



Mercedes-Benz C-Klasse Terug aan de top

De Mercedes-Benz C-klasse bestaat 25 jaar. Dat succes is te danken aan continue verbetering en innovatie. In de afgelopen periode heeft de concurrentie echter niet stilgezeten en degradeerde de C-klasse langzaam van koploper tot meeloper. Nu is het de beurt aan de geheel nieuwe C-klasse. Weet Mercedes-Benz opnieuw de koppositie te bemachtigen?

De titel van de test van de vorige C-klasse luidde: "gemak dient de mens". Toen, in het jaar 2000, was het bijzonder dat een auto in dit segment was voorzien van zaken als een licht- en regensensor, een automatisch dimmende binnenspiegel en navigatie met filemelding. Inmiddels is zelfs een eenvoudig stadsautootje van dergelijke zaken te voorzien. Nu staan "Agility Control" en "Comand APS" centraal.

Comand APS

Het laatste combineert audio, video, navigatie, klimaatbeheersing en communicatie in één systeem met één druk/draai-knop. Het is logisch, eenvoudig en intuïtief te bedienen. De grafische weergave is de mooiste van alle systemen die op dit moment in omloop zijn. Het harddisk gebaseerde navigatiesysteem weet de weg door heel Europa, de kaarten zijn fraai en duidelijk, de routes worden logisch en razendsnel berekend.



Mercedes heeft het Bose-audiosysteem van weleer ingeruild voor een beduidend prettiger klinkend exemplaar van Harman Kardon. Niet alleen de klank is veel beter, ook aan de bron is het audiosysteem hypermodern. De C-klasse speelt muziek van CD, DVD en CD-ROM. Muziek kan naar de harddisk van het navigatiesysteem worden gekopieerd waarna CD's of geheugenkaartjes zelfs overbodig zijn.

De mobiele telefoon wordt gekoppeld via Bluetooth, zodat deze handsfree kan worden gebruikt. Tijdens de test bleek dat lang niet alle toestellen naar behoren worden ondersteund. Een Sony telefoon werd direct herkend en gekoppeld. Samenwerken met een toestel van Samsung bleek

onmogelijk.

Kritische noot

En dat is niet het enige punt van kritiek: "Comand APS" is een regelrechte kopie van BMW's iDrive. Mercedes heeft het systeem op een aantal punten verfijnd en verfraaid, maar origineel of baanbrekend is het bepaald niet. Om er een positieve draai aan te geven: imitatie is de ultieme vorm van vleierij en Mercedes deelt hier een groot compliment uit aan aartsrivaal BMW.



Een ander punt van kritiek is de standaarduitrusting. De C-klasse is standaard nog steeds kaal en alle voorzieningen die de auto echt interessant en onderscheidend maken zijn opties. Bij de basisprijs zal in veel gevallen 10 tot 15.000 euro moeten worden opgeteld voor een echt complete auto.

De binnenruimte van de nieuwe C-klasse is matig. Vooral het zonnedak van de testauto neemt een significante hap uit de toch al beperkte hoofdruimte. De meeste tegenstrevers zijn enkele centimeters hoger en dat is merkbaar. Bestuurders langer dan 1 meter 80 zijn genoodzaakt onderuit te zitten/liggen als in een lage sportwagen.

Ook de ruimte achterin is matig, sommige middenklassers bieden meer ruimte op de achterbank. De bagageruimte is met 475 liter juist de grootste in z'n klasse.



Kilometervreter

De Mercedes-Benz C-klasse heeft zich altijd weten te onderscheiden door de nadruk te leggen op rust en comfort. Dat geldt ook voor de nieuwkomer. De auto is in alle richtingen gegroeid (55 mm langer, 42 mm breder, 45 mm langere wielbasis). Het gewicht is beter verdeeld en het zwaartepunt meer naar het midden verlegd.

De C-klasse voelt dankzij deze aanpassingen groter, rustiger en stabielere dan de voorganger, maar is tegelijkertijd dynamischer en strakker. Dit is hét grote pluspunt van de nieuwe C-klasse ten opzichte van de voorganger. In dit segment is de C-klasse de meest comfortabele kilometervreter van dit moment.



