



Mercedes-Benz C 300 e T-Modell Avantgarde 9G-TRONIC

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (230 kW / 313 PS)

Es ist nicht leicht, einen wirklich gut nutzbaren Plugin-Hybriden zu finden. Perfekt wäre eine AC- und CCS-Lademöglichkeit, beides möglichst schnell, und zusätzlich eine elektrische Reichweite von rund 100 km. Dann könnten die meisten Alltagsstrecken voll elektrisch zurückgelegt werden, während kurze Zwischenladungen auf längeren Strecken den Kraftstoffverbrauch reduzieren. Am besten noch in einen praktischen Kombi verpackt, welcher eine gute Variabilität bietet, aber nicht so hoch wie ein SUV baut, um effizienter unterwegs sein zu können.

Bisher gab es all diese Eigenschaften schon, aber nicht kombiniert in einem Auto. Bisher, denn Mercedes bietet nun in der aktuellen C-Klasse all diese Punkte, und zwar im C 300 e T-Modell. Er kann dreiphasig Wechselstrom mit 11 kW laden, er kann mit bis zu 55 kW schnellladen (von 0 auf 100 % SoC in weniger als 30 Minuten) und er fährt - zumindest im Sommer - auch mal 100 km am Stück nur elektrisch. Vier Erwachsene finden bequem Platz und müssen sich beim Gepäck nicht wirklich einschränken - zur Not darf es aufs Dach oder an die Anhängerkupplung (bis 1,8 t Zuglast). Sein sicheres und komfortables Fahrwerk prädestiniert ihn zum Reisewagen. Die Fahrleistungen sind ohnehin über jeden Zweifel erhaben, kein Wunder bei 313 PS Systemleistung.

Wer öfter lange Strecken fährt, sollte sich mal die sparsame Dieselvariante C 300 de ansehen - und dann stark sein, wenn man den Basispreis von knapp 64.000 Euro erblickt. Der Einstandspreis ist aber auch schon beim Benziner-Plugin von stolzer Natur, bei rund 58.000 Euro gehts los, standesgemäß ausgestattet reichen 75.000 Euro kaum.

Konkurrenten: u.a. BMW 3er touring, Volvo V60 Recharge.

- +** sehr gute Fahrleistungen, umfangreiches Assistenzangebot, sicheres und komfortables Fahrwerk, schnelles AC- und sehr schnelles CCS-Laden möglich (Option), praktikable elektrische Reichweite
- sehr teuer in der Anschaffung, viele hilfreiche Assistenten kosten Aufpreis, teilweise lieblose Materialauswahl, Bedienschwächen

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **4,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,3
	Preis/Leistung	3,1

Ecotest ★★★★★

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,7 Verarbeitung

⊕ Mercedes hat die Karosserie der C-Klasse tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist insgesamt gut verkleidet, nur im mittleren und hinteren Bereich gäbe es noch Optimierungsmöglichkeiten. Auch an der Verarbeitung des Innenraums gibt es nichts auszusetzen, alles sitzt fest und ist sauber gefertigt, nichts klappert oder knarzt während der Fahrt. Zwei kräftige Gasdruckfedern öffnen die Motorhaube komplett und halten sie oben.

⊖ Besonders gute Materialqualität scheint bei Mercedes nicht mehr an oberster Stelle zu stehen, das Vorgängermodell

hinterließ einen wertigeren Eindruck. Der obere Bereich des Armaturenbretts ist schön gestaltet, der Lederüberzug kostet aber Aufpreis. Die Türverkleidungen sind im oberen Bereich vorn und hinten geschäumt - das war es dann aber auch mit dem Materialluxus. Der untere Bereich des Innenraums und insbesondere hinten sind die Kunststoffe hart und optisch billig wirkend ausgeführt - das ist wirklich schade und konterkariert den Mercedes Slogan "Das Beste oder nichts". Man möchte meinen, bei an die 80.000 Euro Fahrzeugpreis müsste eine gewisse Veredelung der Kunststoffoberflächen möglich sein.

2,9 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Mercedes C 300 e T-Modell im Ecotest bei 84 km - Mercedes gibt in den technischen Daten also ziemlich optimistische 111 km elektrische Reichweite (WLTP) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 50 l-Tankfüllung etwa 670 km weit. Das Aufladen der Batterie dauert etwa zwei Stunden bei 11 kW - der C 300 e kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 22,3 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Um trotz der hohen Ladeleistungen den Batterieverschleiß gering zu halten, wird die Batteriekapazität (laut Hersteller 25,4 kWh netto, 28,6 kWh brutto) bei weitem nicht voll genutzt. Ladekabel für Schuko-Steckdosen und mit Typ-2-Stecker sind serienmäßig an Bord.

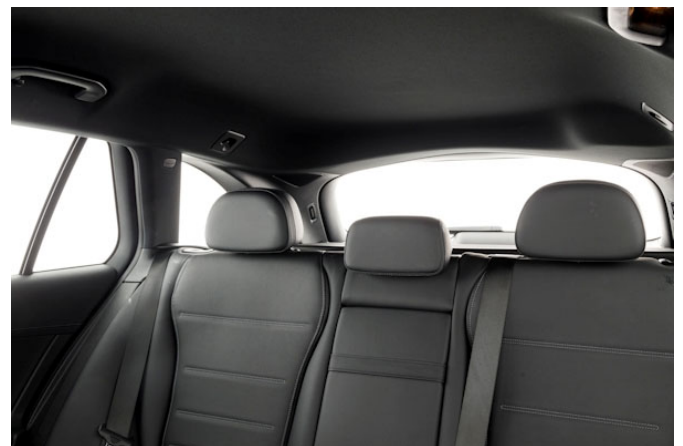
Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 555 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, eine praktische Dachreling ist Serie. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann

bis 100 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt zwei schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der C 300 e T-Modell bis zu einem Gewicht von 1,8 Tonnen - das ist standesgemäß, erst recht für einen Plugin-Hybriden. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen. Der Wendekreis liegt bei 11,1 m - absolut gesehen nicht wenig, für ein so großes Auto aber ein guter Wert. Insbesondere für die Stadt sind die 2,04 m Breite inkl. Außenspiegel gar nicht so schlecht, mancher Konkurrent ist da ausladender. Die 4,75 m Fahrzeuglänge dagegen sind weniger praktisch.

