



Bjorn Blokzijl
13 mei 2016

Coupé(Ä)pleger

Lang waren coupés in het D-segment not done voor de premiummerken. Enkel BMW zette het concept van een Ächte coupé door met zijn 3 Serie coupé. Zowel Mercedes-Benz als Audi waagden zich niet aan een sportief ogende auto op basis van respectievelijk de C-klasse en de A4. Mercedes-Benz probeerde het wel met de compacte CLC, maar een echte coupé was het niet. Toch bracht Audi alsnog in 2007 de fraaie en tevens succesvolle A5 op de markt. De derde echt succesvolle speler in dit segment heeft gewacht tot 2011 om een echte coupé-versie van de C-Klasse op de markt te brengen. Eerder dan Audi brengt het laatstgenoemde merk nu een sportievere versie van hun nieuwe C-segmenter op de markt.

Qua design vooral lijkend op de grote broer S-Klasse Coupé moet de auto kopers vinden die niet de ruimte van een sedan of stationwagen nodig hebben, maar wel looks en een fraai interieur belangrijk vinden. Wij reden met de C 200, die als Edition 1 de klanten over de streep moet trekken om toch voor het merk met de ster te kiezen.



Rank lijnenspel

Zet de auto naast de vierdeurs sedan en je ziet dat er vooral veel verschillen zijn. De neus ziet er net wat agressiever uit en ook de lijnen over de flanken zijn een tandje anders. Geheel aan de achterzijde is de auto nauwelijks nog herkenbaar als zijnde een Mercedes-Benz. Dat wil zeggen, voor degene die de designtaal van het merk de afgelopen paar jaar niet gevolgd hebben. Met de S-Klasse Coupé in het achterhoofd is de kont juist geheel in lijn met wat die auto laat zien. Dit geldt voor het gehele ontwerp van beide coupés. Het lijkt er bijna op dat de ontwerpers de S-Klasse Coupé op de kopieermachine hebben gelegd en hem op 80% uitgeprint hebben. Dit is uiteraard niet zo en geeft het ontwerp van de 'C' te weinig krediet. Zet hem naast zijn directe concurrenten en het valt op hoe rank de Mercedes-Benz getekend is. De scherpe lijnen over de flanken en de naar binnen lopende lijn over de kofferklap versterken dit. Kijk je naar de raamlijn, dan valt op dat het een evolutie is van die van zijn voorganger. Door het simpele knikje aan het eind van deze lijn, heeft de auto ook van opzij echt zijn eigen gezicht.

Zoals gewend van het Duitse merk is er een breed scala aan wielen en pakketten

beschikbaar die het uiterlijk verfraaien. Standaard staat de auto op 17 inch lichtmetaal. Zoals wij hem reden staat hij op twee maten groter. Dat staat hem net wat beter, zeker in combinatie met het Seleniet-grijs en de chrome details zoals de fraaie 'briljantjes' in de grille.



Kunstwerkje

Toen we voor het eerst reden met de nieuwe C-klasse in 2014 waren we "razend enthousiast" over het interieur. Dat enthousiasme is in twee jaar tijd niet verdwenen. Wat hebben ze bij Mercedes-Benz toch een enorme stap gemaakt ten opzichte van de grote middenklasser die in 2011 gefacelift werd. De afwerking is vele malen beter en het ontwerp is veruit de mooiste in deze klasse.

Niet alleen het basisontwerp is goed, de details maken het tot een prachtig geheel. Neem de ongekend fraaie kapjes op de speakers in de portieren. Voor net geen 1.000 euro meerprijs krijg je een erg goed klinkend Burmester-geluidssysteem waarbij de genoemde speakerkappen een waar kunstwerk op zich zijn. Ten opzichte van de twee andere carrosserievarianten is het verschil - te zien vanaf de bestuurdersstoel -



beperkt tot een wat ander ontwerp van de deur.

Dit is het resultaat van het verdwijnen van achterdeuren. Niet alleen de indeling van het portier is anders, de deur is ook een stukje breder geworden. Hierdoor zit je net wat krappert dan in de sedan en stationwagon.

Hoewel het wel past bij een auto als deze, moet je een niet te breed postuur hebben. De stoelen zitten echter ontzettend goed. Ze zijn niet alleen comfortabel op lange ritten, in bochten geven ze ruim voldoende ondersteuning voor zowel de benen als de rug. Dankzij de multivoudig te verstellen stoelen en het ver naar je toe te halen stuurwiel, kan iedereen een goede zitpositie vinden. Dat geldt alleen op de voorstoelen. Op de achterbank moeten volwassenen niet eens proberen te gaan zitten. Hoewel de hoofdruimte nog wel meevalt, kun je je benen nergens kwijt als de bestuurder en bijrijder van een gemiddelde lengte zijn.

