

## Pressepräsentation Mercedes-Benz C 350 e: Wie ein Dreizylinder

Von Peter Schwerdtmann

**Was ist das Beste, was man über einen Plug-in-Hybridfahrzeug sagen kann? Da gibt es zwei mögliche Antworten. Der Fahrer wird sagen, das Beste an diesem Hybridfahrzeug ist, dass man nichts davon merkt. Der Fahrzeughalter wird darauf verweisen, dass er mit einem Plug-in-Hybrid wie dem Mercedes-Benz C 350 e bares Geld sparen kann - je häufiger er seine Touren im Rahmen der batterieelektrischen Reichweite von rund 30 km abwickeln kann, desto mehr spart er ein.**

Nun kauft man einen C-Klasse-Hybrid nicht, um damit täglich nur die 31 Kilometer zu fahren, die Mercedes-Benz als äußerste Reichweite fürs Fahren nur aus der Batterie angibt. Aber für diese 31 Kilometer braucht man auf jeden Fall nur den billigen Strom aus der Steckdose und kann dann auch noch für sich in Anspruch nehmen, die Luft hinter dem Auto nicht abgasgeschwängert hinterlassen zu haben.

Aber auch dann, wenn die Batterie nichts mehr für die Reichweite hergibt, hilft sie dennoch beim Kraftstoffsparen, weil sie sich immer wieder Strom aus der Bewegung des Autos zieht. So steht auch bei scheinbar leerer Batterie immer noch die Kraft für eine Beschleunigung zu Verfügung, bei der der Elektromotor dem Benziner in den Antrieb greift. Auch beim Fahren im Normalmodus verhilft die scheinbar leere Batterie dem Antrieb immer noch zu rund einen Fünftel besseren Werten, als wenn der Benziner seinen Job allein verrichten müsste.

Soweit zum Geldbeutel des Halters. Er spart. Er spart aber nicht so viel, wie etwa der für das e-Modell angegebene Durchschnittsverbrauch nach NEFZ vermuten lassen könnte. Der liegt bei 2,4 bis 2,1 Liter, entsprechend 54 g bis 48 g Kohlendioxid pro Kilometer. Der tatsächliche Wert kann sehr viel höher, aber auch niedriger liegen. Bei unserer Tour rund um San Francisco nannte unser Bordcomputer einen Wert oberhalb sechs Liter und damit gut drei Liter weniger als unser Benziner mit 211 PS in dieser Situation ohne

elektrische Unterstützung erreicht hätte.

Das war zwar ein guter Wert, der die angesprochene Einsparung bringt. Dennoch liegt er aber bei fast dem dreifachen Wert des Normverbrauchs. Der hat auch mit Verbrauch nicht zu tun, weil es sich um einen rechnerischen, einen politisch gewollten Wert handelt: Plug-in-Hybride, die mehr als 25 Kilometer mit dem Strom aus der Steckdose auskommen, dürfen für den Normwert den Verbrauch des Autos halbieren. Beim Mercedes-Benz C 350 e sind es 31 Prozent. Deswegen dürfen noch mehr abgezogen werden.

Diese von der EU gesetzte Regel ist eines der Motive gerade der Hersteller großer Autos, viele Plug-in-Modelle anzubieten. Das hilft schneller als der technische Fortschritt beim Benziner und beim Diesel allein, den Grenzwert für die Kohlendioxid-Emission der eigenen Flotte zu senken.

Mercedes-Benz will bis 2017 alle vier Monate ein neues Plug-in-Modell auf den Markt bringen. Begonnen hatten die Schwaben damit im vergangenen September mit dem Mercedes-Benz S 500 Plug-in Hybrid mit einer Systemleistung von 325 kW / 442 PS und einem maximalen Systemdrehmoment von 650 Newtonmetern (Nm). Bei einem Standardsprint von 0 auf 100 in 5,2 Sekunden war das sicher kein Verzichts-Auto.

Das kann man wahrlich auch vom Mercedes-Benz C 350 e als Limousine oder T-Modell sagen. Hier liegt die Systemleistung bei 205 kW / 279 PS und das maximale Systemdrehmoment bei 600 Nm, was den 1,8-Tonner dann immerhin zu einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 5,9 Sekunden befähigt, und das trotz des Mehrgewichts der Hybridkomponenten einschließlich der 6,38 kWh-Batterie und des am Getriebe auf der Antriebachse sitzenden E-Motors von insgesamt 270 Kilogramm.

Vom S 500 Plug-in Hybrid sagte die Mannschaft bei Daimler, der biete die Leistung eines Achtzylinders zum Sechs-Zylinder-Verbrauch. Jetzt – beim C 350 e – gehen sie sogar mehr als einen Schritt weiter. Sie versprechen Sechs-Zylinder-Leistung zum Drei-Zylinder-Verbrauch.

