



Das T-Modell

De nomenclatuur van Mercedes-Benz was vroeger heel eenvoudig. Had de auto een dieselmotor, dan werd er een D toegevoegd aan de typeaanduiding en had de Benz een benzinemotor dan werd er in het geval van een carburateur niets toegevoegd en in het geval van een injectiemotor dan werden de cijfers met de E van "Einspritzung" aangevuld. Die cijfers gaven op hun beurt weer de cilinderinhoud aan. Een auto uit de "Sonderklasse" had een S, een coupé een C en de stationcarversie had de T van "Tourist und Transport" op de achterklep staan: "Das T-Modell" in Duitsland. Een 300SE was dus een Benz uit de Sonderklasse met drie liter motorinhoud en de 200TD was een stationcar met een dieselmotor en twee liter cilinderinhoud.

Deze nomenclatuur verdween in de jaren negentig en er werd bij Mercedes dientengevolge ook niet meer gesproken over het T-Modell, maar over de Combi.



Mercedes-Benz C-Klasse Estate C220 CDI Avantgarde

Eigenlijk een prima aanduiding, hoewel er in "Die Heimat" nog altijd werd vastgehouden aan Das T-Modell. Bij de introductie van de stationcarversie van de W204 C-Klasse was er een cultuurschok voelbaar, want deze auto werd ineens Estate genoemd. Het Angelsaksische Estate stootte het Germaanse Combi van de troon. Wederom zijn de Duitsers rechtlijnig en blijft deze auto aan de oostelijke zijde van de landsgrens Das T-Modell.

In deze test zal de nieuwe C-Klasse Estate besproken worden in de sportief getinte Avantgarde-uitvoering. De testauto is des Mercedes-Benz voorzien van een automatische transmissie en een dieselmotor. Niet meer aangeduid met een D, maar met de afkorting CDI.



© Rijtesten.nl

IJdelheid



Mercedes-Benz C-Klasse Estate C220 CDI Avant

Het is even wennen bij de nieuwe C-Klasse, maar na een tijdje is de ster in de Avantgarde-grille best mooi! Hoewel dat zeer persoonlijk is, want veel mensen moeten er niet aan denken geen ster meer op de motorkap te hebben staan of vinden de ster in de grille domweg te fors. Vroeger hadden slechts de "sportieve"™

Mercedes-Benz en de ster in de grille in plaats van op de motorkap " of van oudsher eigenlijk de radiator dop. Weer een traditiebreuk van de W204, maar desondanks ziet hij er uit als een echte Mercedes. De sedan is een prachtige en vol gelijkende auto, maar de Estate is wellicht nog mooier. Waar de vorige C-Klasse Combi zich kenmerkte door de als een strakgespannen boog staande achterzijde, daar is de nieuwe vooral langgerekt en sierlijk te noemen. De voorzijde staat bij de sedan niet helemaal in verhouding tot de achterzijde, maar dat is bij de Estate juist prachtig in balans.

Het is een stationcar waarvan je ziet dat hij een bom duiten gekost heeft " bijna 63 mille in dit geval - en zeker met de make-up van de testauto " metallic, 17 inch lichtmetaal en Avantgarde-accenten " is deze auto een ijdeltuit. Maar dat heeft effect, want het is schitterend. Mercedes-Benz heeft een tijdloos model neergezet en in deze klasse behoort hij zeker tot de mooiere auto's. Erg verstandig van Das Haus, want eigenlijk koopt niemand een Estate, Touring of Avant om eens lekker de auto vol te stouwen tijdens de Hamsterweken of Ikea's Plundra!. Iedereen koopt hem eigenlijk vanwege de extra status en vooral vanwege het mooiere uiterlijk

De testauto was gespoten in Palladiumsilver en dat geeft de auto een technocratische uitstraling. Zeker in combinatie met de multispaaks 17 inch accessoire-velgen en de cognac-kleurige bekleding staat er dan een chique auto op de oprit. Aan de achterzijde en de voorzijde zijn details aangebracht waardoor de auto precies de juiste looks heeft. Chroomrandjes om de mistlampen, donkere achterlichten en een decente uitlaatmond ogen ingetogen en verschaffen een passend charisma. Noemenswaardig is het tevens te bestellen optionele AMG-sportpakket, dat de auto naast een stel bloedmooie wielen en een sportiever uiterlijk ook nog een betere agiliteit geeft.