⊖ Runflat-Reifen gibt es nicht. Ein Not- oder Reserverad ist ebenso wenig lieferbar, es würde unter dem Kofferraumboden keinen Platz finden. Man muss also bei einer Reifenpanne mit dem wenig praktikablen Reifenreparatur-Set behelfen. Wagenheber oder einen Radmutternschlüssel sucht man ebenfalls vergeblich.

2,3 Licht und Sicht

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr geht in Ordnung, ist freilich nicht so günstig wie mit einer SUV-typisch erhöhten Sitzposition. Der Mercedes bietet Parksensoren vorn und hinten, einen Parkassistenten sowie eine Rückfahrkamera (schmutzgeschützt nur bei Bedarf ausgeklappt) bereits ab Werk. Auch LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent (auf- und abblenden) sind immer dabei. Gegen Aufpreis gibt es 360-Grad-Kameras und DIGITAL LIGHT - bei letzterem handelt es sich um hochauflösende Matrix-LED-Scheinwerfer, welche die Fahrbahn möglichst genau ausleuchten (z.B. Topografieausgleich) und einen adaptiven Fernlichtassistenten enthalten. Auch können mit dem aufwendigen Licht animierte Begrüßungsbilder sowie Symbole wie ein Bagger oder ein "Achtung



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Abstand" vor das Auto projiziert werden. Separates Abbiege-licht ist genauso integriert wie Kurvenlicht, das über die Leuchtpixelansteuerung die Lichtkegel verschieben kann und so möglichst gut in Kurven hineinleuchtet, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Eine Scheinwerferreinigungsanlage bietet Mercedes überhaupt nicht mehr an - unverständlich, denn selbst Skoda hat diese Option beim kleinen Fabia noch im Programm. Die beiden Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Der linke Außenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab.

Hindernisse hinter dem Fahrzeug lassen sich aufgrund des hohen Heckabschlusses erst in etwas größerer Entfernung erkennen - von Vorteil ist hier die Rückfahrkamera. Vorn dagegen ist der Bodenblick einwandfrei.

⊖ Durch die recht breiten A-Säulen nah beim Fahrer sowie die wuchtigen D-Säulen wird die Rundumsicht aus dem Auto beeinträchtigt.

2,6 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 (Sitz ganz nach unten gestellt). Hinten ist der Zustieg ebenfalls problemlos, wenn auch der Platz um den Fußbereich etwas knapp ausfällt.

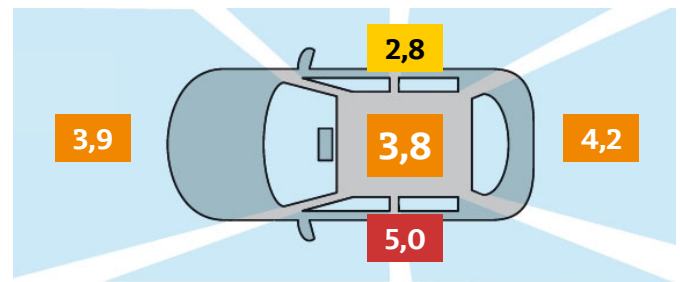
Die Türen werden vorn in drei, hinten nur in zwei Positionen sicher gehalten. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Im Paket mit den elektrisch anklappbaren Außenspiegeln bekommt man auch eine Umfeldbeleuchtung, die den Mercedes-Stern auf den Boden projiziert, wenn man das Fahrzeug abstellt oder es aufschließt.

2,9 Kofferraum-Volumen

Die Batterie ist unter dem Kofferraumboden untergebracht - sie hat nicht nur eine beachtliche Kapazität, sondern auch ein gewisses Volumen. Obwohl die Hinterachse geändert wurde, damit sie flacher baut und mehr Platz im Heck zur Verfügung steht, liegt der Kofferraumboden etwas höher als bei den "normalen" C-Klassen. Das reduziert das Kofferraumvolumen, außerdem entfällt der Stauraum unter dem Boden. Mit 300 l ist der Standard-Stauraum unter der Kofferraumabdeckung nicht besonders groß, aber letztlich gut nutzbar, weil die Stufe im Kofferraumboden wie im Vorgänger entfallen ist. Bis zum Dachhimmel hoch stehen 490 l zur Verfügung, alternativ kann man bis zu zehn Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Stauvolumen auf 715 l - wenn

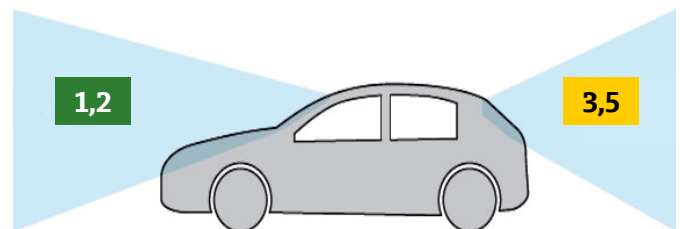
Rundumsicht

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.



