



Mercedes-Benz C 200 Avantgarde 9G-TRONIC

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (165 kW / 224 PS)

Anfang der 1980er Jahre, also vor gut 40 Jahren, erweiterte Mercedes-Benz seine Modellpalette nach unten und brachte eine Limousine der Mittelklasse auf den Markt, den Mercedes-Benz 190. Dessen Nachfolger hieß dann C-Klasse - und so heißt die Baureihe bis heute. Den 190er hat man früher "Baby-Benz" gerufen, weil er die kleinste Baureihe darstellte. Seit der Geburt der A-Klasse ist dies Geschichte und darüber hinaus ist die aktuelle, 2021 frisch auf den Markt gekommene fünfte Generation der C-Klasse genauso breit wie die S-Klasse der 80er Jahre.

Der Fortschritt im Automobilbau lässt sich aber nicht nur am Wachstum ablesen, denn die C-Klasse kann Dinge, von denen vor 40 Jahren nur sehr verwegene Entwickler geträumt haben. So ist es möglich, den Benz während der Urlaubsfahrt zu fragen, ob die Terrassentür verschlossen und der Herd abgestellt ist - und das Auto weiß dies nicht nur, sondern antwortet auch noch in klarer und flüssiger Sprache. Ist man während der Plauderei zu abgelenkt und es droht eine Kollision, bremst der Mercedes selbsttätig und hilft bei einem anschließenden Ausweichmanöver auch noch mit gezielten Lenkeingriffen. Dies und noch deutlich mehr bietet die Sicherheitsausstattung der C-Klasse - vieles freilich gegen Aufpreis, denn es mag sich einiges geändert haben in den letzten Jahrzehnten, aber eines hat Bestand: Ein Mercedes-Benz ist ein teures Auto, den C200 Avantgarde gibt es nicht unter 46.773 Euro. Den Testwagen in guter, aber nicht prunkvoller Ausstattung ziert dann schon ein Preiszettel jenseits der 70.000 Euro. Angenehmerweise passt der ausgezeichnete Fahrkomfort und die gute Verarbeitung zum Preisanspruch, die Materialauswahl ist allerdings grenzwertig. Deutlich zu häufig ertastet man schnöden, harten Kunststoff. Der Verbrauch des Vierzylinders liegt trotz milder Hybridisierung per 48-V-System bei nicht besonders knausrigen 7,5 Litern Super auf 100 Kilometer, die Abgase sind mustergültig gereinigt. In Sachen Laufruhe ist der etwas knurrige Vierzylinder-Benziner mit nur 1,5 Litern Hubraum nicht so gut wie die Premium-Konkurrenz, Leistung hat der C200 auch durch die Elektrounterstützung mit über 200 PS aber genug. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4, BMW 3er, Volvo S60.

+ gute Verarbeitung, umfangreiches Sicherheitsangebot, sichere Fahreigenschaften, mustergültige Abgasreinigung, sehr guter Federungskomfort

- Materialauswahl dem Preis und Anspruch nicht angemessen, teuer, kleinliche Aufpreispolitik, schlecht bedienbare Touchflächen am Lenkrad

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **3,4**

Zielgruppencheck

Familie **2,9**

Stadtverkehr **3,6**

Senioren **3,3**

Langstrecke **2,2**

Transport **3,5**

Fahrspaß **2,6**

Preis/Leistung **2,7**

Ecotest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,7 Verarbeitung

Im Innenraum merkt man nicht nur im Vergleich zum Vorgänger, sondern auch zu den Konkurrenten im Segment, dass Mercedes mit dem dicken Rotstift über die Materialauswahl regiert hat. Nur noch die obersten Bereiche von Armaturenbrett und Türverkleidungen sind mit angenehm weichen Materialien ausgestattet. Die seitlichen Teile von Mittelkonsole und der untere Teil des Armaturenbretts etwa sind bei vielen Konkurrenzmodellen geschäumt oder mit Leder/Stoff überzogen - in der C-Klasse ertastet man dort harten und wenig hochwertig

3,0 Alltagstauglichkeit

Für weite Strecken günstig ist der optionale Kraftstofftank mit 66 l, mit ihm sind auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 7,5 l Super pro 100 Kilometer Reichweiten bis rund 880 km möglich - mit dem serienmäßigen Tank mit 50 l muss nach rund 665 km die Tankstelle angefahren werden.

