
Fahrbericht Mercedes-Benz C-Klasse: Die Baby-S-Klasse

Von Walther Wuttke

Bevor der Urvater der C-Klasse bei Mercedes-Benz als 190 oder „Baby Benz“ im Jahr 1982 seine Laufbahn begann, war die Anweisung des damaligen Vorstandschef Werner Breitschwerdt an seine Entwickler eindeutig: „Orientiert Euch an der S-Klasse!“ Und an dieser Ausrichtung hat sich bei den folgenden Generationen nichts geändert. Auch die aktuelle C-Klasse, die jetzt zu den Händlern rollt, übernimmt wieder viele Elemente aus der großen Limousine und kommt als „Baby-S-Klasse“ auf den Markt.

Die engen verwandtschaftlichen Verhältnisse werden direkt nach dem Einsteigen deutlich. Der dominierende zum Fahrer oder zur Fahrerin ausgerichtete Bildschirm, die Gestaltung der Flächen vor dem Menschen hinter dem Lenkrad, die gewählten Materialien – alles wurde scheinbar aus der Luxus-Limousine übernommen und auf C-Klasse-Format gebracht. Auch beim Bedienkonzept stand das größere Modell Pate. Chefdesigner Gordon Wagener spricht von einer „sinnlichen Klarheit und einem außergewöhnlichen Ambiente im Innenraum“. Diese fast schon poetischen Beschreibung des Interieurs entspricht tatsächlich der Wahrnehmung.

Die gewählten Materialien dokumentieren den Premium-Anspruch, und die Bedienung ist eine Kombination aus digitalen und analogen Elementen. Im Vergleich zum Vorgänger ist die neue C-Klasse optisch deutlich sportlicher ausgelegt. Kürzere Überhänge vorne und hinten lassen die Limousine und auch das T-Modell dynamischer wirken. Die leicht verringerte Höhe trägt zudem zu einer flacheren und gleichzeitig eleganten Silhouette bei. Dank der in allen Bereichen gewachsenen Abmessungen erleben die Insassen vorne und hinten deutlich großzügigere Platzverhältnisse als beim Vorgänger. In der Länge misst die C-Klasse nun 4,75 Meter, ist aber auch nach dem Zuwachs handlich und leicht zu dirigieren.

Dank der Feinarbeit der Aerodynamiker (cw-Wert 0,24 für die Limousine, 0,27 beim T-Modell) werden die Insassen von akustischen Belästigungen weitgehend verschont. Erst bei höheren Geschwindigkeiten werden Windgeräusche hörbar. Allerdings machen sich die mittels 48-Volttechnik elektrifizierten Vier-Zylinder-Motoren vor allem bei ambitionierter Fahrt akustisch bemerkbar und wirken dabei etwas rau. Das passt nicht unbedingt zum komfortablen Gesamteindruck des Modells. Die Kraftübertragung übernimmt bei allen Varianten eine 9G-Tronic-Automatik, die unauffällig im Hintergrund die passende Übersetzung findet. Das 48-Volt-Bordnetz unterstützt die Leistungsentfaltung und sorgt mit den Funktionen Segeln, Boost oder Rekuperation für niedrige Verbrauchswerte. Zudem starten die Turbo-Antriebe sehr schnell, und auch die Start-Stopp-Funktion kommt ohne Aussetzer aus.

Wer allerdings auf einen Sechszylinder hofft, wird enttäuscht. Dieser Antrieb ist nicht mehr vorgesehen. Die Kombination aus Vierlenkerachse vorne und Raumlenerachse hinten allerdings verbessern sowohl die Komfort- wie auch die dynamischen Fahreigenschaften. Das gilt vor allem, wenn die optionale Hinterachslenkung mit einem Lenkwinkel von 2,5 Grad an Bord ist. Auch die wurde von der S-Klasse übernommen. Dort liegt der Winkel bei zehn Grad. Dadurch verringert sich bei der C-Klasse der Wendekreis auf 10,43 Meter und erleichtert das Rangieren. Zudem fühlt sich der Wagen in allen Fahrbereichen deutlich agiler an, und vor allem bei schnellen Kurvenfahrten oder plötzlichen Ausweichmanövern verbessert sich die Stabilität. Die C-Klasse rollt schlicht souveräner, und dank der gelungenen Fahrwerksabstimmung kommt die Limousine dem selbstgesetzten Ziel einer „Komfortzone“ auf Rädern sehr nah. Und, sorry S-Klasse, mehr Auto braucht eigentlich kein Mensch.

