

Etwas höher, bisschen cool(er)

Das T-Modell des Mercedes C 220 d ist der Parade-Dienstwagen. Nobel, geräumig, schnell, sparsam und dennoch zurückhaltend. Als All Terrain bekommt er das Quäntchen Extravaganz.



Fotos: Michael Blumenstein

Als All Terrain bekommt das T-Modell der C-Klasse geänderte Stoßfänger – hier inklusive „Night-Paket“ (450 Euro).

SUV sind das Nonplusultra. Das spiegeln zumindest die Zulassungszahlen wider. In sämtlichen Segmenten gehen die Hochbeiner weg wie warme Semmeln – von der aktuellen „General-Flaute“ mal abgesehen. Dass man sich damit auch Nachteile einkauft, ist bekannt und wird akzeptiert. Es gibt jedoch eine Gattung Fahrzeuge, die die Tugenden des Kombis mit denen des SUV verknüpfen will. Die Modelle wurden Allroad, Alltrack, Country Tourer, Cross Country, Cross Turismo, Scout und eben All Terrain getauft. Letzteren gucken wir uns genauer an.

All Terrain-Klimbim

Der Mercedes C 220 d All Terrain steht im teuren „Patagonienrot bright“ vor uns. Eine durchaus der C-Klasse-Form schmeichelnde Lackierung und ein zum All Terrain passender Name – mit dem würden wir auch durch Argentiniens und Chiles Süden cruisen. 1.490 Euro sind allerdings für diesen Lack fällig, fürs Flugticket nach Punta Arenas noch mal ein ähnlicher Betrag.

Ebenso will Mercedes mehr Geld für das „All Terrain-Klimbim“, das je nach Außenlackierung auch sehr sub-

til wahrgenommen werden wird. Dazu gehören ein geänderter Kühlergrill, eine neu modellierte Frontschürze und ein angedeuteter Unterschutz vorn. Die Radläufe werden mit Kunststoff beplankt (+ 21 Millimeter Breite) und sollen Robustheit vermitteln. Am Heck gibt es einen unlackierten Einsatz im Stoßfänger, der die C-Klasse All Terrain um vier auf 4.755 Millimeter wachsen lässt. Die Felgenauswahl beschränkt sich auf nur noch drei Designs, 17 (Serie), 18 (Testwagen) und 19 Zoll messen diese. Der All Terrain hat bei 18-Zoll-Pneus einen



1 Bei den Sitzen gibt es keinen Grund zur Klage. Allerdings war im Testwagen Nappaleder für 2.640 Euro Aufpreis montiert (inkl. elektrischer Verstellung und Heizung). **2** Platzangebot und Sitzkomfort hinten sind gut. **3** Der Grater im Armaturenräger beherbergt das empfehlenswerte Head-up-Display (990 Euro). **4** Mehr Individualisierung beim Digital-Tacho wäre wünschenswert. **5** Hochkant-Display mit fixierten kapazitiven Kurzwahl-tasten. **6** Burmester-Sound kostet 1.000 Euro. **7** Maximal 1.510 Liter gibt es „gratis“.

höheren Querschnitt und mit rundherum 245/45 R 18 keine Mischbereifung, wie es bei den normalen C-Klasse-Modellen der Fall ist.

15,3 Zentimeter „Freiheit“

Die Radgröße harmoniert mit den vier Zentimetern Plus in der Gesamthöhe, die auch mehr Bodenfreiheit generiert. Mit gemessenen 15,3 Zentimetern Luft an der niedrigsten Stelle ist es mit den Offroad-Eigenschaften des All Terrain dennoch nicht so weit her – trotz seines „echten“ Allradantriebs mit einer Grundverteilung der Antriebskräfte von 45:55 Prozent zwischen Vorder- und Hinterachse. Somit setzt man theoretisch zwar auf ausgefahrenen Feldwegen etwas später auf, ins „Gelände“ geht mit dem Wagen aber eh kein Mensch. Schon gar nicht, wenn man – wie im Fall des Testwagens – den Pirelli P Zero Sportreifen für 357 Euro bestellt hat, die an kalten Tagen beim Rangieren hör- und spürbar rubbeln – sehr un schön.

Ein Adaptiv-Fahrwerk oder gar eine Luftfederung mit variabler Standhöhe gibt es bei diesem All Terrain nicht. Die doch eher geringe Höhendifferenz zum Basis-Kombi ist eventuell auch dem geschuldet, dass ab einem bestimmten Wert eine neue Homologation inklusive Crashtest (Fußgängerschutz) fällig wird. Das ist immens teuer und rechnet sich bei der geringen Absatzzahl eines All Terrain definitiv nie.

Wir machen uns ab ins Innere und erleben, wie gediegen und wiedererkennbar trotz der in der Branche omnipräsenten Riesen-Displays ein Innenraum noch immer wirken kann. Weiches Nappaleder, gespannt auf hervorragenden Sitzen mit vierfach verstellbaren Kopfstützen, tragen ebenso zu dem Wohlgefühl bei wie eine perfekt zu justierende Sitzposition hinter dem Volant. Dass das Leder mit 2.640 Euro extra zu Buche schlägt, steht auf einem anderen Blatt. Als schwäbisch-geizige Tugend deklarieren wir die dennoch mit Stoff bezoge-

nen Seitenteile der Sitze. Ebenso wird beim offenporigen Holz die Hand aufgehoben: 390 Taler fallen in diese.