Die maximal erlaubte Zuladung des Testwagens von 543 kg reicht für vier Erwachsene samt vernünftigem Gepäck. Auf dem Dach sind stattliche Lasten bis 100 kg erlaubt, die Anhängerkupplung gestattet eine Stützlast von 75 kg. Ein gebremster Anhänger darf bis 1,8 t wiegen, ohne Bremse muss es bei den üblichen 750 kg bleiben.

2,6 Licht und Sicht

Die vorn sanft 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 die Scheinwerfer mit LED-Technik. Nur



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

wirkenden Kunststoff. Zumindest sind die Dachsäulenverkleidungen noch standesgemäß mit Stoff überzogen.

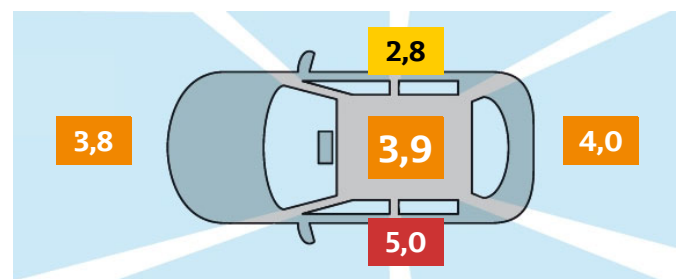
⊕ Zwar sind die Materialien im Innenraum teils enttäuschend - verarbeitet ist die kleine Benz-Limousine aber tadellos. Spaltmaße, Übergänge, alles passt. Auch außen entspricht die Verarbeitung dem Markenanspruch, den Karosseriebau beherrscht der Erfinder des Automobils.

⊕ Mit der optionalen Hinterachslenkung hat der Testwagen einen für ein Mittelklasseauto sehr kleinen Wendekreis von 10,6 m.

⊖ 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.

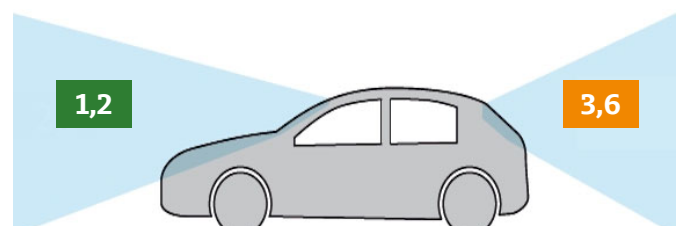
Rundumsicht

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.



optional blenden der Innen- und der Fahreraußenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. 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.

⊕ Gegen Aufpreis kann man die Topscheinwerfer namens Digital Light 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. Dieses System überzeugt im Test vollends und verblüfft mit seiner hochfeinen Lichtverteilung. Kein Wunder, stehen doch pro (!) Scheinwerfer 1,3 Millionen einzeln steuerbare Mikrospiegel zur Verfügung. Insgesamt setzt sich der Lichtkegel vor dem Auto also aus 2,6 Millionen einzelnen Lichtpunkten zusammen, die der Benz gezielt schalten kann. Zum Vergleich: Das entspricht

einer höheren Auflösung, als sie ein Full-HD-Fernseher bietet. Mercedes nutzt dieses präzise Licht nicht nur, um je nach Geschwindigkeit und Fahrsituation das Licht weiter, breiter oder ums Eck zu werfen, sondern die schwäbischen Tüftler haben den Scheinwerfern auch beigebracht, Symbole und Hinweise auf die Straße zu projizieren. In beengten Fahrstreifen wie in einer Autobahnbaustelle sieht man vor dem Auto zum Beispiel eine hellere Spur, die die Fahrzeugbreite darstellt und sich sogar entsprechend des Lenkwinkels "verbiegt". Ebenfalls in Baustellen wirft der Mercedes kurzzeitig ein Baggersymbol auf die Fahrbahn. Selbstverständlich kann der Benz zur Vermeidung von Blendungen andere Autos gezielt aus dem Fernlichtkegel ausschneiden - und das mit einer beeindruckenden Präzision. Die beiden Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen Bereich, der dem Fahrer eine bessere Übersicht über den seitlichen Bereich neben dem Auto ermöglicht.

