

---

## Exklusive Mitfahrt: So wird die neue Mercedes-Benz C-Klasse

Von Jens Meiners, cen

Da steht sie, die neue C-Klasse von Mercedes-Benz: Noch immer teilweise getarnt, aber die Proportionen sind sichtbar. Breitspurig und mit nochmals gewachsenem „Prestigemaß“ – gemeint ist die Distanz zwischen Vorderachse und A-Säule. Sie deutet darauf hin, dass auch die neue C-Klasse beim bewährten Konzept bleibt: Standardantrieb mit angetriebener Hinterachse.

Denn es ist einfach nicht möglich, mit Frontantrieb ein ähnlich perfekt ausbalanciertes Fahrverhalten zu erreichen, erklärt Christian Früh. Der Ingenieur ist verantwortlich für die C-Klasse – inklusive der Coupé- und Cabrio-Versionen von C- und E-Klasse. Noch dürfen wir nur im Stand am Steuer der neuen C-Klasse Platz nehmen. Doch auch vom Beifahrersitz wird bei der zügigen Fahrt klar: Das Auto ist nicht nur ausnehmend komfortabel, sondern es lässt sich auch problemlos durch anspruchsvolle Kurven zirkeln.

Seit 1982 der „Baby-Benz“ vorgestellt wurde, hat sich das kleinere Schwestermodell der E-Klasse zu einer sensationellen Erfolgsgeschichte entwickelt. In gewisser Weise kehrt die Baureihe jetzt zu ihren Wurzeln zurück. Der 190er – so hieß er damals – wurde ausschließlich mit Vierzylinder-Motoren lanciert. Erst drei Jahre später folgte ein Sechszylinder.

Mit vier Zylindern kommt auch die neue C-Klasse auf den Markt. Dass jedoch ein Sechszylinder folgt, darauf werden Freunde der Marke wohl vergeblich hoffen. Über die gesamte Bauzeit sind nur Vierzylinder geplant, die nach dem Diesel- oder Otto-Prinzip arbeiten. Vorläufig leistungsstärkstes Modell ist der C 300 mit 245 PS, die höheren Leistungsbereiche werden von Plug-in-Hybriden abgedeckt. Dabei ist erfreulicherweise auch eine Neuauflage des Plug-in-Diesels geplant.

Handschaltung verschwindet ersatzlos

Sogar die AMG-Varianten, über die man bei Daimler noch nicht sprechen will, werden Vierzylinder sein. Wobei hier das Spitzenmodell die 500-PS-Marke überschreiten soll. Alle Modelle, die nicht als Plug-in-Hybrid kommen, sind mit einer 48-Volt-Mild-Hybridisierung ausgerüstet. Und alle verfügen über eine neunstufige Automatik aus eigener Fertigung. Die Handschaltung verschwindet ersatzlos. Dafür wird es weiterhin für verschiedene Modelle einen Allradantrieb geben.

Die neue Mercedes-Benz C-Klasse steckt voller Innovationen: Sie verfügt über ein Cockpit, das nicht zufällig an die neue S-Klasse erinnert, mit berührungsempfindlichen, großzügig verglasten Flächen und einem extrem schnellen Infotainment-System mit hochauflösender Darstellung. Die Burmester-Audio-Anlage gehört zum besten, was wir in dieser Klasse gehört haben. Daimler weiß, dass mancher Kunde mehr Geld in die Hifi-Anlage im Auto als zuhause steckt. Denn sie wird oft häufiger genutzt.

Zu den weiteren Innovationen gehören ein Head-Up-Display, dessen Darstellung nun knapp fünf Meter vor dem Auto zu schweben scheint, anstatt direkt über der Stoßstange. Und es wird Over-the-air-Updates geben, die vermutlich seltener nötig sind als bei dem US-amerikanischen Pionier dieses technische Ansatzes.

---

## Erstmals optionale Hinterachslenkung

Eine Luftfederung ist nicht geplant, dafür aber verschiedene Fahrwerke bis hin zu einer elektronischen Dämpferregelung. Und erstmals gibt es eine optionale Hinterachslenkung, die auf der Autobahn für maximale Stabilität sorgt und das Auto gleichzeitig in der Stadt extrem leicht manövrierbar macht.

Anders als beim Vorgängermodell, wo zeitweise gemeinsam mit Renault entwickelte Motoren im Angebot waren, gibt es bei der neuen C-Klasse übrigens keine technischen Überschneidungen mit den Franzosen.

Und leider verschwindet auch der klassische Kühlergrill mit aufgeständertem Stern. Die von den Designern entwickelte Lösung wird es nur bei der in und für China produzierten Langversion geben. Europäische Kunden müssen sich mit dem Zentralstern begnügen, der die sportlichen und die kleinen Modelle der Marke auszeichnet.

Die Limousine nähert sich mit großen Schritten der in wenigen Monaten kommenden Markteinführung. Und während die Langversion den Chinesen vorbehalten bleibt, arbeitet die Mannschaft um Christian Fröh mit Hochdruck an einem neuen T-Modell. Nur die schönen Coupé- und Cabriolet-Versionen laufen bis auf weiteres auf der Vorgänger-Architektur weiter. (ampnet/jm)

---

## Bilder zum Artikel



Autor Jens Meiners mit dem Prototyp der Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Noch im Tarnkleid: Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Noch im Tarnkleid: Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Noch im Tarnkleid: Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Noch im Tarnkleid: Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Noch im Tarnkleid: Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Noch im Tarnkleid: Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Noch im Tarnkleid: Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Noch im Tarnkleid: Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Noch im Tarnkleid: Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Noch im Tarnkleid: Mercedes-Benz C-Klasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---