Preissenkung bei Mercedes

Immerhin hat Mercedes in den letzten Monaten eine versteckte Preissenkung durchgeführt. Ja, richtig gelesen. Mercedes hat Ausstattungen anders strukturiert und auch Pakete geschnürt, die den Grundpreis des C 220 d All Terrain von sagenhaften 53.635 Euro zwar nicht tangieren – das würde auch einem Offenbarungseid gleichkommen (die Preise sind nach Corona zu stark gestiegen). Die neu strukturierten Pakete beinhalten aber mittlerweile Details, die den Listenpreis von 75.000 Euro zum Produktionsdatum dieser C-Klasse – Juni 2023 – um rund 4.200 Euro (Stand Mai 2024) senken. Und noch immer sind Extras im Wert von gut 17.000 Euro in dieser C-Klasse versteckt. 71.000 Euro kommen laut Liste zusammen. Mercedes weist bei der Online-Konfigura-

Mercedes-Benz C 220 d All Terrain

Testwagenpreis: 70.970 €

R4/1.993 cm³ | 147 kW/200 PS

440 Nm ab 1.800 U/min

9-Gang-AT | 231 km/h | 8 s

WLTP-Verbrauch: 5,5 D | 144 g/km

4.755 x 1.841 x 1.494 mm

Kofferraum: 490–1.510 Liter

HK: 17 | **VK:** 26 | **TK:** 23

Wartung: k. A.

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

tion jetzt aber noch einen „Kundenvorteil“ von 4.968 Euro aus. Das neue Agenturmodell von Mercedes-Benz macht es möglich, und der sonst übliche Nachlass von rund acht Prozent für „Normalkunden“ ist hier bereits ausgewiesen. Klar dürfte sein, dass viele Details in und an diesem Testwagen überflüssig sind. Bei knapp 60.000 Euro landet man aber selbst mit angespitztem Bleistift schnell.

Souveräne Platzverhältnisse

Dafür bekommt man neben einem distinguierten Interieur ein Raumangebot, in das vier Personen und Gepäck souverän untergebracht werden können. Lediglich der 490 Liter große Frachtraum kann kritisiert werden. Gelingt das Umklappen auf maximal 1.510 Liter noch perfekt, entsteht im Anschluss ein Anstieg hin zu den Vordersitzen, da dürfte man das „Beste oder nichts“ (so der Slogan von Mercedes vor rund 14 Jahren) verlangen – also eine ebene Fläche. Hier und da wünschen sich penible Zeitgenossen eine etwas feinere Materialqualität und damit einhergehend eine akkuratere Verarbeitung, die beispielsweise beim Drücken der Sitzheizung in der Türverkleidung zu bemängeln ist –

das drückt sich billig und wird eben oft genutzt und dann eventuell ebenso oft bemerkt. Perfekt dafür nach wie vor: die elektrische Sitzverstellung – das versteht jeder.

Nicht ganz perfekt kommt der Antrieb des 220 d rüber. Der Zweiliter-Vierzylinder leistet 200 PS. So darf das Leistungsangebot als passend gelten. Übermotorisiert ist der Zweitonner dennoch nicht. Da helfen auch die bulligen 440 Newtonmeter Drehmoment nicht, die zudem zu oft vom Neunstufen-Automatikgetriebe seziiert werden und der Benz gefühlt zu oft zu hoch dreht. Eine gute Schallisierung (Akustikglas kostet 120 Euro) und per se niedrige Windgeräusche gleichen das kleine Manko aus.

Bei echten 231 km/h wird elektronisch abgeriegelt. Da ist also nicht einmal die schlechtere Aerodynamik schuld daran, dass das flachere T-Modell (C 220 d 4Matic) sechs und das Pendant mit „nur“ Heckantrieb sogar neun km/h schneller fahren dürfen – aber: Wen interessiert das?

Eher interessant, dass wir im Schnitt mit 6,5 Litern über die Autobahn und durch die Stadt rollten. In der City schaltet der Motor beim kurzen Stopp und schon davor sehr oft automatisch ab und springt fast unmerklich und in Bruchteilen einer Sekunde wieder an – eine bessere Start-

Stopp-Automatik sind wir noch nicht gefahren. Der Starter-Generator (48-Volt-Mild-Hybrid), der das veranlasst, soll zudem 20 Zusatz-PS spendieren. Das muss man glauben, zu spüren ist davon nichts.

Ebenfalls gut gelungen ist beim All Terrain das spezielle Fahrwerk. Ganz ohne Verstellmöglichkeit – was in dem Preisgefüge ungewöhnlich ist – kommt der mit abgeänderten Achschenkeln und einer neuen Feder-Dämpfer-Abstimmung verbindlich straff federnde All Terrain daher, aber ohne jegliche Inkommodität. Das Setup fühlt sich also nicht nur beim leicht erhöhten Ein- und Ausstieg gut an, sondern auch beim Fahren – und sogar abseits befestigter Wege.

Aufpreis überschaubar

Was kostet der All Terrain-Spaß denn nun extra? So ganz genau kann man das nicht beziffern, aber wer einen Mehrpreis für die geänderten Anbauteile, die Zusatzfunktionen wie Offroad-Fahrprogramm, Bergabfahr-Assistent, Offroad-Lichtfunktion und Offroad-Informationen (Geo-Koordinaten etc.) zur Höherlegung addiert, könnte etwa 1.400 Euro ansetzen. Ein für Mercedes-Verhältnisse fairer Aufpreis für einen besonderen Kombi mit dezenten SUV-Attitüden. *mb*



15,3 Zentimeter Bodenfreiheit (gemessen) sind „offroad“ dennoch nicht viel.