



Bjorn Blokzijl
25 mei 2014

Nieuw suCCes

Vorig jaar was het al weer dertig jaar geleden dat Mercedes-Benz de 190-Serie introduceerde. Inclusief een facelift liep dit model tien jaar mee, totdat hij werd afgelost door de eerste C-Klasse. Vanaf dag Ã©Ã©n was de â€˜Compact-Klasseâ€™™ een groot succes. Topjaar was 2001 met ruim 7400 verkochte auto's. Hierna liepen de verkopen terug met een dieptepunt vorig jaar. Hoog tijd voor een vierde generatie. De C-Klasse moet weer de onbetwiste topper in zijn segment zijn op het gebied van comfort. Niet alleen door zijn rijeigenschappen, maar ook door een grotere binnenruimte en comfortverhogende gadgets. Of deze auto de verkopen weer op het oude niveau kan krijgen, zal moeten blijken.



Kleintje 'S'

Vanaf de eerste generatie leunt het ontwerp van de C-Klasse sterk op dat van de grootste sedan in het gamma: de S-Klasse. Met die traditie breekt Mercedes bij de vierde generatie niet. Net als bij zijn grote broer is de middenklasser sedan getooid met ronde lijnen, gecombineerd met scherpe "smeden"™ over de flanken. Deze maken van de auto een stijlvolle, doch dynamisch aandoende auto. Net als bij de vorige generatie is er keuze uit twee types grille: ƒ de typische grote, verchromde grille met een ster op de motorkap, ƒ twee dikke lamellen en een grote ster ƒ-n de grille. Dat 90% van de reeds verkochte W205™s zijn voorzien van laatstgenoemde, is een teken aan de wand. Ook wij vinden het ontwerp van de auto beter in balans en dynamischer met de type grille die al prijkte op de iconische 300SL Gullwing.

17 Inch velgen waren 20 jaar geleden enkel voorbehouden aan de meest sportieve versies. Tegenwoordig is deze maat het minste wat je verwacht onder een auto als deze. Toch kan de auto " voor een nog fraaier uiterlijk " wel een maatje groter gebruiken. Waarbij niet gezegd wordt dat de velgen op de auto hem misstaan. De door

Mercedes-Benz C-Klasse C180 Avantgarde

ons gereden auto is voorzien van de metallic lak â€œTenorietgrijsâ€™™, waarbij bij een goede lichtval precies de mooie lijnen worden weergegeven. Bij een donkere lakkleur vallen deze lijnen weg. Dit is jammer, want juist dÃ¡t geeft het ontwerp zijn dynamiek.



Premium ruimte

In de â€œpremium-sectieâ€™™ van de middenklasse is een grote binnenruimte geen vereiste. Zoek je veel ruimte op de achterbank, dan laat je autoâ€™s als de C-Klasse, 3 Serie en de A4 staan. Beter gezegd, die liet je staan; De nieuwe â€œCâ€™™ biedt die ruimte wel. Niet alleen voorin zit je ruim â€œ enigszins genesteld tussen de deur en de middentunnel â€œ maar ook op de achterbank kunnen zelfs lange bestuurders nog â€œachter zichzelfâ€™™ plaatsnemen, zonder klem te zitten. Deze ruimte gaat niet ten koste van de beschikbare liters geheel achterin. Met 480 liter is de waarde gelijk aan de eerder genoemde concurrentie.

Zoals gezegd zit je voorin prima. Dit geschiedt op fijn zittende en uitvoerig verstelbare stoelen. Gek genoeg zijn deze niet voorzien van leder, maar van een

Mercedes-Benz C-Klasse C180 Avantgarde

lederlook-bekleding. Hoewel het er niet onaardig uitziet, weten we uit ervaring dat deze bij warm weer onprettig warm wordt. Wij zouden Ã³f voor stof kiezen, of nog even doorsparen voor echt leer. Buiten de bekleding hebben we niks aan te merken op het interieur. We zijn er zelfs razend enthousiast over: wat ziet het er fantastisch goed uit! Is het binnenste van de S-Klasse enigszins over-the-top met een flinke hoeveelheid leer, hout en grote schermen, in de C is het beter in balans. De klokken zijn ondergebracht in twee tunnels en deze ronde vorm vind je terug in de tweeters in de portieren, de fraai gestileerde startknop en de ventilatieroosters. Vooral de drie exemplaren op de middenconsole springen in het oog. Het geheel is zwart, maar is door de glimmende pianolak en de aluminium strips zeker niet te donker. Het dikke, driespaaks stuurwiel maakt het geheel Ã©cht af.



Beter dan A en B

Bovenop het dashboard vind je het scherm van het multimediasysteem. Net als bij de A-Klasse en de B-Klasse is deze niet geïntegreerd in het ontwerp, maar lijkt het of het er later is op gezet. Bij de C-Klasse is dit wat minder hinderlijk door het grote formaat.

