

# Biltest: Mercedes C220



**Mercedes har pressat ner förbrukningen i C-klassen så den klarar miljöbilsdefinitionen. Och en kompakt-Merca är fortfarande en stor bil...**

C-klassen i dess nuvarande utförande kom 2008, men moderniserades kraftigt 2011 med ny front och akter, led-lampor fram och bak och ny instrumentering. Samtidigt fick Stuttgart-ingenjörerna ner förbrukningen utan att offra hästkrafter eller komfort.

Förbrukningen har pressats med hjälp av start-stoppsystem, lättrullande däck och förbättrad aerodynamik, bl.a. med neddragna kjolar fram och bak och nya positioner för backspeglarna. Dessutom har insprutningstrycket i motorn ökats och kompressionens sänkts. Bromsenergin laddar batteriet, styrervo, luftkonditionering och bränslepump jobbar bara när det behövs.

## **Starkare = snålare**

Märkligt nog är det enbart 2,1 litersdieseln på 170 hästar som uppfyller miljöbilsklassningen, den

## **Mercedes C220 CDI Blue Efficiency**

**Drivmedel:** Diesel

**Pris:** 339 900 kr, testbil ca 370 000 kr

**Miljöpåverkan:** 117 g CO<sub>2</sub>/km

**Bränsleförbrukning:** 4,4 l/100 km

**Växellåda:** Sexväxlad manuell

**Säkerhet:** 5 stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar, dubbla krockkuddar fram och krockgardin standard, krockkuddar bak extra.

**Motor:** 2,1 liter, turbodiesel 170 hk vid 3 000-4 000 r/m, vridmoment 400 Nm vid 1400-2800 r/m

**Mått:** L 459 cm, B 177 cm, H 144 cm, axelavstånd 276 cm

**Vikt:** Tjänstevikt 1 800 kg, maxlast 515 kg, släp 1 800 kg, bagage 475 l

**Tankvolym:** 70 l

**Prestanda:** 0-100: 8,1 sek, toppfart 232 km/h

**Miljöförmåner:** Fordonsskattebefriad i fem år, gratis parkering i vissa kommuner.

**Förmånsvärde:** 2 070 kr/mån

**Garantier:** Nybil 2 års, vagnskade 3 år, lack 3 år, assistens 3 år, genomrostning 30 år, med omfattande krav på underhåll.



svagare versionen på 130 hästar förbrukar mer, liksom alla de starkare. Tyvärr förbrukar kombiversionen ett par centiliter för mycket, medan coupéversionen precis klarar sig. Automatlåda finns, men då stiger förbrukningen och miljöbilsklassningen ryker. Väljer man automatlåda, klarar ingen version klassningen. Samma sak gäller fyrhjulsdraft, och alla bensinversioner.

Motorn räcker förstås mer än väl, särskilt som det mäktiga vridmomentet kommer så tidigt och sedan finns kvar en bra bit upp genom registret. Men det turbinliknande brummandet är högt och påträngande, särskilt när motorn är kall. Vid kallstart är motorn orkeslös, trots att det bara är ett par minusgrader ute. Man frestas att låta bilen stå på tomgång en stund innan start, trots att det är dåligt för miljön och instruktionsboken uttryckligen avråder från det.



Den sexväxlade lådan funkar utmärkt, och växelindikatorn berättar i rätt lägen att det är dags att

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.

växla upp även om den lite väl tidigt tycker att det är dags att lämna högsta växeln när hastigheten sjunker. Ändå saknar vi den sjuväxlade automatlådan och hoppas att Mercedes med tiden kan få ner förbrukningen på den.

### Ljust och fräscht

Fram sitter man bra, men det är märkligt hur vissa funktioner är elektriska och andra manuella, och dessutom inte lika för båda stolarna. Ratten är inställningsbar i alla led, men Mercedes kombispak till vänster för blinker, helljus och vindrutetorkare blandas lätt ihop med farthållarspaken direkt bakom. Till höger finns ingen spak alls.

Instrumentbrädan är redig, men färgkombinationen grått på vitt är inte särskilt lättläst. En ecolampa lyser grönt när man kör snålt, färddatort visar den aktuella förbrukningen, snittförbrukningen sedan starten och snittet sedan senaste nollställning. Extra poäng för att all information är på svenska.