2,8 Ein-/Ausstieg

Auch wenn ein Mercedes wie der Testwagen ein Keyless-System verbaut hat, lässt sich unter Umständen der Fahrzeugschlüssel im Fahrzeug einschließen: Wenn die Fahrertür geschlossen ist, lässt sich das Auto verriegeln, egal ob noch eine andere Tür geöffnet ist. Lässt man jetzt den Schlüssel im Auto liegen und schließt alle Türen, ist der Schlüssel im Auto und nicht mehr erreichbar. Das ist zwar tatsächlich unwahrscheinlich, sollte dem Fahrzeugbesitzer aber bekannt sein.

⊕ 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 39 Zentimeter über der Straße. Hinten ist der Zustieg nicht ganz so komfortabel, weil der Platz um den Fußbereich etwas knapp ausfällt und man auf die abfallende Dachlinie achten sollte, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

Die Türen verfügen über drei Rasten vorn und zwei hinten. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Im

2,8 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum der Limousine ist durchschnittlich dimensioniert. 390 l oder bis zu sechs Getränkeboxen haben Platz. Unter dem Kofferraumboden findet man zudem ein Fach mit 30 l Volumen. Wählt man die optionale klappbare Rücksitzlehne, stehen umgeklappt und im Innenraum gemessen bis zur Fensterunterkante immerhin 775 l zur Verfügung. Auch wenn das für die meisten Transporte ausreichend sein sollte und der Limousinen-Kofferraum im Vergleich zum Vorgänger etwas größer wurde, ist man in Sachen Transport mit dem T-Modell selbstredend besser bedient.

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.

⊖ 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.



Mit dem Modellwechsel ist der Kofferraum etwas gewachsen - 390 l zu 360 l beim Vorgängermodell.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

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 68 cm über der Fahrbahn gerade noch in praxistauglicher Höhe. Beim Ausladen stört eine 13 cm hohe Stufe. Die Kofferraumöffnung ist wie üblich bei Limousinen nicht gerade groß, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlechter oder gar nicht einladen. Nur eine Lampe befindet sich im Kofferraum. Die zweite, die an der Heckklappeninnenseite angebracht ist, bringt kaum etwas, somit bleibt der Kofferraum weitgehend dunkel.

2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen können bei der C-Klasse ab Werk nicht geklappt werden. Gegen Aufpreis ist eine dreigeteilt klappbare Rücksitzlehne erhältlich. Geklappt werden kann die Lehne nur vom Kofferraum aus - per Knopfdruck fallen die Lehnteile dann selbstständig um.

Im Kofferraum sind vier Verankerungsösen verbaut, an denen sich ein Bodennetz befestigen lässt, um kleinere Gegenstände zu fixieren. Ansonsten finden sich zwei Taschenhaken und seitlich ein kleines Netz.

⊖ Wie in der Bedienungsanleitung beschrieben sollte man unbedingt beim Umklappen der Rücksitzlehne darauf achten, die Schlosszungen in die dafür vorgesehenen Halter zu

2,4 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Die neue C-Klasse hat das aus der S-Klasse bekannte Cockpit-Layout mit dem großen, hochkant angeordneten Touchscreen in der Mitte übernommen. Serienmäßig ist es 9,5 Zoll groß, gegen Aufpreis zieht eine größere Variante mit 11,9 Zoll großer Diagonale ein - wie im Testwagen. Der Bildschirm ist hochauflösend und die Animationen ruckelfrei. Da zudem die Schrift klar ist und die Menüs logisch gruppiert, ist die Mercedes-Lösung besser als die meisten Infotainment-Menüs anderer Hersteller, die voll auf Touchscreens setzen. Auch ist der Bedienung zuträglich, dass der untere Teil des Bildschirms stets der Bedienung der Klimaanlage vorbehalten ist. Doch auch Kritikpunkte gibt es: 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 schlichtweg sinnvoll gewesen wären. Die Sprachsteuerung funktioniert aber erstklassig, man kann vom Radiosender bis hin zur



Die schmale Laderaumöffnung macht das Be- und Entladen zu einer recht mühsamen Angelegenheit.

stecken. Ansonsten werden die Gurte beim Wiederaufstellen der Lehnen mit hoher Wahrscheinlichkeit in den Lehnenschlossern eingeklemmt und beschädigt.



