mitfahrer im Notfall eine kontrollierte Notbremsung einleiten, einer der Vorteile der neuen Handbremsengeneration. Lediglich der Spurhalte- und der Lenkassistent lassen sich über Tasten links vom Lenkrad bedienen, der Status der restlichen Assistenzsysteme ist nicht ersichtlich. Dadurch kann der Fahrer nicht auf einen Blick sehen, ob auch alle Assistenten aktiviert sind. Darüber hinaus ist der Warnblinkschalter zu klein und fällt so nicht gleich ins Auge.



Die Materialanmutung und Verarbeitungsqualität können überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, bietet aber im Detail Raum für Verbesserungen.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist in der C-Klasse ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung (Audio 20 GPS) verbaut. Aufgerüstet werden kann dieses durch das Media Interface-Kabel-Kit, das verschiedene Anbindungen zum Abspielen von Multimediadateien externer Geräte erlaubt. Neben einem einfachen SD-Karten-Navigationssystem kann auch die Comand Online-Festplattenavigation geordert werden. Das System ist zwar sehr teuer, bietet zusätzlich aber auch Echtzeit-Verkehrsinformationen (sehr empfehlenswert für Vielfahrer). Zudem kann der Mercedes damit Car-to-X-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich aktuell noch in Grenzen hält: Im Moment können nur wenige Mercedes-Modelle auf eine Informationsdatenbank zur Warnung vor Gefahrenstellen etc. zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich:

DAB+, TV-Tuner, kabellose Smartphone-Ladestation sowie Apple CarPlay und Android Auto hat Mercedes im Angebot. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me connect lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung/Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen.

Lautsprechersysteme sind in unterschiedlichen Varianten lieferbar: Neben dem Basis-Audiosystem kann man das Burmester-Surround-Soundsystem bestellen.

Ebenfalls optional erhältlich sind ein integrierter Garagenöffner sowie eine 230-V-Steckdose für den Fond.

⊖ Man findet allerdings vorn im Fahrzeug keinen 12-V-Anschluss. Den gibt es nur, wenn man den Aschenbecher samt Zigarettenanzünder bestellt. Immerhin befindet sich im Fond an der Mittelkonsole ein Anschluss.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Menschen, über dem Scheitel ist dann sogar noch Platz. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch nicht besonders

üppig. Das subjektive Raumgefühl fällt gut aus, etwas einengend wirken die hohe Seitenlinie, der dunkle Dachhimmel des Testwagens und der wuchtige Mittelunnel.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Reihe fällt das Platzangebot schlechter aus als vorn, reicht aber immer noch auch für lange Mädels und Kerle. Bein- und Kopffreiheit genügen für über 1,90 Meter große Insassen, wenn der Vordersitz auf einen 1,85 m großen Fahrer eingestellt ist.



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

Hinten findet man kleine Türfächer, zwei ausklappbare Becherhalter in der Mittelarmlehne sowie geschlossene Taschen an der Rückseite der Vordersitzlehnen.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte Umlappen der Rücksitzlehnen. Das Angebot an Ablagen ist zufriedenstellend. Vorn gibt es neben Türfächern mit Flaschenhaltern auch Becherhalter und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Das Handy findet seinen sicheren Platz vor dem Dreh-Drück-Steller oder im Staufach der Mittelarmlehne. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Das Handschuhfach ist recht klein geraten, zumindest aber beleuchtet, abschließ- und kühlbar.

2,0 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Neben dem serienmäßigen Fahrwerk (Agility Control) ist ohne Mehrpreis das gleiche Fahrwerk mit Tieferlegung erhältlich. Gegen Aufpreis sind drei weitere Fahrwerke verfügbar: ein Sportfahrwerk, ein Sportfahrwerk mit adaptiven

Dämpfern und drei Kennfeldern (Dynamic Body Control) sowie als Topfahrwerk das im Testwagen verbaute Luftfederfahrwerk mit ebenfalls drei Modi. Dieses überzeugt, da es vor allem im Comfort-Modus einen

hohen Federungskomfort bei gleichzeitig nicht übertriebenen Karosseriebewegungen bietet. Es nimmt trotz der 18 Zoll großen Testwagen-Räder Kanaldeckel und Querfugen sensibel auf und gefällt vor allem auf der Autobahn mit einem geschmeidigen Abrollen - der Langstreckenkomfort ist

erstklassig. Die sportlicheren Modi straffen das Fahrwerk spürbar, gerade im knackigsten Modus Sport+. Zwar wirkt die C-Klasse auch dann noch souverän, das härtere Anfedern passt aber nicht so recht zu einem C 220d T-Modell.