⊖ 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.



Lediglich 300 l Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung.

man sich bis zur Fensterunterkante beschränkt, was aus Sicherheitsgründen empfehlenswert ist. Das komplette Volumen hinter den Vordersitzen liegt bei 1.260 l.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Serienmäßig öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch angetrieben und gibt eine große Kofferraumöffnung sowie ein gut nutzbares Ladeabteil frei. Mit dem Keyless-Go-Komfort-Paket funktioniert das auch mittels Fußschwenk unter die Heckschürze. Zum Kofferraumkomfort-Paket gehört ein elektrisch angetriebener Laderaumrollo (nicht im Testwagen). Die Ladekante liegt 64 cm über der Fahrbahn und damit in praxistauglicher Höhe. Beim Ausladen stört keine Kante, der Kofferraumboden liegt sogar etwas höher als die Ladekante, weil darunter die Batterie Platz finden muss. Unter der geöffneten Heckklappe brauchen Personen bis rund 1,85 m keine Sorge haben, sich den Kopf zu stoßen. Der Kofferraum wird über zwei Lampen in den D-Säulen und über eine Lampe in der Heckklappen-Innenverkleidung gut ausgeleuchtet.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rückbank kann dreigeteilt umgeklappt werden. Das gelingt direkt an den Lehnen oder über den Kofferraum und dann elektrisch entriegelt, wenn das Kofferraumkomfort-Paket geordert wurde. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man unbedingt auf die seitlichen Gurte achten, um diese nicht einzuklemmen. Beim Plugin sind die Möglichkeiten, kleine Gepäckstücke zu fixieren, etwas eingeschränkt. Es gibt nur links seitlich ein Fach für Reifen-Reparaturkit, Verbandstasche und Warndreieck sowie rechts einen Gummizug sowie ein



Mit nur 64 cm liegt die Ladekante des gut beladbaren Kofferraums auf einer angenehmen Höhe.

Klettband zur Fixierung. Ansonsten sind zwei Taschenhaken vorhanden, mehr gibt es jedoch nicht an praktischen Details.

2,1 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Das Cockpit-Layout bei Mercedes mit dem relativ niedrig angeordneten Mitteldisplay, das dadurch gut zu erreichen ist, kann man als neuen Standard bei Mercedes bezeichnen. Prinzipiell passt die Platzierung, jedoch ergibt ein Videobild der Sicht nach vorn mit den Augmented Reality Einblendungen dort "unten" nicht so recht Sinn. Der Blick nach unten führt zu einer stärkeren Ablenkung vom Verkehrsgeschehen - das C-Klasse-Display behält man anders als bei höher platzierten Displays nicht peripher im Blick.

Das Hochkant-Display in der Mitte misst 11,9 Zoll und gefällt mit seiner hohen Auflösung, schnellen Reaktionen und den flüssigen Animationen. Die Klimabedienung wird im unteren Bildschirmbereich fix angezeigt; sie ist logisch aufgebaut, aber nicht mehr so übersichtlich wie einst die dezidierte Bedienleiste.

Da es keine gesonderten Tasten oder Touchflächen für Hauptfunktionen wie Navigation oder Telefonie gibt, muss man sich etwa von der Navigationsansicht zur Radiobedienung erst über das Hauptmenü hangeln. Spätestens dann merkt man, dass ein paar hochwertig klickende Tasten unterhalb des Bildschirms sinnvoll gewesen wären. Die Sprachsteuerung funktioniert aber erstklassig, man kann vom Radiosender bis hin zur Sitzheizung sehr viele Dinge nach dem Kommando "Hey Mercedes" mit der C-Klasse besprechen. Die Instrumente sind immer als Display ausgeführt, es ist mit 12,3 Zoll schön groß und löst hoch auf. Alle Anzeigen sind geschmeidig animiert, das Display lässt sich tagsüber wie nachts sehr gut ablesen. Hat man sich mit den Eingabemethoden und den Menüstrukturen angefreundet, kann man mit der Bedienung im Allgemeinen wie im

Speziellen gut zurecht kommen. Der Funktionsumfang ist gewaltig, es gibt aber auch viele Automatikfunktionen, die gut abgestimmt sind und denen man guten Gewissens die Steuerung überlassen kann. Alle Schalter und Tasten sind vorbildlich beleuchtet. Gegen Aufpreis bilden die beleuchteten Lüftungsdüsen einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung. Ein tolles Lichterspiel, mit dem Mercedes Vorreiter war - für jeden, dem es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.

⊖ Deutliche Kritik muss sich Mercedes für die Touchflächen am Lenkrad gefallen lassen - diese unpraktischen bis frustrierenden Bedienelemente passen so gar nicht in ein sonst durchdachtes und mit viel Erfahrung entwickeltes Auto. Fehlbedienungen sind an der Tagesordnung und selbst nach langer Eingewöhnung kaum zu vermeiden. Die kleine Touchleiste für die Lautstärkenregelung unterhalb des Mittelbildschirms ist nicht viel besser, hier wie dort kann man keine präzise Einstellung vornehmen. Auf der Wunschliste steht ganz oben die kleine Lautstärkenwalze aus früheren Modellen. Deutliche Kritik muss sich auch die Spiegeleinstellung in der Fahrertür gefallen lassen: Sie besteht jetzt praktisch aus einer "Platte", welche man an der richtigen Stelle berühren muss, wenn man sie drückt, damit das Spiegelglas sich in die gewünschte Position bewegt. Dafür ist

oft genug genaues Hinsehen erforderlich, was den Blick von der Straße lenkt und damit zu Lasten der Sicherheit geht. Diese wirklich unnötig komplizierten Details kosten im Kapitel Bedienung wertvolle Punkte, mit den älteren Ausführungen könnte die C-Klasse hier locker eine halbe Note besser sein.



