

Strijd tegen stilstand

Opgejaagd door alle ontwikkelingen rondom de nieuwe 3 Serie van aartsrivaal BMW zag Mercedes-Benz zich genoodzaakt de C-Klasse op te frissen. Het grote nieuws lijkt de C-Klasse Coupé, die zich bij de familie voegde. Een afleidingsmanoeuvre eersteklas, want ook al zou je het niet zeggen, de Limousine en de Estate werden op liefst 2.000 punten herzien. Das Haus maakte de motoren zuiniger, tilde de kwaliteitsbeleving naar een hoger plan en vulde de optielijst van de C-Klasse aan met veiligheidsverhogende



rijassistenten die tot voor kort waren voorbehouden aan hogere segmenten. Eerder al reden we met de Estate, nu is het de beurt aan de Limousine.

Zoekplaatje bij uitstek

Het leeuwendeel van alle herzieningen zit verscholen onder het koetswerk, dat daardoor - oneerbiedig gezegd - slechts dienst lijkt te doen als een verpakking voor het onderhuidse nieuws. Toch gaan we niet zomaar aan het exterieur voorbij, om de heel eenvoudige reden dat Mercedes-Benz dat zelf ook niet deed. De Duitsers maakten van de gelegenheid gebruik om de C-Klasse lichtjes bij te schaven. Kleine kans dat je het direct ziet, want het is een zoekplaatje bij uitstek. Met vloeiender gelijnde koplampen en subtiel hertekende



bumpers is het vooral de neus die werd bijgepunct. Verder branden er voortaan LED's in de achterlichten en is het assortiment wielen wat uitgebreid. Gebleven is de strakke, ingetogen en zakelijke uitstraling, al klinkt dat bij deze brandweerrode Avantgarde met AMG-styling misschien wat geflatteerd. Leuk en gewaagd voor wie het hoofd boven het maaiveld uit durft te steken, maar de doorsnee zakenman zal zich eerder thuisvoelen in een minder uitbundige uitvoering. Daar zijn ze in Stuttgart goed op berekend: wie niet op zo'n sportieve finishing touch zit te wachten, wordt op z'n wenken bediend met de chiquere en meer op comfort gerichte Elegance.



Klasse hoger

Ook vanbinnen werd de C opgewaardeerd. Mercedes-Benz vernieuwde het dashboard en tilde de look-and-feel naar een niveau dat zelfs een klasse hoger niet zou misstaan - niet zo vreemd als je ziet dat grote broer E-Klasse hier model heeft gestaan. Zo kreeg het COMAND-scherm (optioneel met internettoegang) voortaan een vaste plek, zijdelings van de in kokers verzonken tellers. Die tellers worden 's avonds fraai verlicht, maar blinken overdag niet uit in afleesbaarheid. Een welkome aanvulling is de sierstrip, die het dashboard wat schwung geeft. De



aluminiumleg - standaard in iedere Avantgarde - ademt niet alleen sportiviteit, maar doorbreekt ook de donkere sfeer die in het interieur overheerst. Tot het AMG-sportpakket behoort namelijk antraciet gekleurde hemelbekleding, wat samen met het donkere dashboard zorgt voor een geborgen gevoel in de sportstoelen die onderdeel zijn van datzelfde AMG-pakket. Hoewel de ruimte voorin stukken beter voor elkaar is dan op de krappe achterbank, laat het zitcomfort te wensen over. De stoelen voelen hard aan en de zittingen zijn aan de korte kant, waardoor ze een fijne zitpositie in de weg staan. Het heerlijk beetpakkende stuurwiel, dat Das Haus uit de vijver van de CLS vist, is een pleister op de wonde.

