



Alternatief vervoer

Wie zich wil laten rijden om onder reistijd allerlei werkzaamheden te kunnen doen, komt voor een ton al gauw uit bij een topklasser of een zeer royaal uitgeruste auto uit de hoge middenklasse. Comfort en ruimte zijn dan doorslaggevende factoren. Maar wat als je het nu eens over een compleet andere boeg gooit? Mercedes-Benz heeft met de V-Klasse een alternatief in huis dat bij velen niet op de shortlist zal komen te staan, maar is dat terecht? Wij zochten in een uitgebreide test uit wat de V250 BlueTEC te bieden heeft.



Nieuwe Vito

De V-Klasse is oneerbiedig gezegd natuurlijk een busje dat bedoeld is voor personenvervoer. Het is de opvolger van de Viano, die duidelijk de personenversie van de bedrijfswagen Vito was. De laatste wordt nog steeds nieuw verkocht, maar zal over niet al te lange tijd vervangen worden door een op deze V-Klasse gelijkende Vito. Je merkt dan ook in de reacties, dat het vooral werklui waren die in het voorbijgaan door hadden dat hier een speciaal 'bussie' reed. Zeker in het zwart komt de Benz erg stoer over. Met de geblindeerde ramen, donkere, negentienduims wielen en chromen lijsten staat er een zelfverzekerde en chique verschijning. Het front is het meest vernieuwend ten opzichte van zijn voorganger met de grote ster en bolle vormen, waar de achterkant juist een beetje nietszeggend is. Alleen een chromen strip onder het raam doorbreekt het grote zwarte vlak.



Mogelijkheden te over

Bij een auto als deze draait het natuurlijk vooral om de binnenkant. En dan hebben we hier wat bijzonders hoor. Allereerst springt de zesstoel opstelling in het oog. Achter de royale voorstoelen staan nog vier even grote stoelen twee-aan-twee, achterin hebben ze zelfs aan beide kanten leuning. Voorin kennen de inzittenden nog de geneugten van stoelverwarming en -ventilatie. Alle stoelen staan achterin volledig los van elkaar en kunnen verschoven worden over de doorlopende rails, of gedraaid worden naar een soort vergaderopstelling. Het moet wel gezegd worden dat de mechanismes hiervoor relatief zwaar in gebruik zijn. Nu is de ruimte natuurlijk sowieso goed voor elkaar, maar met de stoel zover mogelijk naar achteren is het zelfs mogelijk om je benen languit voor je uit te leggen. Voor de liefhebber is het ook nog mogelijk om een complete (inklapbare) tafel tussen de stoelen te plaatsen. Welke limousine kan daar nu tegenop? Uiteraard is het ook nog gewoon mogelijk om driezitsbanken achterin te bestellen om in totaal acht personen te kunnen vervoeren. De ruimte is royaal genoeg om dan ook comfortabel te kunnen zitten.

Onder de immense achterklep - waar je bij het parkeren rekening moet houden met de ruimte die hij nodig heeft - vinden we een soort hoedenplank, die gemonteerd is op een paar staanders. Praktisch als je het nodig hebt, maar andersom ook lastig als je het niet nodig hebt. De constructie is niet heel makkelijk los te halen en doorbreekt de ruimtes, zowel in hoogte als naar voren toe. In de hoedenplank zijn heel handig twee boodschappengeruimtes opgenomen. Dat het materiaal daarvan een Actionkratje van een euro niet ontstijgt, doet vraagtekens rijzen met betrekking tot de duurzaamheid en dat verwacht je niet in deze prijsklasse. Kom je een keer met je handen vol aanlopen, dan is het erg praktisch dat zowel de achterklep als de schuifdeuren met de afstandsbediening elektrisch te openen en te sluiten zijn.



Design interieur

De bestuurder kijkt vanaf een hoge positie uit over een mooie cockpit, die veel weg heeft van die van de C-Klasse. Zo hoog trouwens, dat je een grote MPV als de Citroën Grand C4 Picasso gewoon op het dak kijkt. Het is haast niet in te denken dat deze auto veel genen deelt met een bedrijfsauto. Bij de Vito zal het ongetwijfeld iets anders



worden, maar de dashboardmaterialen zouden in een design interieur niet misstaan. Het is dat de brochures nog het woordje 'look' gebruiken bij het hout en leer, maar het donkere ebbenhout en het chocoladebruine leer bovenop het dashboard doen erg chic aan. De klokkenwinkel oogt tamelijk klassiek, maar ziet er met zijn haarscherpe boardcomputer hoogwaardig uit. Een klein blundertje is dat in de klokken aangegeven wordt dat de vulopening van de tank rechts van de auto zit, maar die zit natuurlijk gewoon aan de linkerkant, naast het bestuurdersportier.