Rechnerisch stimmt das beim Blick auf die NEFZ-Zahlen, fahrerisch sind einem solche Rechnungen einerlei. Man nimmt gern zu Kenntnis, dass für den Stadtverkehr mehr als 90 „elektrische“ PS zur Verfügung stehen, die sich sogar bis auf 130 km/h hochjagen lassen. Aber auf Strecke vergisst man, aufs Umschalten zwischen E-Motor und Verbrenner zu achten und nimmt auch den Extra-Boost gern mit, ohne dabei im Hinterkopf die Technik zu sezieren.

Man weiß, man hat vier Betriebs -Modi: „Hybrid“ als Modus den man eigentlich nie verlassen muss, den „E-Mode“, wenn man emissionsfrei durch eine Siedlung fahren möchte, den „E-Save“-Mode, der dafür sorgt, dass ich am Ende der Reise rein batterieelektrisch heimkehren kann und den „Charge“-Modus, bei dem der Verbrenner mehr arbeitet als er müsste, um Energie in die Batterie einzulagern.

Darüber verfügt auch diese C-Klasse natürlich über die typischen Schalter zur Einstellung des Fahrcharakters, die natürlich auch Einfluss auf den Verbrauch nehmen, wenn bei der „Sport“-Einstellung nicht nur Lenkung, Getriebe und Fahrwerk sportlicher zur Sache gehen, aber auch Stop&Go ausgeschaltet, dafür der Elektromotor immer zugeschaltet wird.

Zur Erleichterung des Fahrens auf der verbrauchsgünstigen Seite hat sich Mercedes-Benz auch noch ein Pedal ausgedacht, das den Gasfuß zweimal ankickt, wenn das Radar anzeigt, dass der da vorne langsamer fährt, man also vom Gas gehen und mit ausgekuppeltem Motor „segeln“ sollte. Muss man da trotzdem bremsen, freut sich die Technik über den Strom aus der Rekuperation.

In diesem Monat kam der Mercedes-Benz C 350 e bereits zu den Händlern. Jetzt ist es an denen zu errechnen, wann der geringeren Steuer und des geringeren Verbrauchs wegen sich ein solcher Plug-in-Hybrid lohnt. Vielleicht zieht aber auch das Argument, die sei der erste Plug-in in seiner Klasse bei Mercedes-Benz, wahrscheinlich sogar der erste überhaupt in diesem Segment. (ampnet/Sm)

### Mercedes-Benz C 350 e Limousine

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,69 x 1,81 x 1,44

Radstand (m): 2,84

Motor: R4-Benziner, 1991 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 155 kW / 211 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm von 1200 - 4000 U/min

Elektromotor: 60 kW / 82 PS

Drehmoment: 340 Nm

Batterie. 6,38 kWh, Lithiumionen-Batterie

Systemleistung: 205 kW / 279 PS

Systemdrehmoment: 600 Nm (elektrisch begrenzt)

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 2,4 - 2,1 Liter/100 km

CO2-Emissionen: 54 - 48 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1780 kg / max. 525 kg

Kofferraumvolumen: 335 Liter

Wendekreis: 11,2 m

Räder / Reifen: vorn 7,0 J X 17 / 225/40 R 17 W; hinten 8,0 J x 17 / 245/45 R 17 W

