

**Auto & Motor
TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Betere kwaliteit, prettiger rijcomfort

Duidelijk meer Klasse

Zeven jaar hield de tweede generatie C-Klasse het uit. Tijd dus voor een opfrisbeurt. De nieuwe C heeft voldoende klassieke Mercedes-trekjes behouden, waar won aan uitstraling, ruimte en rijcomfort. Hier staat een kloeke middenklasser, die ongetwijfeld goed gaat scoren in de zakelijke automarkt. Wij reden de C 220 CDI Automaat.

In veel opzichten volgt de nieuwe C, de twee jaar geleden geïntroduceerde S-Klasse. Voorbeelden zijn de uitgebolde voorspatschermen, de grille en de vorm van de achterlichten. De koplampen hebben zelfs iets weg van die van de kostbare CL en wie een Avantgarde bestelt, krijgt een sportieve lamellengrille met de ster in het midden. De nieuwe C-Klasse ziet er duurder en groter uit dan zijn voorganger. Knap gedaan, want de prijzen zijn slechts gering gestegen. Van buiten groeide de auto met 5 cm in de lengte, met 4 cm in de breedte en hij werd 1 cm hoger. De wielbasis won 4 cm, deze extra ruimte ging gelukkig grotendeels naar de beenruimte achterin.

Op de prijslijst staan de C 180 Kompressor en de C 200 Kompressor beide als enige nog onder de veertig mille vermeld. Het dieselprogramma begint met de C 200 CDI voor € 41.100,- en daarna volgt de C 220 CDI voor € 44.100,-. Hiermee ligt de 220 CDI precies in het segment van de Audi A4 2.0 TDI quattro, de BMW 320d en de Lexus IS 220d Business Luxury.

Met zo'n eenvoudig te definiëren concurrentie gaat de nieuwe C-Klasse een goede toekomst tegemoet. Vooral de viercilinder dieselmotoren zullen hoge ogen gooien. Vandaar onze testvoorkur voor deze 220 CDI.

Enorme souplesse

Mercedes heeft bij de ontwikkeling van de nieuwe C-Klasse met name de dieselmotoren flink onderhanden genomen. Bij de C 220 CDI

common rail-motor heeft dat onder meer geresulteerd in een vermogen van 125 kW bij 3800 t/min in plaats van 110 kW bij 4200 voorheen. Het koppel bedraagt nu 400 Nm bij 2000 t/min. Dat betekent een uiterst bruikbare 60 Nm meer dan bij de vorige motor, een verbetering van 18%! Mercedes claimt in totaal 90 onderdelen van de motor te hebben verbeterd en vernieuwd. De details kon u al lezen in de mei-editie van AMT. Hoogwaardige gloeibougies en een balansas zorgen voor een rustiger loop met een lager motorgeluid als resultaat. 'Als ware het een zes-cilinder', aldus de Mercedes-ingenieurs. Dat laatste valt overigens wel mee. De 220 CDI is momenteel wel één van de beste diesels op de markt qua verbruik, uitstoot en brandstofefficiency. Ondanks het iets hogere vermogen is de auto niet veel sneller geworden. Het gaat hier duidelijk om punten achter de komma. Maar de souplesse nam wel degelijk toe en ook loopt hij nog nét weer iets mooier rond. Wat je met kengetallen als 125 kW en 400 Nm ook wel mag verwachten. Het is een fijne motor waarmee je snel vooruit komt, goed en veilig kunt inhalen, en die smeuïger en stiller zijn werk doet dan voorheen. Opvallend is dat hij met 900 t/min behoorlijk snel stationair draait. Maar op de snelweg met 120 km/h geeft de toerenteller amper 2250 t/min aan! Prima. Natuurlijk kan het altijd allemaal nog beter en uit ervaring weten we dat de grotere 165 kW 320 CDI zescilinder een absolute droomdiesel is, die in de C-Klasse helemaal niets



De achterlichten lijken haast van de Maybach te zijn geleend. De bagageruimte is 20 liter gegroeid.