Die Verarbeitungsqualität ist mustergültig, die Materialauswahl im Innenraum geht in Ordnung - Premium ist sie jedoch nicht mehr. Bei der Bedienung wechseln Licht und Schatten. Grundsätzlich ist die Logik des neuen Bediensystems "MBUX" gelungen, die Ansteuerung der Funktionen durch die Touchpads am Lenkrad gelingt jedoch nicht immer und lenkt doch zu sehr vom Verkehrsgeschehen ab.

1,4 Multimedia/Konnektivität

Update: Ende April 2023 hat Mercedes nicht nur den Einstiegspreis für den C 300 e T-Modell um 10.400 Euro erhöht, sondern auch die Serienausstattung erweitert. Das für die sinnvolle Plugin-Hybrid-Nutzung wichtige Navigationssystem ist bei Bestellungen ab Mai 2023 nun Serie.

⊕ Mercedes ruft für den C 300 e schon in der Basisausstattung stattliche Preise auf. Im Detail betrachtet gibt es gegenüber dem Vorgänger eine bessere Ausstattung, dennoch bleiben manch wichtige Details aufpreispflichtig. Das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen ist Serie, ebenso das Radio und die Bluetooth-Verbindung; Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) kosten allerdings Aufpreis. Wo der Konkurrent BMW schon nach zwei Jahren

Abogebühren haben möchte, bietet Mercedes immerhin drei Jahre Echtzeit-Infos und erlaubt Aktualisierungen für das Navi sogar sieben Jahre ohne Extrakosten. Beim C 300 e serienmäßig sind die Remote- sowie Konnektivitätsfunktionen via Smartphone-App. Die Optionsliste gibt sogar einen Garagentor-Öffner her.

Es lassen sich mehrere Nutzerprofile anlegen und jeweils die Datenverarbeitung definieren. Der Mercedes kann relativ einfach über die App für andere Nutzer aus der Ferne freigegeben werden - natürlich nur, wenn man das möchte. Höherwertige Audiosysteme kosten Aufpreis, leider auch eine 12-V-Steckdose im Bereich der Rückbank und eine induktive Lademöglichkeit vorn.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Trotz der recht flachen Karosserie gibt es vorn reichlich Platz in der C-Klasse. Die Sitze lassen sich für rund zwei Meter große Menschen weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für über 2,10 m Körpergröße ausreichen. Der Innenraum ist vorn breit genug ausgelegt, das Raum-

empfinden ist angemessen und wird nur durch das vergleichsweise hoch aufbauende Armaturenbrett und die voluminöse Mittelkonsole geschmälert. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Panorama-Glasschiebedach, das mehr Licht in den Innenraum lässt und diesen dadurch luftiger wirken lässt.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Nichts zu meckern gibt es ebenso über den Platz auf der Rückbank. Allerdings fällt die Kopffreiheit beim Plugin etwas geringer aus als bei den reinen Verbrenner-Varianten - die Rückbank ist offensichtlich geringfügig höher platziert. Dennoch reicht der Platz bis zum Dachhimmel für rund 1,95 m große Menschen aus, die üppige Beinfreiheit genügt sogar deutlich über zwei Meter großen Menschen (Vordersitze dabei auf 1,85 m große Personen eingestellt). Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite großzügig, für drei Erwachsene wird es etwas eng - für kurze Strecken geht das aber noch. Das Raumgefühl ist angenehm, nur der Kopf befindet sich recht nah an der C-Säule; das Panorama-Schiebedach bietet auch über den Rücksitzen eine Glasfläche, die viel Helligkeit hinein lässt.



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

2,7 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig gibt es eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne und eine Mittelarmlehne - soll diese Becherhalter und nicht nur einen schmalen Stifthalter beherbergen, muss man extra zahlen. Eine verschiebbare Rückbank oder eine umklappbare Beifahrersitzlehne sind nicht verfügbar. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen problemlos auf; auf ein Stoff-Inlett verzichtet Mercedes, so dass manche Gegenstände darin störende

Geräusche erzeugen können. Im Fond sieht es mit Ablagemöglichkeiten auch nicht so schlecht aus, die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig und fassen sogar Ein-Liter-Flaschen. Es gibt erwähnte Becherhalter in der Mittelarmlehne (gegen Aufpreis, nicht im Testwagen) und Taschen an den Rückseiten der Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten und nicht klimatisiert, aber beleuchtet, abschließbar und innen wenigstens teilweise mit feinem Filz überzogen.

2,1 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Adaptive Dämpfer sind für die Plugin-C-Klasse aktuell nicht erhältlich. Die Hinterachse verfügt jedoch über eine Luftfederung. Angesichts des gelungen abgestimmten Standard-Fahrwerks vermisst man die elektronische Regelung nicht wirklich. Denn der Fahrkomfort im Testwagen ist wirklich gut und stellt so manches adaptiv gedämpfte Auto in den Schatten. Kurze wie lange Strecken lassen sich entspannt zurücklegen.

