



Max Veldhuis
9 december 2018

More than meets the eye

In 2014 introduceerde Mercedes-Benz de huidige generatie van de C-klasse. Het werd een succesnummer: alleen al in 2017 werden er wereldwijd 415.000 exemplaren verkocht. Omdat de andere fabrikanten niet stilzitten, heeft de C een facelift ondergaan. Kan het succes worden voortgezet?

De update van de Mercedes C-klasse lijkt op het eerste gezicht misschien mild, maar onderhuids is er toch meer verbeterd dan je in eerste instantie zou vermoeden. Zo zijn er nieuwe motoren leverbaar, is de multimedia grondig herzien, zijn de mogelijkheden tot semi-autonoom rijden uitgebreid en is de negentrapsg 9G-tronic automaat voortaan leverbaar op alle motoren. Wij gingen op stap met de nieuwe C 200 d Estate om te kijken wat deze wijzigingen concreet betekenen voor de rijervaring met de C-klasse.



Zoek de verschillen

Wat de uiterlijke wijzigingen betreft is de facelift minder ingrijpend. Aan de voorzijde zien we nieuwe LED-koplampen, die eventueel te upgraden zijn naar het adaptieve Multibeam LED-systeem. Voor het overige is het exterieur van de C-klasse vooral een feest van herkenning. Het AMG-pakket, waarmee onze testauto uitgerust is, oogt sportief en geeft het uiterlijk van de auto een lekker agressief randje. Om de facelift wat extra kracht bij te zetten, zitten er nieuwe vijfspaaks wielen onder de auto en heeft de diffuser een ander ontwerp gekregen. Tevens nieuw voor de reguliere motorvarianten is de kenmerkende Diamond Grille van het AMG-pakket. Het geheel ziet er sportief, maar toch representatief uit. Geheel wat je van een zakelijke station mag verwachten. Zoals gezegd is de facelift niet heel ingrijpend, maar er zijn voldoende wijzigingen doorgevoerd om de buitenwereld te laten zien dat je toch Ã©cht in het nieuwste model rondrijdt. De C-klasse kan weer even mee.



Blackberry is terug

In het interieur zijn de wijzigingen een stuk ingrijpender dan aan de buitenkant. Wanneer je het portier opent, springen het digitale instrumentarium en het nieuwe breedbeeldscherm voor de multimedia-interface meteen in het oog. Het scherm past een stuk beter bij de rest van het interieur dan dat van de pre-facelift; de bovenkant van het scherm ligt een stuk beter in lijn met de rest van het dashboard. Ook de bediening rondom het stuur is vernieuwd: weg is het aparte hendeltje voor de cruise control aan de stuurkolom, je kunt voortaan met knoppen links op het stuur je snelheid instellen. Wat verder opvalt is dat er links en rechts op het stuur twee aanraakgevoelige knoppen – la Blackberry zitten, waarmee je door de menu's kunt scrollen. De linker is voor de digitale tellers, de rechter voor het grote scherm midden op het dashboard. De bediening hiervan vergt even gewenning en soms reageren de knoppen niet altijd even direct, maar het systeem is goed doordacht en werkt prettig en intuïtief.

Het scherm in het midden laat zich desgewenst ook bedienen met de draaiknop op de middenconsole. In de praktijk maakten wij van deze laatste bedieningsmogelijkheid het



Mercedes-Benz C-klasse Estate C 200 d AMG

meeste gebruik. We zien dat Mercedes grote stappen heeft gezet ten opzichte van het vorige model als het gaat om de infotainment. Audi's combinatie van Virtual Cockpit en de MMI-interface werkt echter nog wel een stukje fijner. Daarbij is het jammer dat MBUX, het geheel nieuwe multimediastelsel van Mercedes, nog niet leverbaar is op de C-klasse, terwijl de A-klasse en de CLS het al wel hebben. Hiermee had de C-klasse zich namelijk kunnen onderscheiden van de Audi A4 en de BMW 3 Serie.

Voor de rest is het binnenste ten opzichte van de pre-facelift ongewijzigd gelaten. De afwerking en het ontwerp behoeften ook niet echt verbetering. Het interieur van de C-klasse zit solide in elkaar en er is gebruikgemaakt van mooie materialen. De middenconsole van onze testauto is uitgevoerd in openporig zwart essenhout, wat zorgt voor een exclusieve en hoogwaardige uitstraling. De diverse extra's bij de AMG Line, waaronder de vloermatten met logo's en het sportstuur, zorgen ervoor dat de sportieve inborst van het exterieur ook binnenin wordt voortgezet. Kortom, het is goed vertoeven in Mercedes' D-segment.