Op vijandelijk gebied

Met een prijs van iets meer dan 4 mille laat Mercedes-Benz zich stevig betalen voor het naar haar huistuner vernoemde sportpakket. Voor zo'n bedrag mag je best iets verwachten en daarin stelt de Stuttgarter fabrikant gelukkig niet teleur. Zo wordt je C-Klasse niet alleen afgekleed met een sportieve outfit, maar staat 'ie ook op een 15 mm verlaagd sportonderstel. Daarmee is deze C tot op zekere hoogte best in staat om op te boksen tegen het cliché dat Mercedes-Benz geen rijdersauto's maakt. Want ook al is de C-Klasse net als vrijwel iedere andere



Mercedes-Benz op z'n best in rechte lijn, ook in bochten staat 'ie prima z'n mannetje. Waagt de C zich daarmee binnen het territorium van de 3 Serie? Ja en nee. Op bochtige wegen kun je je met de Benz heel aardig vermaken. De auto kleeft goed aan de weg en dankzij de directe, communicatieve besturing laten bochten zich soepel opvolgen zonder al te veel vaart te hoeven minderen. Sturen en schakelen



doet de C echter licht en zonder de vlezigheid van z'n eeuwige Beierse rivaal en als het erop aankomt, staat ook de onderstelbalans ten dienste van het rijcomfort. In essentie is de C-Klasse dan ook vooral een comfortabele reisgezel, die heer en meester is in het verslinden van snelwegkilometers.

Hoogstaand rijcomfort

Sterker nog: sinds de facelift leent de C-Klasse zich meer dan ooit voor het overbruggen van lange afstanden.

Mercedes-Benz verfijnde de C namelijk vooral onderhuids, wat resulteerde in zuiniger motoren onder de uit aluminium vervaardigde motorkap. De door ons geteste C 200 CDI moet daardoor met een liter diesel een indrukwekkende 21 kilometer af kunnen leggen! In veel auto's gaat zo'n laag verbruik ten koste van de prestaties, maar dat is in de C-Klasse gelukkig niet het geval. Want ondanks dat de auto zuiniger werd, laat de CDI nog



steeds 136 pk en 360 Nm op de achterwielen los - genoeg om in negen tellen de '100' aan te tikken. Als het moet, kun je zelfs een aardig partijtje meeblazen op de linkerstrook van de Autobahn: pas bij 218 km/h houdt de C het voor gezien. Prestaties die niet alleen prima voldoen, maar vooral ook bijdragen aan het rijcomfort van de C-Klasse. Na een klein turbogat geeft de CDI al bij 1.600 rpm het volledige koppel vrij, waardoor je heerlijk schakellui kunt cruisen. Dat komt niet alleen het verbruik ten goede - de C liet bijna 1 op 17 noteren - maar werkt ook positief uit op de geluidsproductie. Motorgeluid dringt enkel bij vollast door tot het interieur en ook wind- en bandengeruis blijven keurig op de achtergrond.

Voor de fijnproever

Hoe verfijnd ook, een hoofdrol is voor deze 200 CDI niet weggelegd. Die wordt opgeëist door de C 220 CDI, die met dezelfde motor onder de kap 163 pk levert en waarover slechts 20% hoeft te worden bijgeteld. Voor de particulier is de C 200 CDI echter een prima keuze. De 2,1-liter dieselmotor koppelt tevreden stemmende prestaties aan een laag verbruik en past prima bij het comfortabele karakter van de C-Klasse. Want ook al doet de C het in sportkledij heel aardig op een bochtig B-weggetje, in de basis is het nog



steeds een echte kilometervreter.

Niet alleen werd de auto op 2.000 punten verbeterd, tegelijk daalden ook de prijzen iets. Eén zwaluw maakt echter nog geen zomer: de aanschaf van een C-Klasse blijft een onverminderd kostbare aangelegenheid, waarbij de knip zelfs voor cruise control nog wijder open moet. Het laat zich raden dat lekkernijen als lederen bekleding, navigatie en xenon de prijs moeiteloos opdrijven naar een bedrag waarbij een E-Klasse in beeld komt. Mercedes-Benz' middenklasser compenseert dat met een bijpassende kwaliteitsbeleving en bevestigt daarmee eens te meer echt een auto voor de fijnproever te zijn.

Plus

- + Stille, soepele dieselmotor
- + Hoogstaand comfort
- + Kwaliteitsbeleving

Min

- Kostbare aangelegenheid
- Krappe achterbank
- Afleesbaarheid meterklokken