Am ehesten machen sich schlechte Straßen noch innerorts bemerkbar, über Schwellen schwingt die C-Klasse ein wenig

nach, ansonsten werden Einzelhindernisse im Rahmen der Möglichkeiten gedämpft. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk erstaunlich gut weg. Auf Landstraßen ist man entspannt unterwegs, schlechte Oberflächen sind eher zu hören als unangenehm zu spüren. Leichtes Nachschwingen unterstützt den Komforteindruck. Den wogenden Charakter spürt man auch auf der Autobahn, ein sicheres Fahrgefühl bleibt aber erhalten. Bodenwellen und Querfugen behelligen die Insassen kaum - insgesamt ist der C 300 e T-Modell ein hervorragender Reisebegleiter.

2,2 Sitze

⊕ In der Basisversion AVANTGARDE kostet das Sitzkomfort Paket Aufpreis - es ist in jedem Fall zu empfehlen und auch im Testwagen verbaut. Das Paket umfasst für die Vordersitze neben der üblichen Höheneinstellung auch eine Neigungseinstellung. Außerdem kann die Sitzfläche verlängert werden. Eine Vier-Wege-Lordosenstütze ist ebenso dabei.

Optional kann man die teilweise elektrische Einstellung um eine vollelektrische erweitern, dann mit Memoryfunktion. Gegen zusätzlichen Aufpreis hält eine Massagefunktion in die Sitzlehnen Einzug.

Die Sitze des Testwagens sind passend geformt und bieten auch auf Langstrecken einen guten Komfort. Der Seitenhalt in

sportlich genommenen Kurven fällt angemessen aus. Hinten sitzt man nicht ganz so komfortabel, es fehlt vor allem der Lehne an Konturierung. Aber auch hier lassen sich längere Strecken

problemlos absolvieren. Nur nicht auf dem Mittelsitz, dieser ist für Erwachsene wenig bequem.

2,4 Innengeräusch

⊕ Im Innenraum geht es relativ leise zu, ein ausgewiesener Leisetreter ist der Benziner aber nicht. Wenn er läuft, ist er insbesondere innerorts ziemlich deutlich zu hören, grummelt rau vor sich hin. Unter Last und höheren Drehzahlen nimmt man den Vierzylinder recht deutlich wahr, beim konstanten Dahinfahren ist er aber unaufdringlich. Umso deutlicher ist der Kontrast zum Elektromotor, denn den Stromantrieb hört man praktisch gar nicht. Die Messwerte spiegeln das wider, bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,5

dB(A) - ob elektrisch oder mit Verbrenner angetrieben spielt dabei keine nennenswerte Rolle, die allgemeinen Fahrgeräusche sind dominierend. Sie drängen sich nicht in den Vordergrund, die Abrollgeräusche bleiben moderat. Auch Windgeräusche sind zwar leise zu vernehmen, aber nicht auffällig. Insgesamt ist der C 300 e T-Modell ein angenehm leises Reiseauto und empfiehlt sich daher auch für lange Strecken.

1,6 Klimatisierung

⊕ Bereits in der Basisausführung ist der Mercedes C 300 e mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es eine Vier-Zonen-Klimaautomatik, mit der sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung für die vier vollwertigen Sitzplätze separat eingestellt werden können. Auch ein Luftgütesensor samt automatischer Umluftsteuerung, ein Aktivkohlefilter zur Geruchsreduktion sowie eine Funktion zur Motorrestwärmenutzung zählen zum

Ausstattungsumfang der optionalen Klimaautomatik. Gegen weiteren Aufpreis gibt es überdies das AIR-BALANCE-Paket inklusive Ionisierung, welches nochmals für eine verbesserte Luftfilterung samt Beduftung sorgen soll. Sitzheizung vorn ist serienmäßig, die Beheizung des Lenkrads wie der Rückbank sowie Sitzlüftung vorn kosten Aufpreis. Ebenfalls optional sind getönte Scheiben hinten. Die Standklimatisierung (Heizen wie Kühlen) ist beim Plugin Serie.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit zwei Liter Hubraum leistet 204 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 320 Nm. Zusätzlich befindet sich an der Neungang-Wandlerautomatik 9G-TRONIC ein Elektromotor mit 129 PS und maximal 440 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 313 PS und 550 Nm erhöhen kann. Der doppelte Antrieb beschleunigt den Kombi trotz des hohen Leergewichts von 2,1 t vehement – der Hinterradantrieb ist hier klar von Vorteil für den Grip.

Gerade die Zwischenspurts sind beeindruckend. Arbeiten bei Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 3,5 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,1 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der C 300 e in nicht mal einer Sekunde - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs voll aus. Nicht nur der Durchzug ist erstaunlich, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Rein von der PS-Zahl mag der Elektromotor etwas schwach wirken, seine 440 Nm

Drehmoment verhelfen der schweren C-Klasse jedoch auch rein elektrisch angetrieben zu guten Fahrleistungen. Denn von 60 auf 100 km/h geht es in 8,3 s und von 80 auf 120 km/h in etwa 12,5 s.

Mercedes verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 6,2 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit bei 140 km/h begrenzt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend.