meer te wensen over laat. Het prijsverschil van € 8.500,- is daar dan ook wel naar! De automaat met vijf overbrengingen (de 7-traps is er bij de diesels alleen voor de C 320 CDI) zorgt voor perfecte schakelmomenten. Handbediening kan door de pook op een weinig natuurlijke manier heen en weer te bewegen. In de S-stand voor Sport in plaats van de C voor Comfort, schakelt hij later op en eerder terug. Voor een alerte rijstijl kan dat handig zijn, voor de rest is de C-stand prima. Het is mogelijk dat je met een handgeschakelde zeskbak sneller bent, iets sportiever rijdt en zelfs ook beter bij de les bent, maar de combinatie van de 220 CDI en deze automaat is voor dagelijks gebruik in druk verkeer zéér bevredigend.

Modern klassiek

Het interieur van de nieuwe C-Klasse is niet supermodern maar eerder modern-klassiek. Zoals je dat van een Mercedes mag verwachten. Onze auto was van keyless entry voorzien. Als je de C-Klasse voor boodschappen gebruikt of voor allerlei andere zaken waarbij je de handen regelmatig letterlijk vol hebt, is dit een verslavend extra! Het lederen interieur (een redelijk betaalbare optie) is perfect in elkaar gezet, smaakvolle en dure materialen vergroten de indruk dat je in een veel duurdere auto zit dan je in werkelijkheid doet. Zowel het instrumentarium als de middenconsole doen slanker aan dan voorheen, de afleesbaarheid van de instrumenten laat wei-



De nieuwe C-Klasse heeft veel designtrekjes van de grote S. Qua uitstraling is de populaire C er duidelijk op vooruit gegaan.

nig te wensen over, al zijn we geen voorstander van zilverkleurige randen. Die vergroten de duidelijkheid niet.

Voorin zit je voortreffelijk, mede dankzij de in onze testauto aangebrachte elektrische bediening van de stuurkolom en beide voorstoelen met geheugen en natuurlijk niet in de laatste plaats vanwege de uitstekende stoelen zelf. Mercedes monteert een modern, driespaaks stuurwiel. De bediening is geen zoekplaatje. Bestel je geen 'Comand', dan mis je een voortreffelijk navigatiesysteem met vele extra functies. Alle bedieningshendels en de knoppen op dashboard, console en stuurwiel, wijzen voor zich. De Comand-bediening met draaiknop vlak achter de pook, vergt enige studie. Maar er is een lekker dik instructieboek...

De hendel van de als extra te bestellen cruise control zit links aan de stuurkolom en daarmee op de verkeerde plaats. Je tikt 'm te vaak aan in plaats van de clignoteurhendel en dat is lastig. Waarom niet naar de lege rechterkant verplaatst?

De nieuwe C-Klasse is niet opeens een ruime auto geworden, maar elke centimeter helpt. Met name achterin, waar je nu wel met twee volwassenen terecht kunt. De Elegance heeft daar een middenarmsteun met twee bekerhouders. Een skiluis is er niet, voor een omklapbare rugleuning wordt een bedragje extra gevraagd. Ruimte voor allerlei kleinigheden is er genoeg, ook al is het dashboardkastje nogal klein. Maar de portierbakken zijn nu bruikbaar dan voorheen. De testauto was van dusdanig veel extra's voorzien dat hij in totaal op € 72.246,- uitkwam. Idi-

De bedieningsknoppen op het stuurwiel zijn voor de audio en de telefoon. De ronde klokken hebben een chique zilveren rand.

Het interieur is uitnodigend en straalt echte Mercedes-klasse uit. Al was onze test-C wel erg rijk uitgedost. Het interieur is iets ruimer geworden.

De achterbank heeft een armsteun met bekerhouders. Twee volwassenen vinden er een comfortabele zitplaats. Een praktisch doorklapsysteem voor de rugleuning is een extra.

oot eigenlijk, want daar heb je ook een E 320 CDI voor!