2,2 Sitze

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 die Lehnen zufriedenstellend ausgeformt. Die Sitzfläche fällt dagegen etwas kurz aus und ist tief angeordnet, wodurch die Oberschenkelaufgabe allenfalls akzeptabel ist. Der Mittelsitz ist hart und wenig komfortabel. Er eignet sich nur für Kurzstrecken.

⊕ Die Vordersitze lassen sich elektrisch in der Höhe einstellen, die Längsverstellung erfolgt serienmäßig

mechanisch und gegen Aufpreis elektrisch. Zudem erhältlich sind eine Memoryfunktion für beide Sitze sowie Vierwege-Lordosenstützen. Darüber hinaus kann man Multikontursitze mit anpassbaren Wangen bestellen (nicht im Testwagen). Die Sitze des Testwagens mit ausziehbarer Oberschenkelauflage (Sitzkomfort-Paket) sind körpergerecht geformt und stützen sowohl Oberschenkel als auch Rücken und Schultern passend. Die Lehnen bieten einen guten Seitenhalt, die Sitzflächenwangen dürften aber ein Stück stärker konturiert sein.

2,7 Innengeräusch

Optional gibt es für die C-Klasse wie im Testwagen eine geräuschkämmende Akustikverglasung vorn. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche dringen sonderlich laut in den Innenraum vor. Bei der Geräuschemessung schneidet das T-Modell

ordentlich ab, ist erwartungsgemäß aber lauter als die Limousine. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 67,6 dB(A) ermittelt. Der Dieselmotor zeigt sich zwar grundsätzlich gut vom Innenraum entkoppelt, vor allem direkt nach dem Kaltstart ist der rau klingende Selbstzünder aber etwas deutlicher vernehmbar.

1,7 Klimatisierung

⊕ Außer beim C 160 und C 180 ist bei jeder C-Klasse eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie. Alternativ gibt es auch eine Dreizonen-Klimaautomatik. Dann können die hinten Sitzenden die Temperatur separat einstellen. Zudem kann dann der Klimastil in drei Stufen eingestellt werden (Focus,

Medium, Diffus). Das Air-Balance-Paket beinhaltet eine Beduftung und Ionisierung des Innenraums, was die Luftqualität verbessern soll. Auf Wunsch sind beheizbare und klimatisierte Sitze vorn, ein beheizbares Lenkrad, eine Standheizung sowie Rollos für die hinteren Fenster erhältlich.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des 194 PS starken Dieselmotors können sich sehen lassen. Der Motor schiebt den 1,7 t schweren Kombi flott an und sorgt stets für gute Fahrleistungen. Betrachtet man rein diese und lässt die Laufkultur außen vor,

gibt es kaum noch Kaufargumente für den großen Sechszylinder-Diesel. Überholvorgänge lassen sich mühelos erledigen (60 auf 100 km/h in 4,7 s), und auch bei höheren Geschwindigkeiten fühlt man sich nie untermotorisiert.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 2,0-l-Vierzylinder-Diesel bietet eine angenehme Laufkultur. Durch die gute Entkopplung des Antriebs vom Innenraum werden weder Vibrationen noch nerviges Dröhnen übermäßig an die Insassen weitergereicht. Das Automatikgetriebe sorgt dafür, dass der Motor nicht mit zu niedrigen Drehzahlen läuft und nervende Brummgeräusche entstehen.