Der Fahrer kann zudem aus vier unterschiedlichen Fahrmodi (Electric, Hybrid, Sport und Battery Hold) auswählen, die unter anderem den Antrieb beeinflussen. Damit kann der Fahrer elektrisches Fahren priorisieren, die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb betonen oder verbrennungsmotorische Fahrt bevorzugen, um beispielsweise elektrische Reichweite aufzusparen.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen recht kultiviert, erst bei höheren Drehzahlen spürt und hört man ihn deutlicher. Aber selbst beim Ausdrehen wird er nicht störend laut, nur eben klar vernehmbar. Weil beim Gasgeben im Hybridmodus auch der E-Motor anfangs mit anschiebt, reagiert der Antrieb gut und schnell auf Gasbefehle;

das Sortieren der Gänge und Kupplungen kann allerdings manchmal kurz dauern und für eine kleine Verzögerung sorgen, insbesondere beim Rangieren. Weitgehend einwandfrei ist der Antriebskomfort natürlich, wenn der C 300 e rein elektrisch unterwegs ist. Dann ist vom Elektromotor kaum mehr als ein leises Summen zu hören.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Alle "zivilen" C-Klassen kommen serienmäßig mit der hauseigenen Neungang-Wandlerautomatik, so auch der C 300 e. Die Automatik schaltet routiniert - einzig nach dem Kaltstart sind die Schaltvorgänge eher zu spüren, meistens arbeitet das Schaltwerk aber souverän und schnell. Die früher verschliffenen Schaltvorgänge bei den Wandlerautomaten gibt es aber nicht mehr, eher wird ein Doppelkupplungsgetriebe nachgeahmt. Schließlich muss die Wandlerüberbrückungskupplung so oft wie möglich im Einsatz sein, um den Wirkungsgrad zu verbessern und den Kraftstoffverbrauch niedrig zu halten. Ungewöhnlich: Beim elektrischen Fahren scheint sich die Automatik im Teillastbetrieb ab und an beim Schalten kurz zu verschlucken, was bei Landstraßengeschwindigkeit auftreten kann und wie ein kurzer "Schluckauf" wirkt.

Mercedes-typisch kann man über den Getriebewählhebel

rechts am Lenkrad die Fahrstufe einfach und leicht verständlich anwählen. Praktisch: beim Abstellen des Motors kann das Getriebe eigenständig die Stufe P einlegen, so wird ein versehentliches Wegrollen des Fahrzeugs verhindert.

Zwischen den einzelnen Stufen entstehen aufgrund der neun Gänge keine zu großen Sprünge, obwohl die Übersetzung sehr lange gewählt ist. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 1.800 1/min. Selbst moderate Beschleunigungen sind daher im 9. Gang kaum möglich, die Automatik schaltet hierfür meist kurz ein oder zwei Gänge zurück. Über die Paddel am Lenkrad können die Rekuperationsstufen vorgewählt werden, praktisch für den Alltag ist die automatische Rekuperation in Abhängigkeit von Straßen, Tempolimits und Verkehr. Eine Autohold-Funktion bietet der C 300 e serienmäßig.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Am Geradeauslauf gibt es nichts auszusetzen. Auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält die C-Klasse zuverlässig den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls sorgt zwar für spürbare Karosseriebewegung, wer sich davon aber nicht ablenken lässt, wird feststellen, dass der C 300 e T-Modell mit seinem Serienfahrwerk nicht die Ruhe verliert und seinen Kurs zuverlässig hält. Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit durchaus vorhanden, der C 300 e bleibt dabei aber sicher kontrollierbar. Die Traktion ist dank Hinterradantrieb und gut belasteter Hinterachse meist einwandfrei. Beim ADAC Ausweichtest liefert der C 300 e T-Modell eine

stimmige Vorstellung ab, auch ganz ohne elektronische Fahrwerksregelungen oder Allradlenkung. Im Grenzbereich neigt er zum Untersteuern, das ESP greift effektiv ein und bremst den Mittelklasse-Kombi ab. Bei Lastwechseln drängt das Heck etwas mehr nach außen als bei den "normalen" C-Klasse, denn das hohe Gewicht der Batterie im Heck macht sich im Grenzbereich durchaus bemerkbar. Die Regelungen des ESP erfolgen insgesamt moderat, so dass nicht zu viel Tempo abgebaut wird, aber immer soweit, dass der Mercedes sicher auf Kurs bleibt. Das hilft bei dynamischer Fahrweise, weil dann der C 300 e nicht zu stark heruntergebremst wird.

2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist gut gelungen, sie passt zum Fahrzeug und seiner Ausrichtung. Sie ist nicht zu empfindlich oder mitteilungsfreudig, dadurch auch nicht nervös. Dennoch hat man ein gutes Gefühl und die C-Klasse damit einwandfrei im Griff. Somit fährt man im C 300 e lange Strecken entspannt. Die Mittellage ist gut zu spüren, die Zentrierung einwandfrei. Das

Lenkkraftniveau passt sich der Geschwindigkeit an und ist so dem Fahrzustand fast immer angemessen. Die Zielgenauigkeit ist auch auf kurvigen Landstraßen gut. Mit 2,4 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung des C 300 e T-Modell recht direkt ausgelegt.

2,5 Bremse

⊕ Mercedes baut eine solide Bremsanlage in die C-Klasse. Aus 100 km/h kommt der Kombi nach durchschnittlich 35,0 m zum stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein guter Wert. Am Ansprechen und an der Dosierbarkeit der Bremsanlage gibt es nichts auszusetzen, die Ingenieure haben den Übergang zwischen Rekuperationsbremsen und den Radbremsen gut hinbekommen. Bisweilen wirkt das Bremsgefühl etwas synthetisch, aber daran hat man sich schnell gewöhnt.

1,5 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist umfassend. Leider kostet vieles Aufpreis - angesichts des Fahrzeugpreises sollte Mercedes insbesondere nicht bei der Sicherheit knausrig sein. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremssystem und erkennt auch Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist bei diesem Paket ebenfalls an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Die Spurwechselautomatik 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 in die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die optionale Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht die C-Klasse ein sehr gutes Ergebnis von 93 Prozent der möglichen Punkte und volle fünf Sterne (Test Mai 2022). Der Kombi schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit acht Airbags (inkl. Fahrer-Knieairbag), neben Front- und Seitenairbags vorn

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	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 (direkt messend)

mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags sowie einem Center-Airbag zwischen Fahrer und Beifahrer; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen ebenfalls Seitenairbags zur Verfügung. Die höhenstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis knapp zwei Meter große Personen guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,80 m Größe. Die Kopfstütze hinten in der Mitte hat nur eine eingeschränkte Höhe und eignet sich daher nicht für Erwachsene.