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.

Sitzheizung viele Dinge nach dem Kommando "Hey Mercedes" mit der C-Klasse besprechen. Das Head-up-Display ist auch eines der hochwertigsten am Markt und kann je nach Geschmack nur die Geschwindigkeit anzeigen oder auch hochauflösend und vollfarbig allerhand weitere Informationen einblenden.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die C-Klasse ist serienmäßig mit FM-/Digitalradio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt -Audiostreaming ausgestattet. Ebenso gehören Online-Dienste und Remote-Funktionen via Smartphone zum Serienumfang. Apple CarPlay und Android Auto (kabellos) kosten Aufpreis, wie auch ein Festplatten-Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen. Geladen werden Smartphones oder Tablets entweder über bis zu sechs USB-C-Anschlüsse vorn und hinten oder die induktive Ladeschale.

Auch der Sprachassistent ist serienmäßig drin. Aufwecken kann man ihn per "Hey Mercedes!". Anschließend kann man nicht nur seine Navigation mit dem Auto besprechen oder eine andere Innenraumtemperatur anfordern, sondern per Smart Home-Verknüpfung auch Haushaltsgeräte und Haustechnik von unterwegs steuern und überprüfen. So lässt sich zum Beispiel bei der Urlaubsrückkehr die Temperatur im Haus rechtzeitig auf ein heimeliges Niveau einregeln, und das indem man mit seinem Auto spricht. Moderne Zeiten.

1,8 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

3,1 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Reihe fällt das Platzangebot schlechter aus als vorn, reicht aber immer noch auch für lange Mädels und Kerle. Die Beinfreiheit reicht für zwei Meter große Insassen,

2,7 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen 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 im Staufach neben den Becherhaltern. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens.

⊖ Die Begeisterung der Stuttgarter für Touchflächen führt spätestens am Lenkrad zu Frust: Das Navigieren durch Bordcomputer-Menü, Displayeinstellungen oder auch die Bedienung des adaptiven Tempomats über die berührungssensitiven Tasten am Lenkrad gleichen viel zu oft einem Annähern an die gewünschte Funktion nach dem Grundsatz: Versuch macht kluch.

⊖ Ein CD-Spieler ist selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

einengend wirken die hohe Seitenlinie, der optionale dunkle Dachhimmel des Testwagens und der wuchtige Mittelunnel. Ein Panoramadach lässt gegen Aufpreis mehr Licht in den Innenraum.

wenn der Vordersitz auf einen 1,85 m großen Fahrer eingestellt ist - die Kopffreiheit findet ab etwa 1,85 Meter aber ein Ende.

Das Handschuhfach ist recht klein geraten, nicht mehr klimatisierbar und die Auskleidung mit Filz wurde ebenfalls eingespart, zumindest ist es aber beleuchtet und abschließbar. Hinten findet man kleine Türfächer, zwei ausklappbare Becherhalter in der Mittelarmlehne sowie geschlossene Taschen an der Rückseite der Vordersitzlehnen.

1,8 KOMFORT

1,5 Federung

⊕ Neben dem serienmäßigen Fahrwerk (Agility Control) ist ohne Mehrpreis ein Komfortfahrwerk verfügbar, das die Bodenfreiheit etwas erhöht. Außerdem ist gegen recht geringen Aufpreis ein Fahrwerk mit strafferer Abstimmung und Tieferlegung erhältlich. Gegen Aufpreis gibt es zudem das Fahrwerk des Testwagens mit adaptiven Dämpfern und drei Kennfeldern. Eine Luftfederung wie beim Vorgänger ist nicht mehr erhältlich, lediglich die PHEV-Modelle haben eine Luftfederung an der Hinterachse, und das sogar serienmäßig. Vor allem im beim Fahrzeugstart standardmäßigen Comfort-Modus stellt dieses nicht nur in dieser Klasse unter Komfortaspekten so ziemlich das Beste dar, was es gibt. Der Mercedes-Wahlspruch passt hier also tatsächlich. 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. Nur mitunter fällt auf, dass es das Auto nach Bodenwellen mit geradezu künstlich herbeigeführtem Nachschwingen mit dem Komfort-Thema etwas übertreibt. Hier ist sicherlich der individuelle Geschmack ausschlaggebend. Wer es etwas weniger betulich möchte und dafür geringe Einbußen im Ansprechen auf feine Unebenheiten in Kauf nimmt, findet im Sport-Modus die passende Justierung. Der Modus Sport+ ist dann aber übertrieben straff und würde eher zu einem AMG passen.