Preis: 50 961,75 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



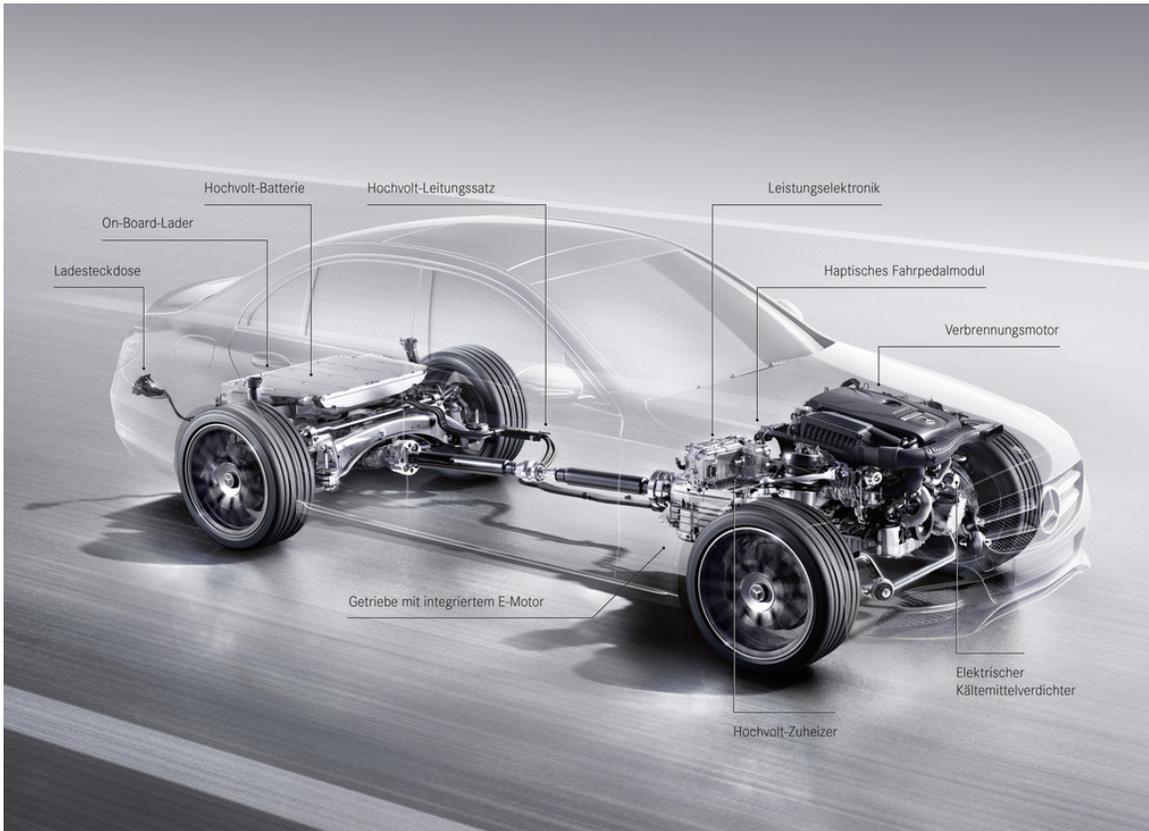
Mercedes-Benz C350e.

---

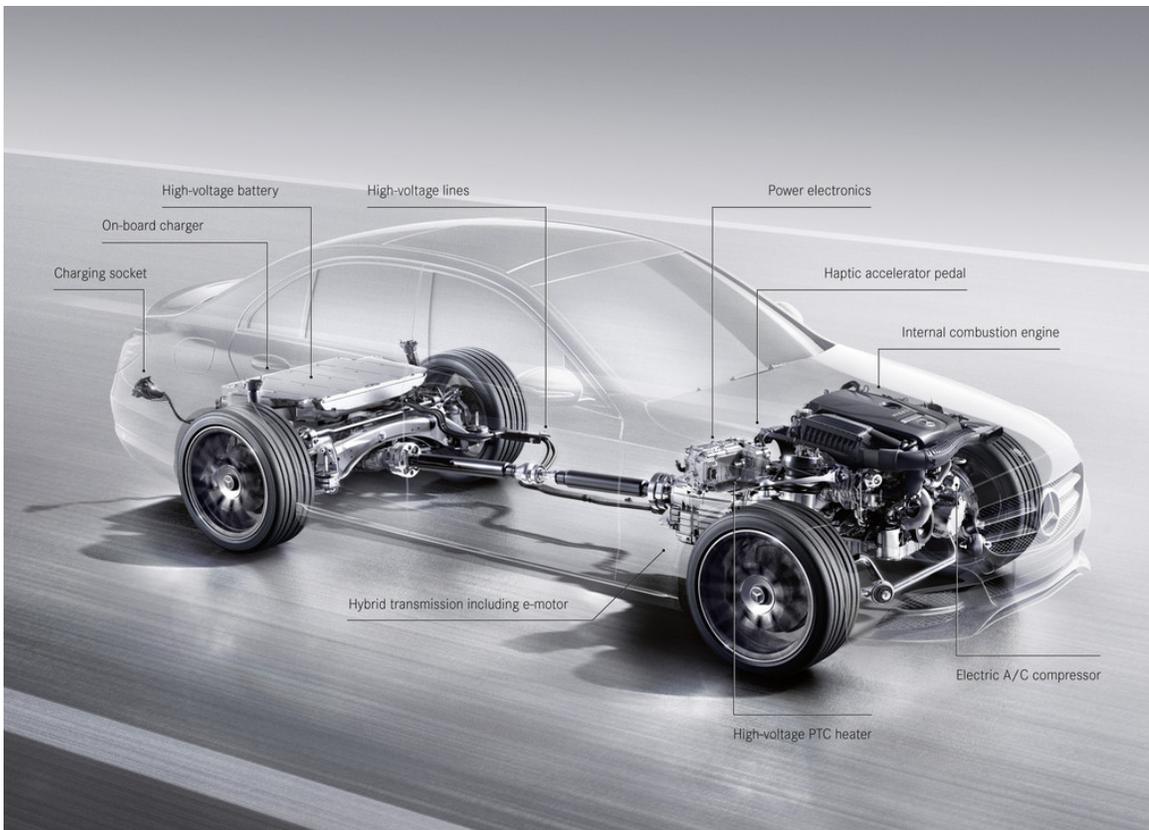


Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---



Mercedes-Benz C 350 e.

---