



Arnold van Schepen
21 januari 2012

B-Klasse, A-kwaliteit

In het uitgebreide modellengama van Mercedes-Benz neemt de B-klasse een bijzondere positie in. Op de Nederlandse markt was dit model verantwoordelijk voor 25% van alle verkochte Mercedesen. De importeur verwacht dat de nieuwe B dit minstens zal evenaren, een hele uitdaging. Wij namen een week lang de tijd om de gedoodverfde leasetopper, de B 180 CDI Blue Efficiency, de maat te nemen.



Vertrouwd

Om het uiterlijk van de nieuwe B-Klasse te beoordelen moet 'ie in real-life voor je staan. De sterk oplopende lijn in de flanken van de B lijkt op de foto's een beetje teveel van het goede, maar in het echt, en zeker in de kleur kosmoszwart, klopt het helemaal. Het front, met de bekende brede grille en de grote ster, oogt bekend. De verwantschap met de overige Mercedesen is sterk en toch is het onderscheid sterk genoeg om deze auto in de binnenspiegel als B-Klasse te herkennen, vooral wanneer de led-strips in de bi-xenon koplampen en de dagrijlichten branden. Het ontwerp is op zijn sterkst op driekwart van achter gezien. Mercedes beschrijft de B als een sports-tourer en vanuit dat perspectief gezien begrijp je meteen waar men op doelt. Hoewel de B een gezinsauto in optima forma is, heeft het ontwerp genoeg flair om verwachtingen over de rij-eigenschappen te scheppen. Het testexemplaar is voorzien van het optionele sportpakket, uiterlijk onder andere herkenbaar aan de chroomlijsten, lichtmetalen

Mercedes-Benz B-Klasse 180 CDI

wielen, geperforeerde remschijven en het "sportieve" uitlaatsierstuk. Voor de ware velgofiel zouden de velgen misschien een maatje of twee groter mogen, maar Mercedes heeft op comfortgebied een naam hoog te houden en houdt het op 17 duims velgen, maar levert het sportonderstel wel met Dynamic Steer.

Over het interieur kunnen we kort zijn: dat is uitermate geslaagd. Van de lay-out van de meters tot de ventilatieroosters, alles ademt een sportieve sfeer. De verwantschap met de SLS is niet onder stoelen of banken gestoken. Daarover gesproken; het meubilair zit erg fijn. De voorstoelen zijn niet erg uitgebreid te verstellen, maar in een ommezien is een prettige rijpositie gevonden. Wat opvalt is dat het stuur erg rechtop staat, je zit vrij diep en lekker recht achter het stuur. Tel daarbij de fijn gepositioneerde versnellingspook op en je krijgt het gevoel in een rijdersauto te zitten, en dat is opvallend, want we hebben toch echt met een praktische gezinsauto te maken die Mercedes' kleinste diesel onder de kap heeft. En die hebben we nog niet eens gestart...



Prettige diesel

Starten gaat met de bekende baardloze Mercedes sleutel, de 109 pk sterke 1.8 CDI springt vlot aan en klinkt gedurende een paar seconden als een diesel. Het blok heeft niet lang nodig om je van zijn sterke kant te overtuigen, hij is namelijk aangenaam stil. Boven de 2.800 toeren begint 'ie wat luidruchtiger te worden, maar boven dat toerental loopt het koppel alleen maar terug en is er geen noodzaak om door te trekken. Het maximumkoppel van 250 Nm is beschikbaar tussen de 1.400 tot 2.800 toeren, de zesversnellingsbak is daar mooi op afgestemd en schakelt erg prettig.

Van meet af aan overtuigt de aandrijflijn, 109 pk / 250 Nm op een wagengewicht van 1.375 kilo lijkt naar moderne maatstaven niet riant, maar het is opvallend hoe rustig de motor zijn werkt doet, en hoe schakellui de B 180 CDI zich laat rijden. Onderweg werden we aangesproken door een potentiële koper, hem was aangeraden om vooral

Mercedes-Benz B-Klasse 180 CDI

de B 200 CDI te kopen vanwege het vermogen. Dat was de eerste keer gedurende de test dat we eraan herinnerd werden dat we met de lichtste diesel onderweg waren, tot dan toe hadden we nog geen extra pk's gewenst...



Lekker sturen

De aandrijflijn scoort punten, maar hoe staat het met 't sportonderstel en het Dynamic Steer? Het sportonderstel maakt van de B in elk geval geen oncomfortabele auto, de vering is prettig straf maar biedt ruim voldoende comfort. De sterke kanten van het onderstel en het Dynamic Steer komen tot uitdrukking op bochtige routes. De B-Klasse helt nauwelijks in bochten en op mini-rotondes en het stuurgevoel is licht, maar nauwkeurig. Rond de middenstand had 't nog iets directer gemogen, dat merk je wanneer je in de bebouwde kom langs verkeerseilandjes stuurt, de sturbeweging die je moet maken is gevoelsmatig net even te groot. Maar bij snelheden boven de 50

Mercedes-Benz B-Klasse 180 CDI

km/u is de besturing precies goed, het Dynamic Steer maakt van de B een fijn sturende auto. Het is een optie van weliswaar €2.063, maar het biedt wel een grote meerwaarde.