Gegen Aufpreis lässt sich die C-Klasse mit dem präventiven Crashsystem PRE-SAFE ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: PRE-SAFE Impuls Seite kann Fahrer und Beifahrer mit einem

seitlichen Impuls auf einen Seitenaufprall vorbereiten und damit das Verletzungsrisiko reduzieren - das System kann die Person von der dem Unfall zugewandten Seite in Richtung Fahrzeugmitte bewegen.

Die C-Klasse verfügt über ein automatisches Notrufsystem, das im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf an die Mercedes-Zentrale absetzt; dabei werden die wichtigsten Daten zu Position, Unfallschwere usw. übermittelt. Kann die Mercedes-Zentrale nicht erreicht werden, versucht das System die 112 zu kontaktieren. Der Mercedes teilt gefährliche Situationen wie erkannte Glätte mit der Zentrale und warnt auf diese Weise andere Verkehrsteilnehmer bzw. erhält selbst entsprechende Warnungen.

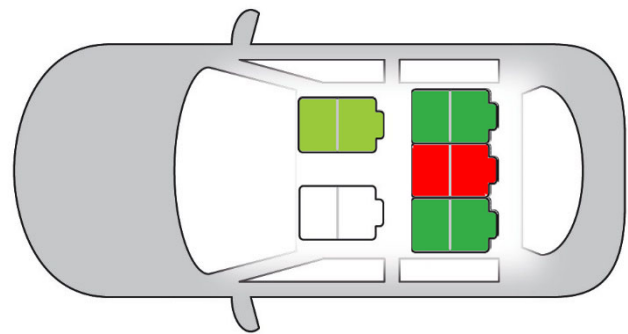
Ein Kofferraumtrennnetz zur Gepäcksicherung gibt es zumindest gegen Aufpreis.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm bescheinigt der C-Klasse im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 89 Prozent der maximalen Punkte (Test 05/2022). Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz wie auch auf den äußeren Fondsitzen lassen sich Kindersitze problemlos montieren, auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Alle elektrischen Fensterheber haben einen sensiblen und wirksamen Einklemmschutz.

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)

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen kleinen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP-Norm besteht die C-Klasse mit 80 Prozent der erreichbaren Punkte - ein zufriedenstellendes bis gutes Ergebnis. Die Vorderkante der Front und die A-Säulen stellen ein erhöhtes Verletzungspotenzial dar, was eine entsprechende Abwertung

mit sich bringt. Eine aktive Motorhaube wird serienmäßig verbaut. Der Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

3,2 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

Startet man mit der Plugin-C-Klasse mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest 84 km elektrische

Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Mercedes gibt als Reichweite nach WLTP 111 km an, was bei

verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts gerade so möglich sein könnte, allerdings sehr optimistisch erscheint. Der reine Stromverbrauch liegt bei 26,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden in dieser Größe und mit diesem Gewicht ein mäßiger Wert, für ein reines Elektroauto wäre das relativ viel.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 7,4 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 6,4 l/100 km, auf der Landstraße bei 7,0 l/100 km und auf der Autobahn bei hohen 9,0 l/100 km. Daher ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell unter 5 l/100 km reduziert.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der C 300 e T-Modell auf den ersten 100 km 21,1 kWh Strom und 1,6 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 149 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 34 von maximal 60 möglichen Punkten.

⊕ Plugin-Hybride können Verbrauchsvorteile bringen, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um

möglichst effizient unterwegs sein zu können. Mercedes kommt mit der C-Klasse als Plugin-Hybriden dem Ideal schon ziemlich nahe. Zum einen ist die Batterie mit nutzbaren 22 kWh vergleichsweise groß und ermöglicht so eine gute elektrische Reichweite. Darüber hinaus kann dreiphasig mit bis zu 11 kW an Wallboxen (AC, Wechselstrom) geladen werden - rund zwei Stunden sind ausreichend. Falls das noch zu lange ist, kann über CCS (Gleichstrom) der Stromspeicher aufgefüllt werden - standardmäßig mit 20 kW, wenn nötig auch mit bis zu 55 kW (über Menüpunkt extra freischalten). Dann ist die Batterie in weniger als 30 Minuten voll geladen. Ein enormer Vorteil ist damit die Kompatibilität, weil praktisch jede Lademöglichkeit genutzt werden kann. Die hohe Ladeleistung macht es nun auch praktikabel, auf langen Strecken bei kurzen Pausen zwischenzuladen und so den Benzinverbrauch zu reduzieren. Das Einsatzspektrum des C 300 e erweitert sich damit enorm, daher sollte man unbedingt die Schnelllade-Option hinzubestellen.

Wer häufig längere Strecken zurücklegt, für den hat Mercedes eine besondere C-Klasse im Angebot: den C 300 de T-Modell. Hier ergänzt das Hybridsystem ein Vierzylinder-Dieselmotor, der noch sparsamer ist als der Benzinmotor im Testwagen. Die aufwendige Dieselmotor-Technik macht das Auto allerdings nochmals deutlich teurer als den Plugin mit Benzinmotor.