Beim Ausdrehen klingt der Selbstzünder etwas dröhnig. Die Leistungsentfaltung des Motors überzeugt. Bereits bei niedrigen Drehzahlen schiebt das Fahrzeug gleichmäßig an, spricht zügig auf Gasbefehle an und wirkt auch bei höheren Drehzahlen nicht zugeschnürt.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßige Neungang-Wandlerautomatik überzeugt mit sanften Schaltvorgängen und passenden Schaltpunkten. Möchte man stärker beschleunigen, schaltet das Getriebe spontan auch mehrere Gänge zurück und sorgt damit für flottes Vorankommen. Das Anfahren erfolgt sehr komfortabel und dank der guten Kriechfunktion gelingt auch langsames Rangieren gut. Serienmäßige Schalt paddel ermöglichen ein manuelles Schalten, wobei man bei neun Fahrstufen schnell die Übersicht verlieren kann. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

Dank der neun Fahrstufen ist das Automatikgetriebe nicht nur

sehr weit gespreizt, sondern auch noch eng genug gestuft und hat damit für jede Geschwindigkeit die passende Übersetzung parat. Die lange Gesamtübersetzung sorgt bei höheren Geschwindigkeiten für ein sehr niedriges Drehzahlniveau (1.600 1/min bei Tempo 130).

Auch am Berg bleibt der Mercedes dank seiner sinnigen Autohold-Funktion ohne Bremsbetätigung unbegrenzt stehen, wenn man will. Dafür muss man nur nach dem Anhalten das Bremspedal einmal fest durchdrücken. Tut man das nicht, kann man beim Lösen der Bremse die feinfühlig Kriechfunktion nutzen.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Die C-Klasse samt Sport-Direktlenkung und Luftfahrwerk bietet eine lobenswerte Fahrstabilität. Der Geradeauslauf ist sehr gut, ein plötzlicher Lenkimpuls bringt den Mercedes nicht aus der Ruhe. Den ADAC Ausweichtest meistert der Kombi problemlos. Der Parcours lässt sich weitgehend neutral und sicher durchfahren. Dank der guten Abstimmung sind hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten möglich. Erreicht man den

Grenzbereich, neigt er zum Untersteuern. Das ESP regelt im Bedarfsfall zuverlässig und angenehm sensibel. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, drängt das Heck leicht, aber stets gut beherrschbar nach.

Bei hohen Geschwindigkeiten zeigt das Fahrzeug eine gute Richtungsstabilität und lässt sich stressfrei bewegen.

1,8 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der Direktlenkung ist Mercedes gut gelungen. Sie wurde um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standardlenkung ausgelegt, aber mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die Lenkung überzeugt mit einem

harmonischen Lenkgefühl, guter Präzision und klarer Zentrierung.

Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

2,2 Bremse

⊕ Das Messergebnis des T-Modells kann sich sehen lassen. In Kombination mit den verbauten 18-Zoll-Rädern samt

Mischbereifung steht der Schwabe aus 100 km/h bereits nach 34,2 m.

1,3 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme




















⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist für die C-Klasse mit Automatikgetriebe sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremsystem und erkennt sogar Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, halten zahlreiche weitere Assistenzsysteme Einzug. Zu diesen gehören ein Kreuzungsassistent, ein Abstandsregeltempomat mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr etc.) und ein adaptiver Geschwindigkeitsbegrenzer. Darüber hinaus umfasst das Paket einen Totwinkel-/Spurwechselassistenten, der den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern warnt, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist bei diesem Paket ebenfalls an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise auf die Windschutzscheibe - und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Der Notfallassistent hält das Fahrzeug automatisch an, falls der Fahrer keine Reaktion auf Lenkaufforderungen zeigt. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das passive Sicherheitsniveau der C-Klasse liegt sehr hoch. Im ADAC Crashtest erreicht die Limousine gute 92 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 05/2014). Die Ergebnisse sind auf das T-Modell übertragbar. Serienmäßig ist die C-Klasse mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Optional sind auch Seitenairbags hinten zu haben (Fondsicherheitspaket). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von rund 1,95 m und die hinteren nur bis 1,75 m sehr guten Schutz.

Serienmäßig findet man das Mercedes-Notrufsystem an Bord. Damit wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut. 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 kritischen Fahrsituation u. a. die reversiblen Gurtstraffer aktiviert und offene Fenster geschlossen. Das System erzeugt bei einer

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann so einen Schutzreflex auslösen: Das Gehör koppelt sich kurz ab und schützt sich so vor den lauten Crashgeräuschen. Nach einer Kollision wird das Fahrzeug festgebremst, um beispielsweise Folgezusammenstöße zu vermeiden.