© Rijtesten.nl

Krap achterin

Soms zijn er auto's die in het donker en bij een beetje kunstlicht een fantastisch interieur hebben. In deze categorie moet je de W204 ook plaatsen. Als je 's avonds instapt onder een lantaarnpaal dan walmt de luxe je tegemoet. Het weelderige leer en de mooie middenconsole met vele lampjes ademen welstand. Neem plaats en trek het portier met een dof kluissgeluid dicht. Overstem de moppers vanaf de achterbank met de audio-installatie, want achterin zitten is in de C-Klasse eigenlijk nauwelijks te doen. Met de voorstoelen in een normale positie is de beenruimte op de achterbank beperkt tot een zeer matige en bovendien zit je al gauw met je hoofd tegen het dak aan. Erg jammer dat Mercedes daar geen rekening mee heeft gehouden, want het is een handicap die eigenlijk alle auto's in deze klasse kenmerkt. Voorin is de ruimte echter prima en daar zit je op uitstekende stoelen die door Mercedes-Benz in de Avantgarde-versie standaard met een combinatie van stof en een lederlook (!) worden



uitgerust en dat moet je niet willen in een auto met deze klasse.

Des te beter dat onze testauto voorzien was van echt lederen bekleding. Dit vergt een investering van iets meer dan tweeënhalf mille, maar het is wel een optie dat deze auto verdient. Dat geldt eigenlijk ook voor het navigatiesysteem in deze auto. Dit is verbonden aan een uitstekende geluidsinstallatie en is tot 1 mei 2008 zelfs gratis! Het eenvoudigere navigatiesysteem maakt het dure systeem eigenlijk overbodig en die drie mille kun je dus in de zak houden. De rest van het dashboard kenmerkt zich ook door mooie materialen en een chirurgische afwerking. Overal waar je voelt is er zacht plastic en vooral de schitterende interieurlijsten in aluminium verdienen een compliment. Hier heeft Mercedes-Benz ten opzichte van de voorganger een enorme stap voorwaarts gezet.

De bediening van de auto werkt ook zoals je het in een Benz verwacht. Dat noem ik specifiek zo omdat de Benz slechts één stuurstengel heeft. Hierin zit alles verwerkt: van ruitenwisser tot richtingaanwijzer. Daarboven zit een ministengel die de Tempomat bedient. En dat mag anders heten dan een cruise-control, want het werkt zo heerlijk! Het stengeltje omhoog en hij houdt de snelheid vast. Nog eens omhoog is een km/h versnellen en helemaal omhoog levert 10 km/h acceleratie op. Een supersysteem dat kinderlijk eenvoudig werkt en niet met kleine priegelknopjes in elkaar steekt. Wel irritant dat je soms de Tempomat erop zet terwijl je richting aan wilt geven.

En dan waar het (niet) om gaat in deze klasse: de laadruimte. Die meet 485 liter en dat is meer dan zijn concurrenten bieden. Het is nog steeds geen superruime stationcar, maar hij biedt wel meerwaarde ten opzichte van de limousine. Bij de C-Klasse Estate krijg je daarnaast ook nog een boodschappenkrat. Altijd leuk om bij de Albert Heijn de melk en stroopwafels in een van driepuntige ster voorziene kist te zetten.



Autobahn A8 Stuttgart-MÃ¼nchen

Meteen maar met de pointe van het betoog beginnen: de C-Klasse is een fantastisch sturende en rijdende auto geworden! Een Mercedes-Benz is voor de sportieve automobilist eigenlijk nooit de eerste keuze geweest, maar tegenwoordig weet Das Haus een behoorlijke portie emotie en rijbeleving in zijn producten te stoppen. De nieuwe C-klasse is op het gebied van rijeigenschappen een grote verandering ten opzichte van zijn voorganger. Die kenmerkte zich toch vooral door een comfortabel en ietwat gezapig rijgedrag en daar is bij de W204 absoluut geen sprake van. De ingenieurs bij Das Haus hebben vanuit hun ontwikkelingscentra aan de andeke kant van de A8 hun doel gezien: MÃ¼nchen. De nieuwe C ligt â€“ zeker als Avantgarde â€“ bijzonder strak en vlak op de weg. Daarbij is het bochtgedrag aanmerkelijk sportiever en communicatiever dan bij de W203. De scherpe, maar duidelijk bekrachtigde besturing draagt hier verder aan bij. Deze ingrediÃ«nten maken de nieuwe C-Klasse



Mercedes-Benz C-Klasse Estate C220 CDI Av

ook voor mensen die van agielere auto's houden een zeer goed te verdedigen keuze.