Op de stoelen, achterbank en op de diverse panelen vinden we geen leer en alcantara, maar leder-look en microvezel. Hoewel het er wel goed uitziet - zeker in combinatie met de fraaie lichtblauwe stiksels - is echt leer toch mooier. Waar de bekleding uit een ander materiaal vervaardigd is dan je verwacht, is dat niet zo bij de bedieningsknoppen. Wat aluminium lijkt, is het ook. Dit geeft het interieur een nog meer premium-uitstraling. In de praktijk ontstaat hierdoor wel een nadeel: staat de auto de hele dag in de brandende zon, dan worden de knoppen voor de bediening van het multimediasysteem zo warm, dat je ze een paar minuten niet kan gebruiken zonder je hand te branden.



Verre van een stakker

We reden de nieuwe C-Klasse inmiddels al met een dieselmotor en de instap-benzinemotor. In het vooronder van 'onze' Coupé ligt de op Ã©Ã©n na zwakste benzinemotor die op dit moment in de auto te verkrijgen is.

Zwak is daarbij wel relatief. Met 184 pk en een koppel van maximaal 300 Nm sla je verre van een modderfiguur op de Nederlandse wegen. Omdat het maximum koppel al bij 1.200 toeren per minuut beschikbaar is, is de versnelling vanuit stilstand indrukwekkend. De standaardsprint moet in 7,3 seconden worden afgerond.

Tijdens deze sprint klinkt de motor ietwat rauw, maar rijd je op cruise snelheid, dan is het een oase van rust.

Ook op tussensprints maakt de tweeliter furore met snelle reacties op het gaspedaal en een vlotte acceleratie.

Hierbij is de zeventraps automatische versnellingsbak een prettige toevoeging. Dankzij de soepele en snelle overgang naar het volgende verzet werkt hij niet alleen mee aan het rijcomfort, maar ook aan het sportieve gevoel van de auto.

Je kunt het heft in eigen handen houden door de flippers achter het stuur te gebruiken,

maar de automaat doet zelf zijn werk dusdanig goed dat je deze in de praktijk nooit beroerd. Mercedes-Benz levert de Coupé (buiten de AMG's gerekend) ook met benzinemotor als 250, 300 en 400 - de laatste alleen in combinatie met vierwielaandrijving - met respectievelijk 211, 245 en 333 pk. Toch ben je met de C 200 absoluut geen stakker. Sterker nog, je hebt nooit het gevoel meer vermogen nodig te hebben. Daarbij blijft het verbruik met 7,5 liter per 100 kilometer binnen de perken.



Van eco tot sport+

Op de middentunnel prijkt een schakelaar met als bijschrift: Dynamic.

Met deze schakelaar scroll je tussen de verschillende rijmodi die het Dynamic Handling Package Airmatic biedt.

Niet alleen de gasrespons en het stuurgevoel verandert, maar ook de demping en de schakelmomenten veranderen naar gelang de stand die wordt ingeschakeld.

Op Eco is het alsof er een spons onder het gaspedaal ligt, is de demping soepel en schakelt de automaat vroeg op. Aan de andere kant van het spectrum vind je Sport +. Waar bij veel auto's de verschillen tussen de standen nauwelijks merkbaar zijn, is dat

bij de C-Coupé anders. Is de auto als eco nog comfortabel, in de meest sportieve stand is het onderstel behoorlijk stevig en schakelt de automaat later naar een hoger verzet. Voor het verbruik is deze stand weinig gunstig, maar voor het rijplezier des te meer. In welke stand je de auto ook zet, het rijgedrag wekt altijd veel vertrouwen. Op- en afritten neem je met een hoge snelheid, zonder dat de auto een krimp geeft. Daarbij krijg je - vooral in de sportstanden - veel informatie via het stuurwiel en reageert het stuur direct en zonder vaagheid op de commando's.



Italiaanse flair

BMW kwam in 1992 al met de eerste coupé die gebaseerd is op een middenklasser. Audi had sinds de jaren '80 al de befaamde Quattro, die op zijn beurt de basis deelde met de Audi 80, maar tussen 1996 en 2007 was het in dat segment stil bij het merk met de vier ringen. Mercedes-Benz bleef lang achter, maar had wel een sterke troef in handen bij de eerste C-Klasse Coupé in 2011.

Met zijn stijlvolle en onderscheidende uiterlijk was het op het gebied van design direct raak. Gelukkig is deze ontwerpstijl geëvolueerd tot wat zowel de C-Klasse en



Mercedes-Benz C-Klasse Coupé c 200 Edit

S-Klasse Coupé geworden zijn. Met zijn ranke ontwerp krijgt hij bij een groot publiek de handen op elkaar. Hoewel zijn bijna Italiaanse flair haast on-Mercedes-Benz is, zorgt het er wel voor dat het merk nieuwe klanten kan verwelkomen die voorheen nooit kozen voor een ster in- of op de grille. Kies je voor een benzinemotor, dan biedt de C 200 een aantrekkelijk pakket.

Zeker in combinatie met de prettige automaat is hij zowel comfortabel als sportief te rijden. Samen met het prachtige interieur en het vertrouwenwekkende rijgedrag steekt hij zijn concurrenten zeker naar de kroon.

Plus

- + Fraai exterieurontwerp
- + Mooiste interieur in zijn klasse
- + Prettige aandrijflijn

Min

- Motor ietwat rauw bij acceleratie
- Bijna geen beenruimte achterin
- Wat breed portier