Ebenfalls aus der großen Limousine wurde die neueste Generation des Infotainmentsystems MBUX übernommen, mit dem sich so gut wie allen Funktionen per Sprachassistent von Navigation bis Senderwahl abrufen lassen. Auf „Hey Mercedes“ reagiert die freundliche Stimme ohne Verzug. Und weil sich MBUX mit einer Smart Home-Funktion verbinden lässt, entsteht eine mobile Schaltzentrale, über die sich selbst Funktionen im heimischen Umfeld steuern lassen. So lässt sich vom Auto aus bei Bedarf auch die Espressomaschine starten.

Zu den digitalen Höhepunkten zählt die optionale Navigation mit Augmented Reality, bei der die Kamera die Umgebung erfasst und ins zentrale Display überträgt. Zusammen mit dem ebenfalls optionalen Head-up-Display entgeht dem Menschen hinter dem Lenkrad kein Detail. Damit die C-Klasse stets auf der Höhe der Zeit bleibt, wird die Software „over the air“ aktualisiert, sobald der Besitzer über MBUX zustimmt.

Neben den konventionell angetriebenen Modellen, kommt die C-Klasse auch wieder als Plug-in-Hybrid auf den Markt. Die Techniker verdoppelten die Reichweite gegenüber dem Vorgängermodell auf rund 100 Kilometer, die, das zeigte eine erste Ausfahrt durchaus realistisch zu erreichen ist, solange die maximale Leistung nicht auf Dauer abgerufen wird.

Zum Verkaufsstart kommen die C-Klasse und das T-Modell mit drei Benzinern und zwei Dieselantrieben auf den Markt. Die Basis bildet der C 180 mit 170 PS (125 kW), gefolgt vom C 200 mit 204 PS (150 kW) und dem C 300 mit 258 PS (190 kW). C 200 und C 300 sind auch mit Allradantrieb lieferbar. Die Dieselfraktion bilden der C 220 d mit 200 PS (147 kW) und der C 300 d mit 265 PS (195 kW). Die Preisliste beginnt bei 41.138 Euro für den C 180 und endet bei 51.789 Euro für den C 300 d.

Am Ende bleibt in diesen Zeiten die Frage, ob dies die letzte Generation der C-Klasse mit Verbrennungsmotor ist. Die Mercedes-Sprecher äußern sich konsequent vage und verweisen darauf, dass „man heute noch nicht wissen kann, wie die Zukunft aussieht“. Nur eins ist sicher – eine vollelektrische C-Klasse wird es in diesem Produktionszyklus nicht geben. (ampnet/ww)

Mercedes C 200

Länge x Breite x Höhe (m): 4,75 x 1,82 x 1,43
Radstand (m): 2,865
Motor: R4-Benziner, 1496 ccm, Turbo
Leistung: 150 kW / 204 PS bei 5800–6100 U/min
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 1800–4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 246 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,3 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,2–6,6 Liter
CO₂-Emissionen: 143–163 g/km (Euro 6d ISC-FM)
Leergewicht / Zuladung: min. 1650 kg / max. 615 kg
Kofferraumvolumen: 455 Liter
Wendekreis: 11,1 m (10,43 m mit Hinterachslenkung)
Luftwiderstandsbeiwert: 0,24
Basispreis: 44.798 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse T-Modell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse T-Modell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse T-Modell.

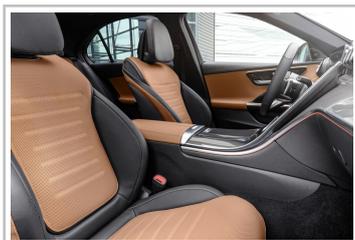
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse T-Modell.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse Plug-in-Hybrid.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz C-Klasse.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse T-Modell.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