2,0 Sitze

Auf den zwei äußeren Rücksitzen findet man zwar keinen 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 der C-Klasse mit Avantgarde-Ausstattung lassen sich serienmäßig elektrisch in der Höhe, Sitzkisslänge und Sitzflächenneigung einstellen, die Längsverstellung

erfolgt mechanisch und gegen weiteren Aufpreis elektrisch. Zudem erhältlich sind eine Memoryfunktion für beide Sitze sowie Vierwege-Lordosenstützen. Darüber hinaus kann man Multikontursitze mit anpassbaren Wangen und Massagefunktion bestellen (nicht im Testwagen).

Die Sportsitze des Testwagens mit der teilelektrischen Einstellbarkeit sind körpergerecht geformt und stützen sowohl Oberschenkel als auch Rücken und Schultern passend. Die Lehnen bieten einen guten Kompromiss zwischen Seitenhalt und Einstiegskomfort.

2,4 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, auch der Benziner bleibt meist im Hintergrund. Bei der Geräuschmessung schneidet der Benz gut ab. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 66,1 dB(A) ermittelt.

1,9 Klimatisierung

⊕ Hier dreht sich alles um Zonen: Eine Klimaautomatik ist zwar stets Serie, diese kann aber nur die Innenraumtemperatur des gesamten Autos regeln. Gibt man mehr Geld aus, dann wird zunächst das Auto in zwei Zonen (links/rechts) geteilt und in der höchsten Ausbaustufe dann können alle vier außen Sitzenden ihre Temperatur, Luftverteilung und Luftmenge individuell regeln. Das optionale Air-Balance-Paket beinhaltet eine Beduftung und Ionisierung des Innenraums, welche die

Luftqualität verbessern soll. den Schwaben ist es natürlich unbenommen, für ein besonderes Überwachungs- und -regelungssystem samt zweistufigem Luftfilterkonzept weiteren Aufpreis zu verlangen - wir sind hier immerhin in einer Mercedes-Preisliste unterwegs. In dieser findet man auch noch beheizbare und klimatisierte Sitze vorn, ein beheizbares Lenkrad, eine Standheizung sowie Rollos für alle drei hinteren Fenster.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Man hat sich die letzten Jahre ja schon ausgiebig an hubraumschwache Motoren gewöhnen können, dennoch ist ein 1,5 Liter großer Vierzylinder-Benziner in einem über 1,7 Tonnen schweren Mercedes für Kenner der Materie immer noch ungewohnt. Schon beim Vorgängermodell aber war der C200 mit anderthalb Litern Hubraum unterwegs, begleitet von einem unterstützenden Startergenerator.

Leistung jedenfalls produziert der moderne Turbomotor in ausreichendem Maße: Satt 204 PS quetscht er aus seinen Brennräumen, 20 PS mehr als bei der alten C-Klasse. Diese liegen von 5.800 - 6.100 Touren an, was zeigt, dass hier noch mehr PS möglich gewesen wären. Auch das zur Verfügung stehende Drehmoment ist nicht von schlechten Eltern. Vor allem, weil die 300 Nm schon ab 1.800 und in einem weiten Bereich bis 4.000 Umdrehungen anliegen. Darunter wäre wohl schon ein deutliches Turboloch zu vermuten, der Benziner

kämpft aber nicht alleine um Vortrieb: Ein nun zwischen Motor und Getriebe sitzender integrierter Startergenerator sorgt nicht nur für einen äußerst spontan-komfortablen Motorstart und kann Strom in eine 48-Volt-Batterie rekuperieren, er unterstützt auch beim Vortrieb. Mit bis zu 15 PS und vor allem 200 Nm greift er dem Benziner unter die Arme und schubst ihn so locker über das Turboloch.