Mercedes-Benz C-Klasse C180 Avantgarde

Bediening gaat via het kunstzinnig vormgegeven bedieningsorgaan, centraal voor de middenarmsteun. Voor de bediening is keuze tussen een touchpad en een draaiknop. Anders dan in bijvoorbeeld een Audi, is de ergonomie niet altijd even goed. Zo konden wij geen knop vinden om naar een volgend nummer te gaan, terwijl het navigatiesysteem in beeld is. Daarvoor moet je terug naar 'media' en daar van nummer wisselen. Vervolgens druk je op het knopje met 'navigatie' en heb je de kaart weer in beeld. Het gaat, maar handig is het niet. Hoewel gebruik van de draaiknop in de meeste gevallen het snelst werkt, is het touchpad handig bij het ingeven van bestemmingen. De resolutie van het scherm is bovengemiddeld hoog. Hierdoor wordt zowel de kaart als de verschillende instellingen van de auto fraai weergegeven. Optioneel wordt de C-Klasse voorzien van 'Agility-select'. Via een schakelaartje op de middentunnel verander je de gasrespons, het stuurgevoel en de afstelling van de demping. Dit werkt snel en is erg handig als je snel wil inhalen, maar daarna ook weer rap terug wil naar de ecomodus.



Goed afgetraind

Voor 36.995 euro koop je al een C-Klasse. Heb je dat bedrag overgemaakt aan de plaatselijke dealer, dan ben je eigenaar van een C180. *Vroeger*™ kon je er van uitgaan dat er dan een motor van afgerond 1800cc onder de motorkap lag. Heden ten dage kun je daar niet zo zeker van zijn. In het geval van de *180*™ betreft het een blok met bijna 1.6 liter, voorzien van een turbo. Het resultaat is 156pk en een koppel van 250Nm. Zeker geen slechte waarden voor een instapmotor; Zowel bij BMW als Audi leveren de instappers een stuk minder vermogen. Voor dagelijks gebruik voldoet de C180 en heb je *"* als je niet onder de 6 seconden naar de *100*™ wil of iets dergelijks *"* nooit het verlangen naar meer vermogen. *156*™ Klinkt niet als een opwindende hoeveelheid vermogen, maar bij de nieuwe C-Klasse ligt dat anders. Ten opzichte van de vorige generatie verloor de sedan 100 kilo en *it* heeft zo *"*n voordelen. Niet alleen is de acceleratie sneller - ook mede dankzij de snel en vloeiend schakelende automaat - maar ook hoeft er minder gewicht de bocht door gestuurd en afgeremd te worden. Vooral het tweede is het sterke punt van de nieuwste generatie. Het weggedrag is in de basis comfortabel en gemoedelijk. Zet de auto in *Sport+*™ en je kunt de auto behoorlijk hard *"* en met een hoop vertrouwen *"* door een bocht sturen. Zonder enige moeite te doen om zuinig te rijden, haalden we een gemiddelde van 7,5 liter per 100 kilometer. Dit is ruim boven de fabrieksopgave van 5,4l/100 kilometer, maar een betere mix met meer snelwegkilometers zal het verbruik doen dalen.



Oplossing biedt succes

Dat de vorige generatie C-Klasse in verkopen terug liep, had meerdere redenen. Zo ontbrak een versie met een lage bijtelling, was het binnenste niet al te ruim en ontbrak het ontwerp het aan dynamiek. Voor dit alles is met de introductie van de nieuwe generatie een oplossing geboden. Over de ruimte binnenin en het fraaie ontwerp hebben we ons goedkeuren al gegeven. Lage bijtelling - dus minder dan 25% - is toebedeeld aan de handgeschakelde C180 en de C220 BlueTEC diesel. Later komt een hybride-variant die voor 14% bijtelling in aanmerking zal komen. Helaas is de C180 met de heerlijk schakelende '7G-TRONIC' niet goed voor minder bijtelling. Zeker door zijn soepele en snelle schakelen is het een dikke plus voor de auto. Een lage bijtelling zou ãn van de zaken zijn om de hogere aanschafprijs te verantwoorden. Toch is de nieuwe C-Klasse niet tã duur. Ten opzichte van zijn opponenten heeft de auto dusdanig meer kwaliteiten, dat hij deze extra investering zeker kan verantwoorden. Of het topjaar 2001 met deze auto wordt gehaald is koffiedik kijken, maar hij heeft het zeker in zich om dit te halen.

Plus

- + Fijne, soepele aandrijflijn
- + Zeer fraai en ruim binnenste
- + Stijlvol en dynamisch uiterlijk

Min

- Duurder dan concurrentie
- Met automaat geen 20% bijtelling
- Ergonomisch niet altijd top