

Kurztest Mercedes-Benz C 350 e: Sportlich sparen

Von Jens Riedel

Plug-in-Hybride gehören bei Premiumherstellern mittlerweile zum guten Ton - nicht zuletzt auch deshalb, weil sich mit ihnen der Flottendurchschnittsverbrauch des Modellangebots gut drücken lässt. Aber nicht nur, weil sie sparsam sind, sondern weil sich mit ihnen dank des Zwei-Motoren-Konzeptes auch ein ordentlicher Schuss zusätzlicher Fahrdynamik generieren lässt, sind teil-elektrisierte Autos für eine Marke attraktiv. Ein gutes Beispiel dafür ist der C 350 e, das zweite PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) von Mercedes-Benz.

Die Mittelklasselimousine mit dem 155 kW / 211 PS starken 2,0-Liter-Vier-Zylinder-Benzinmotor kommt dann Elektrounterstützung auf eine Systemleistung von 205 kW / 279 PS. Das Zusammenspiel der beiden Antriebe ermöglicht eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in weniger als sechs Sekunden und 250 km/h Höchsttempo (130 km/h rein elektrisch). Diese Dynamik ist spürbar und macht einen großen Teil der Faszination des C 350 e aus. Den anderen Teil stellen die Phasen der reinen Elektromobilität dar. Dabei ist es weniger die Reichweite. Die liegt bei theoretischen 31 Kilometern. Uns signalisierte der Bordcomputer auch bei voll aufgeladener Batterie stets um die 24 Kilometer. Doch auch die sind nur Theorie. In der Praxis kamen wir in der Regel ohne Benzin rund zwölf Kilometer weit, ehe sich der Verbrenner zu Wort meldete. Nein, der Reiz des Konzepts liegt ganz woanders: Im normalen Fahrbetrieb bemüht sich das Energiemanagement, die Stromspeicher auf bis zu knapp ein Viertel wieder mit Energie zu füllen. So wechselt - etwa bei einer Stadtfahrt oder dem Befahren einer Tiefgarage - das Auto zwischendurch erstaunlich oft immer wieder kurzfristig in den E-Modus.

Das haptische Fahrpedal signalisiert dem Fahrer im E-Mode, wann die maximale Energiestärke erreicht ist. Wird dann der spürbare Druckpunkt überschritten, schaltet sich der Verbrennungsmotor zu. Ein Doppelimpuls hingegen signalisiert, wann der Fuß vom Pedal genommen werden sollte, um in den Schubetrieb zum so genannten Segeln oder zur Rekuperation zu wechseln.

Lohn aller technischen Anstrengungen sind 2,1 Liter Normdurchschnittsverbrauch nach dem für Hybridfahrzeuge ausgelegten Messverfahren. Unter Alltagsbedingungen ohne Steckdose alle 100 Kilometer zeigte uns der Bordcomputer Werte zwischen 7,0 Liter und 8,5 Liter an – für eine dermaßen sportliche Mittelklasselimousine ein mehr als akzeptabler Verbrauch. Innerhalb von viereinhalb Stunden lässt sich der Plug-in Hybrid aus dem Hause Daimler an einer normalen Steckdose wieder voll aufladen. Die Steckdose steckt hinten rechts hinter einer Klappe in der Stoßstange. Die Überwachungseinheit des Ladekabels hängt, wie bei vielen anderen Herstellern, relativ nah am Stecker für den Haushaltsanschluss und baumelt daher gerne an der Wand herunter.

Natürlich kann auch im C 350 e der Fahrer über vier Optionen des Fahrmodus' den Energiefluss steuern. So können entweder der reine E-Betrieb, der Hybridmodus und das bewusste, aber wenig effiziente Nachladen der Batterie während der Fahrt, oder das Schonen der Batterie eingestellt werden. Dazu kommen verschieden wählbare Parameter für Fahrwerk, Gasannahme und Lenkung von „Economy“ bis „Sport+“, wobei selbst im straffen Sportmodus die Luftfederung Komfortqualitäten beweist.

Zu den Annehmlichkeiten des C 350 e gehören außerdem eine sehr hoch auflösende Rückfahrkamera, die beim Einparken auch ein Bild aus der Vogelperspektive liefert, sowie das Touchpad in der Mittelkonsole zur Steuerung des Infotainmentsystems, das auch mit dem Finger gezeichnete Buchstaben bei der Navigationseingabe erkennt. Allerdings geht Mercedes-Benz hier etwas halbherzig vor und behält den bekannten Dreh-Drück-Steller darunter als Alternative bei. Weniger modern: Die Automatik wird immer noch nach traditioneller Art des Hauses über einen Stockhebel an der Lenksäule bedient.

Die einzige Einbuße die der Besitzer eines C 350 e hinnehmen muss, ist das wegen der Batterie leicht durch eine Stufe auf 335 Liter geschmälerte Kofferraumvolumen. Ansonsten darf er sich ganz dem Spaß hingeben: Sei es beim Sparen oder im Sportmodus. (ampnet/jri)

Mercedes-Benz C 350 e

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: 2,1 Liter/100 km

CO₂-Emissionen: 48 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: A+

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

Kofferraumvolumen: 335 Liter

Wendekreis: 11,2 m

Bereifung: 225/40 R 17 W (vorne) / 245/45 R 17 W (hinten)

Basispreis: 50 962 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 C 350 e.



Mercedes-Benz C 350 e.