Bei unseren Messungen zeigt sich, dass man im C200 mitnichten untermotorisiert ist. Von 60 auf 100 km/h vergehen bei Bedarf nur 4,5 Sekunden, von 80 auf 120 km/h sind es knapp über fünfhalb. Auch das Anfahren, oftmals eine Schwäche stark turboaufgeladener Motoren, ist eine leichte Übung für den Benz. In 1,3 Sekunden geht es von 15 auf 30 km/h. Laut Selbstauskunft der schwäbischen Marke läuft die neue C200 Limousine 246 km/h Spitze und kann aus dem Stand in 7,3 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Zwar spürt der Kenner schon noch am vierzylindrigen Kribbeln, dass hier keine sechs Zylinder vor sich hin schnurren, aber insgesamt ist die Laufruhe des C200 schon wirklich vernünftig - wenn man auch angesichts des Sterns auf Lenkrad mehr erwartet hat. Brummen bei ganz niedrigen Drehzahlen ist kein Thema, dröhnige Obertöne beim Ausdrehen des Aggregats kann man vernehmen, aber sie bleiben im Hintergrund und stören nicht. Knurrig klingt der

Motor aber fast immer, was man so von einem Mercedes nicht erwartet.

Power bekommt man ohnehin auch mit vier Zylindern hin, ausgeklügelte Turboaufladung plus elektrische Gehhilfe zeigen Wirkung. Bereits bei niedrigen Drehzahlen schiebt das Aggregat gleichmäßig an, spricht zügig auf Gasbefehle an und wirkt auch bei höheren Drehzahlen nicht zugeschnürt.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßige Neungang-Wandlerautomatik überzeugt fast immer mit sanften Schaltvorgängen und passenden Schaltpunkten. Möchte man stärker beschleunigen, schaltet das Getriebe spontan auch mehrere Gänge zurück und sorgt damit für flottes Vorankommen. Ab und zu ist sich die Getriebesteuerung bei hoher Leistungsabforderung aber nicht ganz sicher, welcher Gang denn nun der richtige wäre und rätselt einen Augenblick zu lange.

Das Anfahren erfolgt sehr komfortabel und dank der guten Kriechfunktion gelingt auch langsames Rangieren gut. Serienmäßige Schaltpaddel ermöglichen ein manuelles Schalten, wobei man bei neun Fahrstufen schnell die Übersicht verlieren kann. Das Start-Stopp-System funktioniert dank Startergenerator beeindruckend zackig und wirft den Motor

quasi mit einem Fingerschnipp an.

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 extrem lange Gesamtübersetzung sorgt bei höheren Geschwindigkeiten für ein sehr niedriges Drehzahlniveau (1.750 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 feinfühligere Kriechfunktion nutzen.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

⊕ Die C-Klasse ist ein Mercedes, hier ist eine solide Fahrstabilität Teil des Markenkerns. Der Geradeauslauf ist sehr gut, ein plötzlicher Lenkimpuls bringt den Mercedes nicht aus der Ruhe. Den ADAC Ausweichtest meistert er 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, wenn auch in schnell durchfahrenden Autobahnkurven Bodenwellen für merkliche Aufbaubewegungen sorgen, wenn man das Fahrwerk im Comfort-Modus betreibt.

1,8 Lenkung

⊕ Bestellt man das Sportfahrwerk oder wie beim Testwagen das Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung, dann kann man auch die Hinterachslenkung hinzubestellen. Der Testwagen ist damit ausgerüstet. Beim Abbiegen merkt man deutlich, dass die Hinterräder entgegengesetzt zu den Vorderrädern einschlagen und den Wendekreis deutlich verkleinern. Außerorts kehrt sich die Funktion der Hinterachslenkung um und die Räder lenken leicht in die gleiche Richtung ein wie die Vorderräder, so wird das Auto stabiler. Die Abstimmung der im Mittelklasse-Segment sehr seltenen Allradlenkung ist

Mercedes gut gelungen - bei höheren Tempi ist sie nicht zu spüren und die C-Klasse fährt sich solide, auf Wunsch aber auch agil. Die Lenkung überzeugt mit einem harmonischen, wenn auch gedämpften Lenkgefühl, guter Präzision und klarer Zentrierung. Die Lenkkräfte bewegen sich dabei auf einem eher niedrigen Niveau - was man per Sport-Einstellung der Lenkung verändern kann.

Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,1 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

1,5 Bremse

⊕ Das Messergebnis der Bremswegmessung kann sich sehen lassen. Der Testwagen mit Mischbereifung sportlicher Ausrichtung steht aus 100 km/h bereits nach 32,0 Metern. Der

Bremspedalweg ist zunächst gewöhnungsbedürftig lang, man muss sich eine Zeit lang darauf einstellen.

1,4 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen für die C-Klasse ist weiterhin sehr umfangreich, allerdings kosten viele Systeme Aufpreis. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremsystem samt Kreuzungsassistent und erkennt sogar Fußgänger. Über zwei verschiedene Fahrerassistenz-Pakete halten gegen Aufpreis zahlreiche weitere Assistenzsysteme Einzug. Zu diesen gehören ein Abstandsregeltempomat mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr etc.) und ein adaptiver Geschwindigkeitsbegrenzer. Darüber hinaus umfassen die Pakete einen Totwinkel-/Spurwechselassistenten, der den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern warnt, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent 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 lag bei allen vorhergehenden Generationen sehr hoch. Zwar wurden die Crashtests nach EuroNCAP-Norm für die gerade neu erschienene Mittelklasse von Mercedes-Benz noch nicht durchgeführt, es müsste aber schon etwas sehr Unvorhergesehenes passieren, damit der Schwabe schlecht in den Tests abschneidet.

Serienmäßig ist die C-Klasse mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Zudem entfaltet sich ein Mittenairbag zwischen den Vordersitzen. Optional sind auch Seitenairbags hinten zu haben (Fondsicherheitspaket).

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von rund 2,00 m und die hinteren bis 1,80 m sehr guten Schutz. Im Fond kann aber das Dach für noch größere Personen zusätzlich stützen.

Serienmäßig findet man das Mercedes-Notrufsystem an Bord.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	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

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 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.

2,0 Kindersicherheit

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 sich die Vordersitze bei platzeinnehmenden Kindersitzen

2,8 Fußgängerschutz

Auch die neue C-Klasse ist mit einer aktiven Motorhaube ausgerüstet. Diese stellt sich bei einem Frontalcrash leicht auf, um den Aufprall eines Menschen auf das Auto möglichst abzufedern. Wie gut der Fußgängerschutz tatsächlich ist, muss sich bei den Crashtests noch zeigen - das Vorgängermodell bekam hier nur eine mittelmäßige Bewertung.

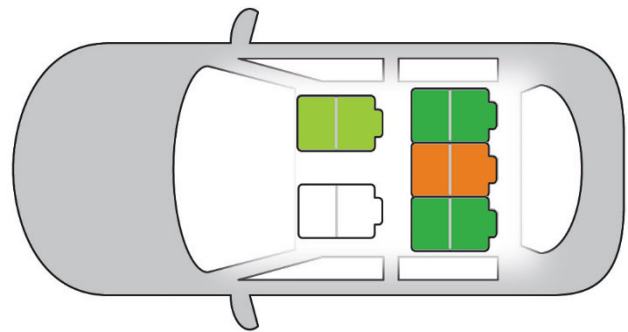
Droht ein Seitenaufprall, können Luftpolster in den Seitenlehnen der Frontsitze aufgeblasen werden, um den Insassen mehr in Richtung Fahrzeugmitte zu drücken. Nach einer Kollision wird das Fahrzeug festgebremst, um beispielsweise Folgezusammenstöße zu vermeiden.

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

nicht mehr vollständig nach hinten schieben lassen. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich selbst von Kinderhänden mittels der Kipphebel in den Türen 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)

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

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Downsizing und Elektro-Unterstützung lassen auf einen besonders niedrigen Verbrauch hoffen. Allerdings ohne allzu großen Erfolg - wie auch schon beim Vorgängermodell C200, das ebenfalls schon hybridisiert war. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 7,5 l/100 km. Mit einer CO₂-Bilanz von 206 g/km erhält das Fahrzeug noch 15 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel des Ecotest. Innerorts verbraucht die Limousine X7,6 l, außerorts sind es 6,5 l und auf der Autobahn 8,9 l pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Ein sehr gutes Ergebnis fährt der C 200 bei den Schadstoffen ein. In diesem Ecotest-Kapitel erhält der Testwagen die vollen 50 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt das Fahrzeug auf 65 Punkte, was drei Sternen im ADAC Ecotest entspricht.