2,3 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit erhält die C-Klasse bei den ADAC Crashtests 84 Prozent der möglichen Punkte.

Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze eignen sich zum Transport von Kindersitzen. Im Beifahrersitz verbaut Mercedes eine Sitzerkennungsmatte, die für eine automatische Deaktivierung der Airbags beim Verbau von Kindersitzen sorgt. Mit dem Gurt lässt sich auf dem Beifahrersitz problemlos ein Kindersitz montieren, es fehlen aber Isofix- und Ankerhaken. Hohe Kindersitze sind nicht ideal zu befestigen, da sie an der nicht ausbaubaren Kopfstütze anstoßen.

⊕ 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.

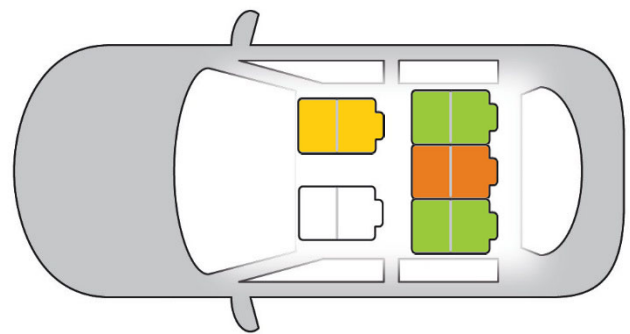
⊖ Der Mittelsitz ist zwar prinzipiell für Kindersitze freigegeben, aufgrund der ungünstigen Sitzform lassen sich aber kaum Kindersitze befestigen. Beachten sollte man, dass

⊖ Das Warndreieck ist vorbildlich in der Heckklappenverkleidung untergebracht - der Verbandkasten aber unter dem Ladeboden, wo er unter Umständen schlecht zu erreichen ist.

sich die Vordersitze bei platzeinnehmenden Kindersitzen nicht mehr vollständig nach hinten schieben lassen. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich selbst von Kinderhänden einfach deaktivieren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,4 Fußgängerschutz

Mit 77 Prozent der Punkte erreicht der Mercedes in diesem Kapitel des ADAC Crashtests ein mittelmäßiges Ergebnis, trotz der aktiven Motorhaube. Diese stellt sich leicht auf, um den Aufprall auf das Auto möglichst abzufedern. Die vordere Kante der Motorhaube ist aber zu unnachgiebig und verhindert eine bessere Bewertung.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Angesichts der Leistungswerte und der Fahrzeuggröße fällt der Verbrauch des C 220 d T-Modell moderat aus. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,5 l/100 km. Mit einer CO₂-Bilanz von 173 g/km erhält das Fahrzeug noch 26 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel des Ecotest. Innerorts verbraucht das T-Modell 5,8 l, außerorts sind es 4,6 l und auf der Autobahn 6,5 l pro 100 km.

⊕ Um Unfälle mit Personen gleich ganz zu vermeiden, gibt es serienmäßig einen Fußgänger-Notbremsassistenten.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Ein hervorragendes Ergebnis fährt die C-Klasse bei den Schadstoffen ein. Der Dieselmotor mit wirkungsvoller Abgasreinigung zeigt sich immer sehr sauber, was auch die Messungen im Straßenverkehr beweisen. Im Ecotest erhält der

Testwagen in diesem Kapitel die vollen 50 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt das Fahrzeug auf 76 Punkte, was vier Sternen im ADAC Ecotest entspricht.

3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

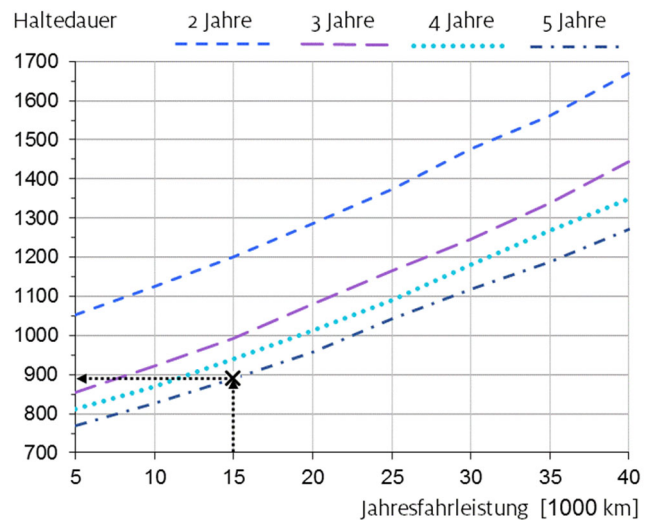
Beim C 220 d 9G-Tronic als T-Modell beginnen die Preise bei 43.994 Euro. Für die meisten Annehmlichkeiten und manche Selbstverständlichkeit nimmt Mercedes dann aber einen Aufpreis. So landet man mit einigen Extras, wie beim Testwagen, schnell bei über 70.000 Euro.