Agility control

De wegligging is uitstekend en ook op hoge snelheden blijft de auto voorbeeldig neutraal. Volgens de specificaties is de C-klasse voorzien van uiterst geavanceerde veiligheidssystemen die de bestuurder uit de meest penibele situaties kunnen redden. Het onderstel is echter zo goed, dat dat in de praktijk zelden nodig zal zijn.

Wel valt op dat de auto moeite heeft met korte snelle bewegingen. Tijdens bijvoorbeeld een slalom probeert "Agility Control" uit alle macht de rust te bewaren door de bewegingen te vertragen. Het gevolg is dat de auto enorm begint te zwalken. De wielen blijven ook dan veilig het spoor volgen, maar in deze uitzonderlijke situatie voelt de C-klasse als een waterbed op wielen. Het optionele "Advanced Agility" maakt de auto dynamischer en lost dit probleem volgens de fabrikant op.

Motoren

Bij een nieuwe auto horen ook nieuwe motoren en hier is grote winst geboekt. Alle motoren leveren meer vermogen en zorgen voor betere prestaties dan voorheen, terwijl het verbruik lager is komen te liggen. Alle dieselmotoren zijn standaard voorzien van een roetfilter. Naar verwachting zal de viercilinder 2.2 liter diesel (C220 CDI) het populairst worden en dus is die uitvoering getest.



De motor wordt gestart met een knop (voorgloeien is overbodig) en is daarna nauwelijks hoorbaar. In combinatie met de (optionele) vijftraps automaat is het uiterst ontspannen rijden met de C-klasse. De automaat voelt de bestuurder goed aan en schakelt schokvrij.

De prestaties van de 170 pk / 400 Nm sterke 220 CDI zijn uitstekend. Comfort staat echter altijd centraal. Wanneer voluit wordt geaccelereerd bij een verkeerslicht, staat acht en een halve seconde later de 100 km/u op de teller. Maar de exercitie wordt met zo veel gemak uitgevoerd, dat het lijkt alsof de auto kalm wegreed.

Ook tussenacceleraties worden moeiteloos neergezet. Versnellen van 60 naar 80 km/u kost net zo weinig moeite als van 120 naar 140 km/u. Juist omdat alles zo makkelijk gaat, is

het risico groot om onbedoeld te hard te rijden. Om dat probleem op te lossen voorziet Mercedes in zowel cruise-control als (heel prettig) een variabele snelheidsbegrenzer. Ondanks een overwegend kalme rijstijl kwam het gemiddelde verbruik uit op 7,3 liter per 100 km, beduidend hoger dan de belofde 6.8 liter per 100 km.



Conclusie

Grote vooruitgang met behoud van karakter; zo kan de nieuwe C-klasse worden samengevat. De nieuwe Mercedes-Benz C-klasse voelt groter, stabiel en comfortabeler dan de voorganger maar rijdt toch dynamischer. De motoren zijn merkbaar sterker geworden. Volgens de fabrikant zou het verbruik toch lager liggen, maar in de praktijk is dat lastig te realiseren.

De elektronica is uiterst geavanceerd. De veiligheid staat op een hoog niveau, zij het dat de C-klasse op dit punt niet zo uniek is als Mercedes-Benz de koper wil doen geloven. "Comand APS", dat navigatie, audio en telefonie combineert, werkt uitstekend. In tegenstelling tot de voorganger staat de nieuwe C-klasse niet eenzaam aan de top, maar met een nipte voorsprong is dit wel degelijk de meest comfortabele en vooruitstrevende auto in z'n klasse. ■



Technische fiche

Mercedes-Benz C-Klasse C220 CDI 170

Afmetingen

Lengte	458 cm
Breedte	177 cm
Hoogte	145 cm
Wielbasis	276 cm
Gewicht	1585 kg
Sleepvermogen	750 kg
Sleepvermogen geremd	1800 kg
Tankinhoud	66 l
Koffinhoud	475 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	2148 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	170 pk @ 3800 tpm
Koppel	400 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,5 sec.
Topsnelheid	229 km/u
Verbruik gemiddeld	6,2 l / 100 km
Verbruik stad	8,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	166 gr. / km



Prijs

Prijs	34.364 €
Basisprijs	30.613 €