3,4 AUTOKOSTEN

3,4 Monatliche Gesamtkosten

Beim C 200 9G-Tronic beginnen die Preise bei 44.798 Euro, in der getesteten Version mit Avantgarde-Ausstattung liegt man bei mindestens 46.773 Euro. Für die meisten Annehmlichkeiten und manche Selbstverständlichkeit nimmt Mercedes dann aber einen Aufpreis. So landet man mit einigen Extras, wie beim Testwagen, recht 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 immer, besonders aber für ein Fahrzeug dieser Preiskategorie unverschämt. Darüber hinaus sind die Versicherungseinstufungen ebenfalls nicht besonders niedrig. 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.

Verbrauch

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

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

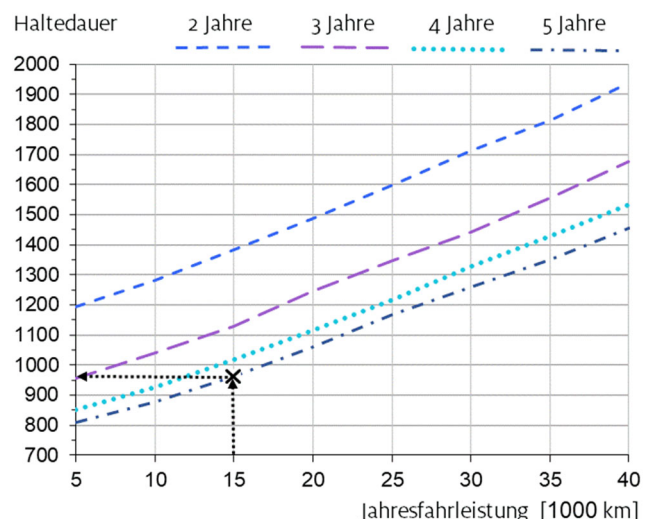
Landstraße	6,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 964 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	C 180 9G-TRONIC	C 200 9G-TRONIC	C 300 9G-TRONIC	C 300 e Avantgarde 9G-TRONIC	C 200 d 9G-TRONIC	C 220 d 9G-TRONIC	C 300 d 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1496	4/1496	4/1999	4/1999	4/1993	4/1993	4/1993
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	165 (224)	205 (279)	230 (313)	135 (183)	162 (220)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1800	300/1800	400/2000	550/2000	380/1800	440/1800	550/1800
0-100 km/h [s]	8,6	7,3	6,0	6,1	7,7	7,3	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	231	246	250	245	230	245	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,2/6,2 S	6,2/6,3 S	6,6/6,6 S	0,6/0,6 S	4,2/4,4 D	4,3/4,9 D	5,0/5,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	141/141	141/143	150/150	13/13	111/116	115/130	132/131
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/26/22	19/26/22	19/27/22	19/27/24	23/27/25	23/27/25	23/27/25
Steuer pro Jahr [Euro]	129	134	161	40	232	263	265
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	913	949	1011	977	959	998	1058
Preis [Euro]	41.138	44.798	47.892	56.168	44.173	47.178	51.789

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 Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.496 ccm
Leistung	165 kW/224 PS bei 5.800 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	246 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,3 l
CO ₂ -Ausstoß	141 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.751/1.820/1.438 mm
Leergewicht/Zuladung	1.650/615 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 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)	4,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	10,6 m
EcoTest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,6/6,5/8,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	179 g/km (WTW* 206 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.722/543 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/775/775 l

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

Betriebskosten	144 Euro	Werkstattkosten	95 Euro
Fixkosten	149 Euro	Wertverlust	576 Euro
Monatliche Gesamtkosten	964 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	134 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/22		
Basispreis C 200 Avantgarde 9G-TRONIC	46.773 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.03.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	70.530 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.938 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 des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ 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	1.071 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.607 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/476 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (Paket)	1.244 Euro°
Parklenkassistent (Paket)	1.244 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera (Paket)	1.244 Euro°/1.791 Euro°
Head-up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung (Paket)	1.779 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	655 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (Paket)	1.779 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Paket)	559 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	624 Euro°/387 Euro
Lenkradheizung	309 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	393 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	1.000 Euro
Metalllackierung	ab 928 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro/2.106 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: Oktober 2021
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.