



Pawel Piotrowski
28 november 2008

© Rijtesten.nl

Change

Parkeergarages van middelgrote ondernemingen zagen er nooit echt spannend uit. Niet alleen het grijze beton en de duistere TL-verlichting waren weinig boeiend, ook het wagenpark bestond jarenlang uit niet echt appetijtelijk blik. Grijze plastic bumpers stonden zij aan zij in een lange onophoudelijk lijkende rij. Alleen wie het echt gemaakt had kon zich een jaloersmakende slee veroorloven. Die jaren zijn voorbij, de tijden zijn veranderd. De oude koektrommels van assistent accountants zijn vervangen door flitsende bolides die dankzij hun Business pakketten minstens op hippe lichtmetalen schoenen staan. Gewaagd zijn in, wie het zich kan veroorloven rijdt premium. Wij Nederlanders zouden echter onszelf niet zijn als we niet op de kleintjes zouden letten. En dus zijn de groene schone modellen sinds een kleine drie jaar een echt succesnummer. Trendsetter was de Passat Bluemotion, inmiddels hebben ook de drie Duitse premiummerken dit afzetgebied ontdekt. De nieuwste telg is de Mercedes-Benz



Calvinistisch aantrekkelijk

Vanaf â,-699,- per maand is het nu ook mogelijk om groen â€ of blauw, zo u wilt â€ met een C-Klasse te rijden. Deze prijs geldt weliswaar voor de C180 Kompressor BlueEFFICIENCY, maar de bestickerde boodschap op de flank is duidelijk:

Mercedes-Benz doet mee. En dat tot verrassing van sommige medeweggebruikers, die met wisselende snelheden rondom de C-Klasse slalommen om te kijken of ze het wel goed gelezen hebben. Verbaasde, vriendelijke maar ook afgunstige blikken vallen mij ten deel. Blijkbaar kleeft er aan onze spierwitte Mercedes toch nog een vies imago. En dat terwijl de auto op de kleur na an sich de bescheidenheid zelf is. Geen protserige wielen sieren de koets, noch zit er een vette Avantgarde-ster in de grille. Integendeel, deze BlueEFFICIENCY is zo calvinistisch als het maar kan.



Deze ingetogenheid staat hem goed. Maar de modest lijkende uitrusting is bedrog. Om de leaserijder aan te trekken zitten er op de BlueEFFICIENCY standaard items die je op andere uitvoeringen mist. We zien onder andere gesmede lichtgewicht zevenspaaks velgen, slankere spiegels en zelfs een verlaagd onderstel. Al deze items hebben tot doel om de lucht- of rolweerstand te verminderen. Daarnaast heeft de grille twee dichte in plaats van open lamellen en is de bodemplaat geheel vlak. De esthetische meerwaarde van al deze aanpassingen is mooi meegenomen. Vooral de velgen en het met enkele millimeters verlaagde onderstel zorgen ervoor dat de C wat dikker overkomt dan zijn uitgekledede gelijke.

Een witte lakkleur is niet ieders smaak. Gewaagd is het wel, tevens durven wij te beweren dat de C-Klasse het best kan hebben. Zeker op onze vrij bescheiden aangeklede versie kan een witte kleur twee verschillende kanten op slaan. In dit geval zijn wij van mening dat de maagdelijk witte kleur een smaakvolle keuze vormt. De vormen en lijnen van de carrosserie komen net wat beter tot hun recht dan in het obligate zwart of grijs. Zeker op een niet al te uitbundig uitgedost exemplaar voegt de witte kleur iets sierlijks toe, dat je anders zou missen. Gelukkig detoneren tegenwoordig geen storende zwarte beschermstrips of handgrepen meer, zoals vroeger weleens het geval was. Slechts de zwarte strip boven de kentekenplaat " die bij de Elegance en Avantgarde chroomkleurig is " verstoort het verder gelijke beeld.



Kaal is anders...

Het enige gemis in het interieur is de vermaarde automaatpook. Deze geliefde optie onder Mercedes-rijders is op de BlueEFFICIENCY niet leverbaar. Met scepsis kijken we rond naar wat we nog meer moeten missen ten opzichte van de rijker uitgevoerde exemplaren. We kunnen kort zijn: vrijwel niets. Het enige curieuze is dat er wel bijbetaald dient te worden voor een radio. Want voor de rest hoeft zich de bestuurder geen luxe en comfort te ontberen. Vanzelfsprekend zijn alle ramen elektrisch bedienbaar, is er een gescheiden automatische airco gemonteerd en is radiobediening vanaf het stuur mogelijk. Daarnaast zijn de stoelen deels elektrisch te verstellen. Voor wie dit nog niet voldoende vindt is er tijdelijk het First Edition pakket beschikbaar voor de BlueEFFICIENCY. Dan krijg je voor een bedrag van precies nul euro zaken mee als een regensensor, parktronic, telefoonvoorbereiding en Audio 50 APS DVD-navigatie. In de door ons gereden C is dit wel ge $\frac{1}{4}$ grade naar het COMAND-systeem met groot



navigatiescherm.

Exclusief voor de BlueEFFICIENCY modellen is een verbruiksmeter in het multifunctionele display achter het stuur. Daarop kan men onder andere aflezen hoeveel het actuele verbruik bedraagt. Maar er is meer mogelijk. Zo kan men desgewenst de navigatieaanwijzingen via dit display volgen, of in het telefoonboek scrollen. De algehele bediening van de C-Klasse staat op een hoog niveau. Zowel qua logische bediening als ergonomie is er niks op aan te merken, alleen het aircopaneel zit wat laag in het dashboard. Qua materiaalgebruik en afwerking valt er ook maar weinig te zeuren. Over het algemeen bestaat het dashboard uit mooie materialen en is de afwerking goed voor elkaar. Bijgevolg is dat kleine missers wat pertinentier aanwezig zijn. Zoals de luchtroosters bij de deuren, die merkwaardig genoeg van hard plastic zijn en niet echt mooi aansluiten op het dash.

De C-Klasse is het kleinste zakelijke model van Mercedes-Benz. Dat klein mag je gerust opvatten als adequaat ruim voor deze klasse. In tegenstelling tot de luchtigere E-Klasse past de C als een op maat gemaakte handschoen. Voorin is het ruimteaanbod voldoende, maar zeker niet royaal. Belemmerend is de nogal brede middenconsole, vooral langere personen zullen met hun rechterknie er tegenaan hangen. Achter vormt vooral het gebrek aan hoofdruimte het grootste kritiekpunt. Reeds tijdens het instappen is het nodig om het hoofd goed in te trekken wegens de aflopende daklijn. Eenmaal plaatsgenomen wordt het niet beter. De zitting is weliswaar voldoende lang en goed geprofileerd, de beenruimte houdt echter ook niet over. Irritanter is echter het harde uitstekende plastic van de stoelleuning, ook hier is een botsing tussen de knie en het plastic onafwendbaar. Bij de concurrentie is het echter ook niet veel beter gesteld.



© Rijtesten.nl

Echte efficiency

De beloftes op papier zijn glashelder. Door een lichtere constructie, verbeterde aerodynamica, verlaagde rolweerstand en aangepast energiemanagement is het verbruik van de toch al zuinige C200 CDI gedaald met zo'n 10,5 procent. Dat betekent dat de C200 CDI BlueEFFICIENCY gemiddeld nog maar 5,1 liter per 100 kilometer zou verbruiken. Op papier, welteverstaan. Onder reële dagelijkse omstandigheden schommelde ons verbruik namelijk tussen een acceptabele 5,9 en 6,3 liter per 100 kilometer. En dat zijn zeer nette waardes, zeker gezien het feit dat het gaspedaal gedurende de test niet altijd in de eco-stand stond. Met een nog sterkere gedisciplineerde rijstijl moet er dus zeker nog wat ruimte aan de onderkant zijn. De verbruiksmeter in het display is wel wat optimistisch, maar de cijfers die het metertje toont op snelwegtempo zijn indrukwekkend. Met ingeschakelde cruise control en de bak in de zesde versnelling duikt het verbruik tot onder de vier liter per 100 kilometer.



Ook bij hogere snelheden verschuift het sympathieke staafje niet veel verder dan het cijfer zes.

Zuinig rijden hoeft zeker niet synoniem te zijn aan rijden met een slakkengang. De prettige en soepele 2148cc metende dieselkrachtbron schopt het namelijk daarnaast tot een aanvaardbare 136pk en 240Nm. Daarmee is de C-Klasse vlotter onderweg dan een aanzienlijk deel van het Nederlandse wagenpark, maar ook bij onze oosterburen staat de minst krachtige dieselkrachtbron zijn mannetje. Meekomen met het verkeer vormt dus totaal geen probleem, voor echt sportieve aspiraties is een krachtigere motor echter beter aangemeten. De 200 CDI is meer van het comfortabele en schakelluie karakter. Hij is dan ook niet vies van een rauwige potente dieselklank bij een koude start, maar afgezien daarvan is het een prettig stille en onopvallende motor. Slechts bij stationair stilstaan voor een stoplicht dwingt het energiemangement de naald van de toerenteller naar beneden, wat een brommerig lopende " maar wel zuinigere " motor tot gevolg heeft.

Bij de daarop volgende acceleratie is de krachtbron weer goed bij de les. Vanaf 1.400tpm begint dan de echte versnelling, die voortduurt tot zo'n 3.500 toeren per minuut. Overschakelen naar het volgende verzet resulteert opnieuw in een duw in de rug dankzij de goed afgestemde versnellingen. De volledige trekkracht van 240Nm is dan meteen volledig aanwezig en van een turbogat is geen sprake. Onder die voelbare grens van 1.400tpm voelt de diesel wel wat lui aan. Toch blijft ook dan de smeulge loop aanwezig, het gebrek aan trekkracht in dit toereengebied kunnen wij dan ook alleen verklaren door het toegepaste motormanagement. Terugschakelen is voldoende om weer met gemak te versnellen. Dat schakelen gaat trouwens trefzeker en met voldoende gevoel. De koppeling laat zich daarnaast exact doseren en het gemis van een automaat is quatsch. Jammer blijft alleen de net iets te korte eerste versnelling, waardoor de auto in dat verzet nogal nerveus aanvoelt bij het wegrijden.

Voor rijden alleen is een motor niet genoeg. We hebben al in verschillende gedaantes van de C-Klasse gereden, en elke keer verschilden de uitvoeringen ook minimaal van elkaar. Dat geldt ook voor de BlueEFFICIENCY. De auto spoort wat minder stabiel dan



zijn beter gemotoriseerde broeders. Vooral op de snelweg zoekt het onderstel naar onze smaak net wat teveel naar het juiste pad. Een en ander zal wel liggen aan het lagere ledige gewicht en de verminderde druk op de neus door de kleinere motor. Qua stuurgedrag is deze spaarversie dan weer een tikje minder vaag in rechte lijn, wat zou kunnen liggen aan de pomp van de stuurbekrachtiging die dan ten behoeve van het verbruik wordt uitgeschakeld. De besturing is sowieso typisch des Mercedes. Vooral bij het insturen van een lange bocht mis je feeling en weerstand. Daarnaast is het zelfcentrerende effect te gering, wat een afstandelijk karakter tot gevolg heeft.

Dat laatste is betreurenswaardig, het onderstel kan namelijk betamelijk veel aan. Het is natuurlijk op comfort getrimd, slechts de Energy Saver banden doen daar afbreuk aan door hun stoterige karakter. Het comfort doet echter geen afbreuk aan de veilige stabiliteit. Zelfs in extreme situaties zoals uitwijkmanoeuvres " op een afgesloten terrein " blijft de achterkant goed in het gareel. Ook bij abrupte koerswijzigingen is er geen sprake van een uitbrekende kont. Het ESP grijpt weliswaar merkbaar abrupt in met harde remingrepen, maar die zijn meer bedoelt om de flink ondersturende voorkant op koers te houden. Juist de achterwielaandrijving duwt de achterkant de goede kant op, maar niet teveel.



Dubbele winst

Uiteindelijk blijkt de C200 CDI BlueEFFICIENCY een nette zakelijke limousine te zijn die nadrukkelijk op comfort is gericht. In vergelijking met de 3 serie van BMW mist de C-Klasse vooral op het punt van besturing scherpte en gevoel. De eerstgenoemde is inmiddels recentelijk gefacelift en vormt nog steeds de maatstaf in het segment. Niet alleen qua sportieve rijeigenschappen overtreft de 3 serie de C-Klasse, ook in het aanbod van zuinige dieselmotoren staat BMW vooralsnog bovenaan. De betere keuze is echter moeilijk aan te geven, die hangt met name af van de persoonlijke voorkeur en smaak. Wie meer op zoek is naar comfort zal eerder terecht komen bij Mercedes-Benz, sportieve rijders zullen hun heil bij BMW vinden.

Wat uit deze test volgt is dat sportief en zuinig rijden geen tegenovergestelde meer van elkaar zijn. De goede oude tijden van de sympathieke maar ontzettend trage W124



Mercedes-Benz C-Klasse C200 CDI BlueEFFICIENCY

200D gaan we dus zeker niet herleven met de moderne spaarmodellen. Wel gaan we een tijd tegemoet van winst voor het milieu en de portemonnee. Want dat een goed uitgeruste BlueEFFICIENCY niet de wereld hoeft te kosten is al af te lezen aan de gunstige vanaf prijs.

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

- + Laag verbruik
- + Goede prestaties
- + Complete standaarduitrusting

Min

- Besturing mist precisie
- Beperkt ruimteaanbod achterin
- Spoor- en windgevoelig