Hinzu kommt, dass sich die Schwaben bei der Preispolitik teils sehr kleinlich zeigen: Ein Reifenpannenset und ein größerer Tank kosten jeweils 60 Euro Aufpreis. Das ist besonders für ein Fahrzeug dieser Preiskategorie unverschämt.

Darüber hinaus sind die Versicherungseinstufungen ebenfalls nicht besonders niedrig, wenn sie auch günstiger kommen als bei der Limousine. Vielfahrer erfreuen sich zumindest an den verhältnismäßig geringen Betriebskosten. Die Wartungsintervalle gehen in Ordnung - alle 25.000 km oder 12 Monate muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt. Mercedes gibt auf das Fahrzeug zwei und gegen Durchrostung 30 Jahre Garantie. Auf eine Lackgarantie verzichten die Schwaben allerdings.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 890 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	C 160	C 180	C 200 9G-TRONIC	C 300 9G-TRONIC	C 400 4MATIC 9G-TRONIC	C 180 d	C 200 d 9G-TRONIC	C 300 d 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1595	4/1497	4/1991	6/2996	4/1597	4/1950	4/1950
Leistung [kW (PS)]	95 (129)	115 (156)	135 (184)	190 (258)	245 (333)	90 (122)	110 (150)	180 (245)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	210/1200	250/1200	280/3000	370/1800	480/1900	300/1400	360/1400	500/1600
0-100 km/h [s]	9,9	8,4	7,9	6,0	5,0	10,2	8,4	6,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	223	235	250	250	201	216	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8 S	6,0 S	6,4 S	6,8 S	8,1 S	4,2 D	4,8 D	5,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	133	136	147	155	184	112	128	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/21	16/23/21	16/23/24	17/25/24	19/28/28	17/24/24	17/24/24	17/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	108	114	134	160	238	186	256	278
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	804	822	883	962	1192	802	862	943
Preis [Euro]	34.201	36.194	41.614	45.648	55.442	36.581	41.460	47.737

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbodiesel, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.950 ccm
Leistung	143 kW/194 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Verbrauch pro 100 km	4,8 l
CO ₂ -Ausstoß	128 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,23 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.702/1.810/1.457 mm
Leergewicht/Zuladung	1.645/590 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490/1.510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	41 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Bremen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95Y XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/4,6/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	144 g/km (WTW* 173 g/km)
Reichweite	745 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.700/535 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/695/1.275 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	113 Euro	Werkstattkosten	94 Euro
Fixkosten	134 Euro	Wertverlust	549 Euro
Monatliche Gesamtkosten	890 Euro		
Steuer pro Jahr	256 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/24		
Basispreis C 220 d T-Modell 9G-TRONIC	43.994 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.05.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	72.664 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.990 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	ab 1.071 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser Advanced Lichtpaket	-/ab 1.029 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht High-End Lichtpaket	1.964 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	ab 1.244 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.178 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten Advanced Lichtpaket	1.012 Euro°
Parklenkassistent Advanced Lichtpaket	1.012 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	1.012 Euro°/1.773 Euro
Head-Up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.916 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	655 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/405 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent (Spurpaket)	1.464 Euro°
Spurwechselassistent (Spurpaket)	1.464 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/298 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.012 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	536 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	625 Euro°/-
Lenkradheizung	309 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro°
Metalllackierung	928 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro/2.106 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

3,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	1,9
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	1,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,6	Bremse	2,2
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,3
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	2,2
Komfort	2,0	Verbrauch/CO ₂	3,4
Federung	1,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	1,7		