3,7 Schadstoffe

Der Turbobenziner ist vorbildlich sauber, hat sehr niedrige Partikelemissionen und selbst im Autobahnzyklus steigen die CO-Emissionen nicht an. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch

Punktabzüge im Bereich Schadstoffe - und das aufgrund des erhöhten Stromverbrauchs nicht zu knapp. Am Ende bleiben nur 23 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Plugin-Mercedes damit bei 57 Zählern, die nur für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

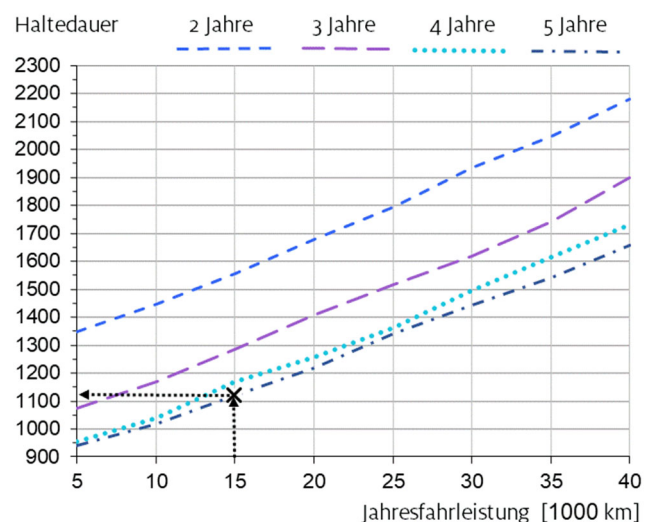
4,0 AUTOKOSTEN

4,0 Monatliche Gesamtkosten

Schon der Grundpreis für den C 300 e T-Modell fällt mit knapp 58.000 Euro sehr üppig aus. Ausgerüstet mit den in dieser Klasse üblichen und erwarteten Extras nähert sich der Kaufpreis gefährlich der 80.000-Euro-Marke. Für einen Mittelklasse-Kombi eine Menge Geld, trotz der technischen Finessen. Der Unterhalt ist auch nicht ganz billig, auch wenn die Kfz-Steuer nur 40 Euro pro Jahr ausmacht. Aber die Versicherung kommt teuer (Teilkasko Klasse 24, Vollkasko Klasse 26), die günstigere Haftpflicht (Klasse 19) kann das nicht retten. Eine Inspektion ist alle zwölf Monate nötig und auch sinnvoll, um das durch die zahlreichen Kaltstarts des Benziners beanspruchte Öl zu tauschen - an dieser Stelle sollte man nicht sparen, damit der Antrieb möglichst lange gut funktioniert.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1118 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Knausrig zeigt sich Mercedes bei der allgemeinen Garantie, hier gibt es nur die rudimentären zwei Jahre. Wer mehr will, muss extra zahlen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	C 180 9G-TRONIC	C 200 9G-TRONIC	C 300 AMG Line Advanced 9G-TRONIC	C 200 d 9G-TRONIC	C 220 d 9G-TRONIC	C 300 d AMG Line Advanced 9G-TRONIC	C 43 AMG AMG Line Premium 4MATIC SPEEDSHIFT MCT 9G
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1496	4/1496	4/1999	4/1993	4/1993	4/1993	4/1991
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	165 (224)	205 (279)	135 (183)	162 (220)	210 (286)	310 (422)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1800	300/1800	400/2000	380/1800	440/1800	550/1800	500/5000
0-100 km/h [s]	8,8	7,5	6,0	7,8	7,4	5,8	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	227	240	250	226	242	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,3/6,5 l S	6,3/6,5 l S	6,7/6,8 l S	4,4/4,7 l D	5,0/5,1 l D	5,1/5,5 l D	8,80/8,8 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	143/148	143/149	153/155	116/122	133/134	134/144	199/199
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/26/21	16/26/22	16/26/22	17/27/23	17/27/23	17/27/23	20/30/29
Steuer pro Jahr [Euro]	146	149	174	245	271	296	316
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	969	1011	k.A.	1009	1063	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	46.987	51.301	63.546	49.843	53.972	67.443	86.079

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-Zyl.-Turbobenziner, Plugin-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6d, OPF	
Hubraum	1.999 ccm
Leistung	230 kW/313 PS bei 6.100 1/min
Maximales Drehmoment	550 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,5 l
CO ₂ -Ausstoß	16 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.751/1.820/1.454 mm
Leergewicht/Zuladung	2.120/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360/1375 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1800 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Bremen

ADAC Messwerte	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	10,9/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	1,6 l/100km, 21,1 kWh/100 km
Stadt/Land/BAB	6,4/7,0/9,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	38 g/km (WTW* 149 g/km)
Reichweite	755 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	2100/555 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	300/715/1.260 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	133 Euro	Werkstattkosten	122 Euro
Fixkosten	136 Euro	Wertverlust	726 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1118 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/24		
Basispreis C 300 e T-Modell Avantgarde 9G-TRONIC	57.953 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 28.06.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	79.248 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.513 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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 der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.607 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/476 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/547 Euro°
Head-up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	351 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	952 Euro°

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/446 Euro
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	536 Euro°

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/417 Euro
Lenkradheizung	655 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.160 Euro
Metalllackierung	ab 964 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	2.106 Euro

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,2
AUTOKOSTEN	4,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	1,7	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,3	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	2,5
Innenraum	2,1	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	2,7	Umwelt/EcoTest	3,2
Komfort	2,1	Verbrauch/CO2	2,6
Federung	2,3	Schadstoffe	3,7
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	1,6		

Stand: April 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer