



Wilbert Huls
10 april 2010

© Rijtesten.nl

Bye bye Kompressor

Een van de meeste kenmerkende typeplaatjes van de voorbije jaren is misschien wel de aanduiding Kompressor achterop diverse Benzen. Waar de meeste merken het type motor hooguit met enkele karakters vermeldden, had Mercedes-Benz een heus tienletterwoord nodig. Toch wordt deze magische term stukje bij beetje aan de kant geschoven. Met de onlangs geïntroduceerde 200 CGI motor konden we proeven aan de vernieuwde techniek van Das Haus.



Turbo vs. compressor

In de basis is het blok met de naam 200 CGI gelijk aan het 200 Kompressor blok, dat met handgeschakelde versnellingsbak overigens nog steeds leverbaar is. Het grote verschil zit hem in het feit dat Mercedes-Benz nu ook is overgegaan op een gangbare "door uitlaatgassen aangedreven" turbo in plaats van de mechanisch aangedreven compressor om de inlaatlucht samen te persen. Een eerste blik op de cijfertjes wekt de indruk dat er geen noemenswaardige veranderingen zijn met een gelijkgebleven maximaal vermogen van 184 pk en een slechts licht toegenomen koppel van 270 Nm. Toch is dat ene cijfertje verschil bij het toerental waarop het maximale koppel bereikt wordt van wezenlijk belang, slechts 1.800 toeren hoeven gemaakt te worden in plaats van 2.800. Ondanks dat een turbomotor traditioneel meer last had van een hiaat in vermogensopbouw in het lage toereengebied dan een compressormotor, blijkt uit bovenstaande cijfers wel dat dat niet meer aan de orde is.



© Rijtesten.nl

Rechterbaan

De voordelen van de extra trekkracht bij een laag toerental zijn goed merkbaar in de souplesse waarmee de C-Klasse vanuit stilstand weggrijdt. Tevens kan de vijftraps automaat hierdoor vlot opschakelen, zonder merkbaar aan kracht in te boeten. Het maakt de aandrijflijn tot een zeer comfortabele. Het geluidsniveau van het motorblok is daarbij zelfs nihil, want pas bij excessieve versnellingen dringt een wat rauwer geluid de cockpit binnen. Ondanks het feit dat je je in een hippe middenklasser verplaatst die heel wat potentie heeft, is de verleiding "als je het zo kan noemen" toch groot om lekker rustig aan te doen. Niet zelden werden stukken snelweg relaxt op de rechterbaan doorgebracht zonder exact aan de maximaal toegestane snelheid te voldoen, laat staan er overheen te gaan. Het illustreert hoe het comfort zijn weerslag kan hebben op de bestuurder.

Uiteraard ontbreekt het de bestuurder daarbij in een rijk geoutilleerde cockpit aan vrijwel niets. Allerlei technische gemakken ondersteunen de bestuurder bij het rijden of veraangenamen het verblijf in de auto op andere manieren. Enkel het navigatiesysteem komt daarbij wat onderbemeten over. Dat slaat niet zozeer op het topografische bereik " want zelfs in de Duitse hoofdstad heeft het tijdens de test zijn dienst bewezen " , alswel op de pijltjesopzet. Bij een dergelijk complete auto van bijna 50 mille wil je toch op zijn minst een kaartje zien dat al op aftermarket navigatiesystemen van net 100 euro zit.



Oversteek

Maar zoals gezegd is de potentie er zeker wel. Met name in de Avantgarde-trim van het testmodel staat er een voor Mercedes-Benzbegrippen een uitermate sportieve middenklasser. Met een ster in de grille van het formaat Actros en fel schijnende



dagrijverlichting komt er wel iets op je af als deze C-Klasse je nadert. Waar in vroeger jaren een wereldzee de merken BMW en Mercedes-Benz leek te scheiden op het spectrum van sportiviteit, lijken de Stuttgarters bijna de oversteek gemaakt te hebben. Met name op het gebied van rijgedrag is het verschil met zijn voorgangers groot. Dat wil niet zeggen dat de C-Klasse geen comfort kent, het tegendeel is hierboven wel bewezen, maar het onderstel is daarentegen wel uitermate communicatief. Ook in de bediening zit voldoende precisie voor de momenten dat je wat meer dan gemiddeld vraagt van de auto en dat waren we in deze mate niet gewend bij vorige generaties van de C-Klasse.

Ook de stoelen kennen een bijpassende stevige, sportieve zit. Al blijft helaas de zijdelingse steun wel achterwege bij de overwegend vlakke stoelen. Deels elektrisch, deels handmatig zijn ze uiteraard op velerlei manieren te verstellen om zodoende een prettige positie te creëren in de riante, beschikbare ruimte voorin. Op de achterbank is die ruimte iets minder royaal en lichtelijk ondergeschikt gemaakt aan de esthetiek van de Estate, maar toch is het er voor een persoon van gemiddelde lengte niet vervelend vertoeven.



© Rijtesten.nl

Efficiënter

Uiteraard gaat Mercedes-Benz mee in de vaart der volkeren en breidt het zijn BlueEFFICIENCY-label steeds verder uit. Ook dit model past in die reeks en dat is op zich geen vreemd gegeven als je beziet dat de prestaties ten opzichte van de 200 Kompressor met automaat zijn toegenomen, maar het verbruik drastisch is afgenomen tot 7,5 liter per 100 kilometer. En dat het testgemiddelde op 7,7 liter uitkwam, geeft nog maar eens aan dat het een realistische waarde is. Helaas is de 200 CGI alleen nog maar leverbaar met een automatische vijfversnellingsbak en moet de liefhebbers van handwerk het nog met de Kompressor doen. Eigenlijk is het ook wel spijtig dat de bekende zeventrapsautomaat zijn duit op het gebied van efficiëntie nog niet in het zakje kan doen, laat staan dat een dubbele koppeling – die elders in een sportieve tak van de Benz-familie zijn intrede heeft gedaan – zijn diensten kan bewijzen. Daarmee had het zeker nog zuiniger gekund. Met name bij snelheden boven

de 120 km/u wanneer de verzetten op zijn en de motor met een hoog toerental exponentieel meer gaat verbruiken. Uiteraard hebben dat soort ontwikkelingsprocessen te maken met financiële afwegingen die op dit moment niet in het voordeel van alle zuinigheidsopties zijn uitgevallen, maar het zouden voor de toekomst zeker goede mogelijkheden kunnen zijn. Net als een start/stop-systeem op een auto met automaat, zoals de tegenstrever uit Ingolstadt dat inmiddels geïntroduceerd heeft.



© Rijtesten.nl

Briljant

Het motorblok was in zijn vorige hoedanigheid al niet iets om je voor te schamen, maar met de huidige aanpassingen die met name voor het verbruik zeer gunstige gevolgen hebben, is hij gepolijst tot een heuse briljant. In combinatie met de standaard comfortabel afgestelde automaat kent hij een relaxte loopcultuur die het statige



karakter van de auto vorm geven. Tegelijkertijd heeft de C-Klasse Estate het gezapige naast zich neergelegd " dat een auto met een comfortabele inborst zo makkelijk over zich kan afroepen " door toch sportieve accenten in rijden en exterieur naar voren te brengen. We wachten met spanning het voortschrijden der techniek in de stallen van Daimler af, aangezien dit motorblok voorzeker potentie heeft om nog efficiënter te worden met wat aanpassingen in de aandrijflijn. Hoe dan ook staat vast dat de C-Klasse met de huidige aanpassingen zijn tegenstrevers " die ook driftig met groene labels strooien " weer prima van replek kan dienen. Wat heet... ze zullen met argusogen volgen hoe deze knappe Estate het hun oogappeltjes moeilijk zal gaan maken.

Plus

- + Communicatief comfort
- + Effcierter geworden
- + Soepele aandrijflijn

Min

- Pijltjesnavigatie uit de tijd
- Motor niet met handbak leverbaar
- Kan nog zuiniger