Om nog even terug te komen over rijden in de bebouwde kom; wanneer het navigatiesysteem ingesteld is om gesproken instructies te geven, geeft de dame ook waarschuwingen wanneer de ter plaatse geldende maximum snelheid overschreden wordt. En regelmatig is die waarschuwing erg voorbarig, soms is het bord met de maximum snelheid nog niet eens gepasseerd en de mevrouw dicteert haar waarschuwing, tot vervelens toe. Hoewel de menustructuur van de radio / navigatie erg vanzelfsprekend is, kostte het de nodige moeite om deze waarschuwingen uit te zetten. Uiteindelijk bleek het uitzetten van de gesproken instructies de enige remedie.



Safety First

Mercedes-Benz heeft een naam hoog te houden als het om actieve en passieve veiligheid gaat. Op het gebied van actieve veiligheid biedt Mercedes een unicum in deze klasse, namelijk een standaard Collision Prevention Assist en Attention Assist. Om met dat eerste te beginnen: de B-Klasse is voorzien van een radar die afstand en naderingssnelheid ten opzichte van voorliggers continu bewaakt. Vanaf 30 km/u staat de Collision Prevention Assist op scherp, zodra het systeem aanrijdingsgevaar waarneemt verschijnt er een rode waarschuwingdriehoek in de snelheidsmeter. Worden de veiligheidsmarges nog kleiner, dan klinkt er een waarschuwingston. In beide gevallen wordt het adaptieve remhulpsysteem ook op scherp gesteld om zoveel mogelijk remkracht te bieden. Want zelf afremmen doet het systeem niet en biedt dus ook geen schijnveiligheid, de risicohomeostase-theorie indachtig.

Attention Assist is een systeem dat rijtijd bijhoudt en verschijnselen van vermoeidheid, zoals slordig en wispelturig rijgedrag signaleert. Als het systeem van mening is dat de bestuurder een pauze verdient, dan verschijnt een symbool met een koffiekop in het centrale display. Het spoorpakket waarmee onze test-B was uitgerust bestaat uit een rijbaanassistent en dodehoeksignalering. Het prettige van de rijbaanassistent is dat het niet van slag raakt bij het betere bochtenwerk. Wanneer de bestuurder een bocht "sportief" rondt en daarbij de wegbelijning overschrijdt, dan blijven de waarschuwingstrillingen in het stuur achterwege, dat is wel zo prettig. Mercedes rekent €1.035 voor dit pakket.



Het geheel en de som der delen

Bij het samenstellen van "onze" B begon de verkooporder met een vanafprijs van €31.990 en eindigde, door het aanvinken van diverse opties, bij een totaalprijs van €41.637. De grootste klapper komt op conto van het Sportpakket, gevolgd door het Ambition pakket dat een kleine €2.000 moet kosten. Ze zijn allebei de waard, het Sportpakket is al besproken, het Ambition pakket biedt bi-xenon verlichting, navigatie, cruise control en parkeersensoren. Die laatste twee behoren ons inziens tot de standaarduitrusting van een auto met deze vanafprijs. De totaalprijs kan met €1.580 ingeperkt worden door het panoramadak achterwege te laten. Een optie kunnen we echter van harte aanbevelen: stoelverwarming voor de bestuurder en voorpassagier. De 180 CDI is een dermate efficiënt motorblok dat hij weinig warmte afgeeft aan de koelvloeistof. Dat betekent dat bij winterse temperaturen het interieur langzamer dan we gewend zijn op temperatuur komt. Om de eerste tien kilometers na

Mercedes-Benz B-Klasse 180 CDI

een koude start wat aangenamer te maken, is de €400 kostende stoelverwarming zeer aan te raden. Uiteindelijk rijst de vraag: biedt de nieuwe Mercedes-Benz B-klasse waar voor zijn geld? Het antwoord is een volmondig "ja". Vergelijk 'm met een vergelijkbaar gemotoriseerde en uitgeruste Touran en je ziet dat het prijsverschil erg klein is.

En hoewel smaken verschillen, durven we te stellen dat de B er erg geslaagd uitziet, en dan vooral dat deel waar je als bestuurder het meeste op uitkijkt: het interieur.

Sommige opties zijn kostbaar, maar de meeste daarvan bieden merkbare meerwaarde - alle waar is naar zijn geld. Bekijken we de B van de praktische kant, dan is een directe concurrent als de Touran ruimer, vooral qua bagageruimte. Maar een bestuurder van 1,85m kan in de B-Klasse prima achter zichzelf zitten, het interieur biedt talloze opbergmogelijkheden en in een ommezien is de bagageruimte gemaximaliseerd tot 1545 liter. De kracht van de B-Klasse zit 'm in de combinatie wegligging / praktische bruikbaarheid. Wil je die beide ten volle benutten, dan neemt de B 180 CDI genoeg met 5,5 liter diesel per 100 kilometer, lang niet slecht.

Plus

- + Rijgedrag
- + Stille aandrijflijn
- + Interieur

Min

- Geen cruise control standaard
- Bediening navigatie niet altijd logisch