Maar we kunnen er vanuit gaan dat ook een Classic C-Klasse er qua standaarduitrusting al erg warmpjes bij staat. Je mist dan wél de Comand en de memorypakketten op de stoelen, ook het glazen schuifdak, de keyless-go en een duur surroundsysteem, intelligent light system en nog meer details moet je dan niet bestellen. Maar wat blijft is een solide, goed uitziende auto met automatische, links-rechts gescheiden airco, elektrische ruiten en spiegels, afstandsbe-



De middenconsole is overzichtelijk ingericht. Een mooi extra is het navigatiesysteem met groot scherm. Standaard is een links-rechts gescheiden klimaatregeling.

diening en nóg meer uitstraling dan zijn succesvolle voorganger al had.

De bagageruimte meet in de nieuwe auto 475 liter, 20 liter meer dan bij de 'oude' C. Onder de vloer staat een 95 Ah accu, ernaast ligt slechts een mager thuishokertje.

Comfortabel rijden

Mercedes-Benz deed de laatste jaren al iets minder enthousiast mee aan de mode om sportief 'harde' auto's te bouwen. Met de nieuwe C-Klasse heeft het merk met een mooie onderstelcon-



Elektronische onderhoudsassistente

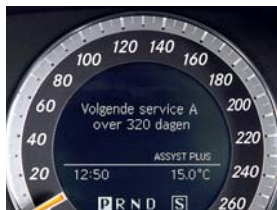
Ook in de nieuwe C-Klasse past Mercedes het beproefde Assyst Plus toe. Afhankelijk

van de gebruiksomstandigheden en ingeprogrammeerde voorwaarden, berekent dit onderhouds-systeem het noodzakelijke onderhoud. Op het combi-instrument geeft Assyst Plus aan welke service (A of B) en welke extra werkzaamheden nodig zijn. Ook geeft het combi-instrument advies over optionele werkzaamheden, die niet beslist noodzakelijk zijn

maar het gemak van de klant dienen. Voor de Nederlandse C-modellen (benzine en diesel) is Assyst Plus ingesteld op een interval van 25.000 km. De mogelijkheid bestaat, als de klant dat wenst of omstandigheden daartoe aanleiding geven, om het onderhouds-systeem op een andere waarde te programmeren. Voor de oliewissel bij de benzinemotoren adviseert Mercedes een MB 229.3 of 229.5 (door dealer in te programmeren) en voor de dieselmotoren een MB 229.31 of 229.51 low Saps-olie (in verband met roetfilter). Klepspelingscontrole is bij geen van de motoren nodig. Ook

De moderne viercilinder diesels presteren voortreffelijk in de nieuwe C-Klasse. Vermogen en koppel zijn beduidend verbeterd, evenals de souplesse.

hebben ze allemaal een onderhoudsvrije kettingaandrijving voor de distributie. De bougies gaan afhankelijk van het motortype 70.000 tot 110.000 km mee (of vier jaar), het luchtfilter 80.000 tot 100.000 km (of vier jaar). De vervangingsinterval voor het interieurluchtfilter bedraagt 25.000 km als het een 'standaard' stoffilter betreft en 50.000 km als het gaat om een actief koolfilter. Bij kilometerstand 60.000 moet eenmalig de transmissie worden ververs.



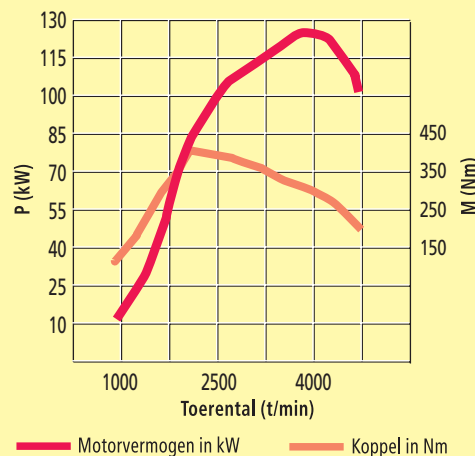
Het Assyst Plus-systeem dirigeert de C-rijder naar de werkplaats, wanneer het tijd is voor onderhoud.