Bak har man glädje av den ganska upprätta designen, med bibehållen bredd i axel- och huvudhöjd och en relativt liten sluttning på bakrutan. Dessutom har Mercedes inte följt tidens mode med högt uppdragna bakre sidorutor, till glädje för barn i baksätet som faktiskt kan se ut. De två ytterplatserna räcker fint för fullvuxna, medan mittenplatsen förstås är sämre men ändå tillräcklig för vuxna under kortare resor. Alla platser har höj- och sänkbara nackstöd, men utan framsätets säkerhetsfunktion. Hela kupén är ljus och luftig redan i standardutförande, ännu mer så om man väljer panoramasoltaket, men då på bekostnad av ett par centimeter takhöjd.



C-klassen har en rejäl koffert, med stor och djup öppning som gör det lätt att lasta i och ur. Att den inte har något reservhjul ger extra plats. Baksätet är del- och fällbart, med en praktisk spak i bagage-



luckans överkant, men det finns ingen genomlastningslucka för skidor och liknande.

### Åka snarare än köra

Adaptivt chassi är standard, som ställer om fjäderingen efter hur man kör. Därmed blir det mjukt när man finkör, sväljer ojämnheter på dåliga vägar och hårdare när man trycker på gasen. Däremot kan man inte – utom om man betalar mycket extra – själv välja hårdheten.

Men inte heller denna ganska lilla Merca är tänkt att hårdköras, utan körs bäst lugnt och stillsamt. Styrningen är väldigt lätt och saknar känsla, skönt om man ska köra bilen som taxi hela dagen men inte inspirerande.

Mercedes insisterar på fotmanövrerad parkeringsbroms à la amerikanska sextitalare – uttrycket "handbroms" känns plötsligt inte passande. Därmed är det omöjligt att använda handbromsen för att starta i motlut. För fickparkeringar ha man glädje av ljud- och ljussignaler både fram och bak som berättar hur nära det andra fordonet man är. En backkamera är därmed ett onödigt – och dyrt – tillval, samma sak tycker vi gäller parkeringsassistenten som parkerar åt dig.

### Säkerhet delvis standard

Säkerheten är högt ställd, vilket inte bara innebär högsta betyg i Euro NCAP utan också krockkudde för förarens knän och aktiva nackstöd, som skjuter framåt-uppåt vid en krock bakifrån. Euro NCAP har gett särskilt pris till Mercedes för PreSafe-tekniken för att undvika olyckor. Trötthetsvarnare är standard, men döda-vinkelvarnare, adaptiv farthållare och filhållningsautomatik är dyra tillval. Tyvärr gäller det också sidokrockkuddar bak.

### Bättre utrustad än ryktet säger

Man får söka sig en bit upp i Mercedessortimentet för att få riktig lyxkänsla, och C-klassen ligger precis vid brytpunkten. Det är stora ytor av hårdplast, fult trä och stolar med textilier och plastigt konstläder. Samtidigt är det mycket som påminner om de större, dyrare Mercorna.

Mercedes bilar är dyra och dåligt utrustade, sägs det. Men C-klass är bara dyr, utrustningen är det inget fel på. I den businessversion många kommer att välja, och där bilen precis klarar sig under de 7,5 basbelopp som är gränsen för många förmånsbilar, ingår en avancerad stereo, luftkonditionering med separata zoner, färddator, regnsensor, farthållare och 4,5 tums färgskärm. Navigatören är ett dyrt och dåligt tillval – den är väldigt långsam, svår att ställa in med multifunktionsratten och har ofta fel om hastighetsgränserna. Vissa luckor i utrustningen är obegripliga; den dubbla mugghållaren kostar extra.

### Bästa Mercaköpet

220 CDI kostar precis 10 000 kr mer än den svagare, icke-miljöbilsklassade 200 CDI, och precis samma som bensinversionen 220. Bland dem är detta lätt det bästa valet, men den som verkligen överväger en C-klass bör också testa BMW:s miljöbilsklassade 3-seriediesel, som faktiskt är något större. 3-serien finns i en hel rad miljöbilsklassade smådieslar, och vill man gå upp en storlek ligger också 520 d Efficient Dynamics under det magiska 120 gramsstrecket. Vill man ha en miljöbilsklassad Mercedessedan är valmöjligheterna färre; det är denna eller E-klassen i gasversion.



#### Vi gillar

- Snålversion utan eftergifter
- Komfort
- Prestanda

#### Vi ogillar

- Högt pris
- Bullrig
- Fossil diesel

#### Överväg också

- Mercedes E-klass NGT (gas), BMW 320 Efficient Dynamics



**Biltestet utfört av:** Mattias Goldmann  
**Foton tagna av:** Mattias Goldmann  
**Biltestet utfört under:** Februari 2012

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.