Verfijnder dan ooit

We zijn onderweg met de C 200 d. In de pre-facelift had deze variant nog een 1,6 liter viercilinder met 136 pk, afkomstig van Renault. Dit blok was vrij rumoerig en niet helemaal Mercedes-waardig. De meerwaarde ten opzichte van de toen 116 pk sterke C 180 d was bovendien nihil. Gelukkig is daar verandering in gekomen, want de 200 d beschikt in de testauto over een nieuwe tweeliter viercilinder met 150 pk en 360 Nm koppel. Met deze waarden valt hij precies tussen de 122 pk sterke C 180 d en de 194 pk sterke C 220 d in. De nieuwe krachtbron doet zijn werk op een zeer geraffineerde wijze. Stationair loopt de motor rustig en zijn er weinig trillingen voelbaar. Wanneer je optrekt hoor je wel dat je met een diesel onderweg bent, maar het geratel van de vorige motor blijft achterwege. Ook is hij een stuk vlotter: in ongeveer acht seconden zit je op de 100 km/h en de topsnelheid bedraagt rond de 220 km/h. Deze cijfers komen niet alleen op het conto van de motor; de 9G-Tronic automaat doet ook een aardige duit in het zakje. De schakelacties verlopen werkelijk zijdezacht, maar wanneer je snel wilt inhalen is de bak alert en weet hij precies de juiste versnelling te pakken. Bijkomend voordeel is dat de motor op de snelweg bij 130 km/h slechts rond de 1.500 toeren draait, waardoor het heerlijk stil is in de auto. Hij is ook erg zuinig: gedurende de testperiode, met stukken snelweg, files, provinciale wegen en stadsverkeer, scoorden we een gemiddeld verbruik van 5,2 liter op 100 km.

De C 200 d is een hele fijne auto voor de lange afstanden. Bij de facelift zijn de mogelijkheden tot semi-autonoom rijden bovendien uitgebreid. De C-klasse kan je voortaan ook assisteren bij het inhalen. Onze testauto was echter niet uitgerust met het Rijassistentiepakket Plus of met Distronic, dus we konden dit niet testen. Wanneer je eens een stukje binnendoor moet rijden, stelt de C-klasse ook absoluut niet teleur. Het sportonderstel van de AMG Line weet een prima midden te vinden tussen comfort en sportiviteit. Oneffenheden worden adequaat weggefilterd en in de bochten blijft de auto mooi vlak. De besturing is daarbij heel precies en heeft de juiste zwaarte, waardoor je de C in de bochten goed kunt plaatsen. Natuurlijk is het geen rassporter, maar de C-klasse staat wat rijplezier betreft op gelijk niveau met een vergelijkbare BMW 3 Serie.



Een goede aanbieding

Inmiddels mag het geen geheim meer heten dat bij de premiummerken zo'n beetje alles wat je ziet een prijs heeft. Bij de C-klasse is dit niet anders, maar je hoeft niet meer volledig los te gaan op de optielijsten om toch een enigszins complete auto te hebben. Onze testauto was voorzien van het AMG-pakket en het Advantage-pakket, waardoor de auto een sportieve uitstraling krijgt en het kleine standaard scherm wordt geüpgraded naar het mooie 10,25-inch breedbeeldscherm. Verder waren er extra's aanwezig als een dodehoekassistent, het digitale instrumentarium, automatisch dimmende spiegels, stoelverwarming, een elektrische achterklep en een mogelijkheid om je smartphone draadloos op te laden. De consumentenprijs van de testauto komt uit op 59.052 euro, precies 8.746 euro meer dan de vanafprijs van de C 200 d Estate. Natuurlijk kun je nog veel meer moois bestellen en de prijs verder opstuwten, maar voor een relatief bescheiden bedrag aan opties heb je dus al een behoorlijke auto voor de deur staan.

Wanneer we kijken naar de concurrentie loopt de C-klasse qua prijs eveneens mooi in

Mercedes-Benz C-klasse Estate C 200 d AMG

de pas. Voor een Audi A4 Avant 35 TDI met een vergelijkbare uitrusting als onze testauto ben je ongeveer 5.000 euro duurder uit, terwijl de huidige BMW 3 Serie Touring logischerwijs iets goedkoper is omdat het een uitgaand model betreft. Bij Volvo heb je voor 60 mille een V60 D4 die iets rijker is uitgerust dan de C-klasse en ook meer ruimte biedt. Op papier lijkt dit misschien de betere aanbieding, maar de C-klasse heeft een fijnere aandrijflijn en biedt meer rijplezier. Het is dus maar net waar je als consument de nadruk op legt.



Sterrenstatus

Mercedes heeft de C-klasse met deze facelift fors verbeterd. Met name de aandrijflijn is er met sprongen op vooruit gegaan ten opzichte van het vorige model. De 9G-Tronic is hierbij een erg fijne toevoeging, maar ook de nieuwe dieselmotor doet zijn werk veel gerieflijker en efficiënter dan voorheen. Wat betreft de prestaties neemt de C 200 d ten opzichte van zijn concurrenten ruim de leiding, hij weet zelfs de 40 pk sterkere V60 D4 prima bij te benen. Ook wat betreft multimedia is de C weer helemaal bij de tijd, maar we zien ook dat Mercedes zijn potentieel wat dit betreft nog niet volledig heeft



Mercedes-Benz C-klasse Estate C 200 d AMG

losgelaten op de C-klasse. Dit neemt echter niet weg dat de middenklasser van Mercedes nog meer dan voorheen een uitstekende aanbieding is in zijn klasse. Sla de showroom van Mercedes-Benz dus zeker niet over wanneer je in de markt bent voor een premium D-segmenter!

Overigens verdient het wel de opmerking dat de C 200 d inmiddels niet meer leverbaar is met de tweeliter viercilinder diesel. Hiervoor in de plaats is een 1,6 liter viercilinder gekomen. Dit blok levert min of meer dezelfde prestaties als de krachtbron in onze testauto.

Plus

- + Heerlijke aandrijflijn
- + Relatief gunstig geprijsde opties
- + Multimedia weer bij de tijd...

Min

- ...alleen nog geen MBUX leverbaar
- Touch-buttons op het stuur niet altijd even reactief