De C-Klasse ligt als het spreekwoordelijke blok op de weg en de Avantgarde is duidelijk sportiever en directer dan de Elegance, die vooral op comfort gericht is. Een duidelijke strategie van Mercedes om vooral de Avantgarde aan te laten schurken tegen de 3er van BMW. Daarbij behoudt de Mercedes-Benz meer comfort dan de Beamer, maar duidelijk is dat de Avantgarde behoorlijk strak en kort is afgeveerd. De C-Klasse heeft tussen sportiviteit en comfort een goede balans gevonden en is als Avantgarde eerder geneigd sportief te zijn dan comfortabel. Het blijft echter altijd een auto met een veilig weggedrag, want bij forceren is hij eerder onderstuurd dan overstuurd, zoals je eigenlijk bij een achterwielaangedreven auto zou verwachten. Mocht het dan alsnog mis dreigen te gaan, dan is er het ESP dat bij Mercedes-Benz altijd op de loer ligt!

In de testauto lag de meest populaire dieselmotor van de C-Klasse: de 220 CDI. Een bekende motor, die nu 170 pk en 400 Nm levert en dat zijn toch serieuze getallen. De importeur had deze motor gekoppeld aan de beproefde vijftraps-automaat en dat zorgt voor een prima combinatie. De motor voelt lekker fel en vlot aan en je merkt dat hij er zin in heeft. Hij presteert uitstekend voor een viercilinder-diesel en dat uit zich in een behoorlijk gemiddeld verbruik van 1:12.6. Deze prestaties merk je niet alleen bij het tanken en het afrekenen, maar ook tijdens het rijden. Hij produceert een behoorlijk motorgeluid en dat valt juist op omdat de rest van de auto zo stil en rustig is. Het is geen bijzonder storend motorgeluid, maar het is wel jammer.



Kostbaar genoeg

Bij Mercedes-Benz moet er flink betaald worden om bij de club te horen en dat geldt zeker als je geen genoeg neemt met een standaarduitvoering. De testauto kost standaard al zo'n kleine 50 mille en met de metallic-lak, lederen bekleding, xenonverlichting met veiligheidsverhogende afslagverlichting en het comfort-pakket kost hij 63 mille. Een behoorlijk bedrag voor een auto waarin je nauwelijks achterin kunt zitten. Voor de meeste klanten zal dit echter geen obstakel vormen, maar het zijn wel twee forse keerzijden van de C-Klasse.

De prospect krijgt voor een meerprijs van een dikke tweeënhalve mille ten opzichte van de limousine echter "althans naar klassenmaatstaven" wel een flinke kofferruimte, een schitterend gelijnde stationcar en een perfect dashboard. Deze stationcar biedt een prima compromis tussen sturen en cruisen. Als Avantgarde is hij



Mercedes-Benz C-Klasse Estate C220 CDI Avant

strak en direct, maar blijft altijd comfortabel als dat nodig is. De diesel en de automaat staan je in beide gevallen prima terzijde, maar je moet het behoorlijke brandstofverbruik dan op de koop toe nemen.

Een fijne auto dus, het nieuwe T-Modell van de W204. Een echte Mercedes-Benz ook met de pijnlijk strakke afwerking en de typerende uitstraling. De concurrentie van de 3 Serie Touring en de zojuist gepresenteerde nieuwe A4 Avant is groot, maar de C-Klasse zou wel eens de beste keuze van Duitse drie kunnen zijn.

Plus

- + Wegliggig en rijeigenschappen
- + Vormgeving
- + Afwerking van het interieur

Min

- Ruimte achterin
- Tegenvallend verbruik
- Kostbare aangelegenheid