Modelserie en prijzen

Mercedes C 200 CDI:	€ 41.100,-
Mercedes C 220 CDI:	€ 44.100,-
Mercedes C 320 CDI:	€ 52.600,-
Mercedes C 180 Kompressor:	€ 37.400,-
Mercedes C 200 Kompressor:	€ 39.900,-
Mercedes C 230:	€ 43.200,-
Mercedes C 280:	€ 44.700,-
Mercedes C 350:	€ 56.000,-

ESP stabiliteitssysteem:	standaard
Brake Assist System:	standaard
Zij-airbags:	standaard
Knie-airbag bestuurder:	standaard
Windowbags:	standaard
Waarschuwingssysteem bandenspanning:	standaard
Lichtmetalen velgen:	standaard vanaf C 200 Kompressoren C 220 CDI
Bi-xenon verlichting:	optie (€ 1.371,-)
Elektrische ramen:	standaard
Elektrische stoelverstelling:	standaard
Cruise control:	standaard op C 350 (overige + € 295,-)
Automatische airconditioning:	standaard
Audiosysteem:	standaard
Navigatiesysteem:	optie (€ 3.217,-)
Lederen bekleding:	optie (€ 2.676,-)
Automatische transmissie:	standaard op C 350(overige + € 3.005,-)
Roetfilter op diesels:	standaard

DaimlerChrysler Nederland
 ☎ (030) 247 19 11
 www.mercedes-benz.nl



Testmetingen



Max. vermogen (fabrieksopgave):	125 kW bij 3800 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave):	400 Nm bij 2000 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h: 6,2 sec.	0-100 km/h: 9,0 sec.....
80-120 km/h: 5,9 sec.	
Geluidsmetingen:	
80 km/h: 62 dB(A)	100 km/h: 64 dB(A)
120 km/h: 66 dB(A)	
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit:	8,1 liter op 100 km
Buitenweg:	4,9 liter op 100 km
Combinatierit:	6,1 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:	7,5 liter op 100 km
Topsnelheid (fabrieksopgave):	227 km/h



Uitstraling, uitrusting en comfortabel rijden zijn de grootste verbeteringen die de nieuwe C-Klasse ten opzichte van zijn voorgangers biedt. Hij is mooi gebouwd, voelt oersolide aan en is wars van modetrends. Dat geldt met name voor het klassieke, stijlvolle interieur. De zeer comfortabele vering zit een dynamische rijstijl bepaald niet in de weg.



Het blijft vreemd om voor een dure auto als deze nog extra te moeten betalen voor een rensensensor, cruise control en een inklapbare achterbank. En de hendel van die cruise control zit aan de verkeerde kant, die zou best naar rechts kunnen. Verder viel het ons op dat de C-Klasse nogal zijwindgevoelig is.

structie en veel kunstig testwerk, kans gezien om een zeer uitgebalanceerde, comfortabele auto op de weg te zetten zonder dat dit ook maar enigszins ten koste is gegaan van een perfecte wegligging. Onze testauto kwam met een parameter-stuurbekrachtiging, die afhankelijk van de snelheid de bekrachtiging varieert. Dat is een niet duur maar uiterst prettig ding. De C 220 CDI voelt uitermate veilig aan en hij maakt kinderspel van zeer hoge bochtsnelheden. En dan dat comfort! Zonder op een zwevend tapijt te gelijken neemt de Mercedes met het grootste gemak kinderkopjes, dwarse naden en ook gaten en kuilen zonder dat je daar als passagier al te veel van merkt. Hij voelt lekker stabiel aan en geeft vooral veel vertrouwen. Daarom viel het ons des te meer op dat hij onverwacht zijwindgevoelig was. Los daarvan is de nieuwe Mercedes C een dijk van een auto, weer een stuk beter dan zijn voorganger.

Dick Schornagel