Midden bovenop het dashboard staat een iPad Mini-achtig scherm, al is het geen touchscreen. Het beeld is mooi scherp, maar dat moet ook wel met de gelijke animaties van de auto zelf. Direct onder het scherm staan een soort metalen tuimelschakelaars voor de klimaatbeheersing en de selectieknoppen voor de verschillende hoofdmenu's, daar weer onder zien we de centrale unit om het multimediasysteem te bedienen. Een grote draaiknop voor de menukeuzes kennen we natuurlijk. In dit geval steekt daar nog een soort touchpad overheen. Beide kunnen gebruikt worden voor de bediening, waarbij de touchpad gebruikt kan worden om adres- of contactinvoer met de vingers te schrijven. Uiteindelijk vonden wij de ronde knop toch prettiger werken, zeker tijdens het rijden en degradeerde de touchpad tot armsteun, waar hij overigens uitermate geschikt voor is.



Gemak

Het laat zich raden dat de V-Klasse een heel andere rijbeleving kent dan de bekende limousines van Mercedes-Benz. Het comfortabele karakter komt zelfs met het sportonderstel absoluut naar voren, maar door je positie ervaar je dat heel anders. De V250 BlueTEC kent ondanks de ruim twee ton aan massa geen moeite met de auto. Het gemak waarmee de auto zich laat rijden is de bepalende factor in het comfort. Wanneer je net wat meer pit verlangt, merk je echter wel dat het blok even nodig heeft om de massa echt in beweging te krijgen. Het is niet storend, maar wel merkbaar. Eenmaal in beweging zijn snelheidswisselingen makkelijker te bewerkstelligen. Standaard staat de aandrijflijn in de comfortstand, maar mocht je voor Eco of Sport kiezen, dan ervaar je duidelijk een voorspelbaar verschil in pit. In alle gevallen maakt de 7G-Tronic automaat de overgangen nauwelijks voelbaar.

Naast het royale gewicht, heeft de V-Klasse een behoorlijke lengte. 'Lang' uitgevoerd meet hij 5,14 meter, waar hij zelfs nog 23 centimeter langer besteld kan worden. Met de grote raampartijen is het overzicht nog best aardig, maar de grote draaicirkel en de



afstand van de bestuurder tot de achterbumper maken manoeuvreren niet tot de eenvoudigste bezigheid. Gelukkig is er support in de vorm van het 360 graden camerasysteem, dat naast een beeld van de rijrichting ook een helicopterview van de auto toont. Met de beelden van de vier camera's wordt op het centrale display de actuele omgeving getoond, tezamen met het spoor dat met de huidige stuuruitslag gevolgd wordt. Een optie, maar wat ons betreft onmisbaar op een auto als deze.

Met de automaat is het start-stopsysteem makkelijk te gebruiken, want je hoeft er namelijk geen extra handelingen voor te verrichten. Heel snel is het systeem niet, maar vooral een nukkige eigenschap is vervelend. Wanneer je namelijk op de bestemming stilstaat, slaat de motor logischerwijs uit, maar als je vervolgens de automaat met de hendel in de parkeerstand zet slaat de motor weer aan. Keer op keer. Vervolgens zet je hem direct daarna weer uit met de sleutel. Irritant, maar daarnaast zorgt het natuurlijk weer voor onnodig verbruik. Over het geheel genomen draagt het systeem natuurlijk wel bij aan een gunstig verbruik en daar laat de V250 BlueTEC zich sowieso van een goede kant zien. 7,2 liter diesel per 100 kilometer is met een mastodont van een wagen een heel goede prestatie. Daarbij is het verschil tussen stadsritjes of tochten over buitenwegen erg groot. Dat klinkt een beetje als een open deur, maar relatief gezien liggen de waarden ver uit elkaar. In de stad mag je haast blij zijn onder de 1 op 10 te blijven, terwijl je buitenaf richting 1 op 17 kan gaan.



Het busje voorbij

De prijs van de V-Klasse zoals wij hem reden, schurkt tegen de ton aan. Dan staat er een super-de-luxe vervoermiddel, dat geen enkel denkbaar stukje techniek ontbeert. En om op de eerste alinea van deze test terug te komen, denken wij dat het een serieus alternatief is voor iemand die zich laat rijden. Het comfort is dik voor elkaar en een betere werkplek op wielen is eigenlijk niet voor te stellen, zeker wanneer er regelmatig zakenpartners meereizen. Maar die prijs maakt ook direct dat de auto in deze hoedanigheid geen alternatief is voor een royale gezinsauto. Zelfs in de goedkoopste uitvoering moet hij op geel kenteken nog 56.670 euro opbrengen. Maar daar zit hem nu ook net de crux. Op blauw kenteken wordt het voor de taxibranche natuurlijk al een heel ander verhaal, dat scheelt ruim 20 mille aan belastingen. En dan moet de grijskentekenversie nog komen. Gezien het bestand Vito's met dubbele cabine in Nederland, zal die vooral voor de aantallen moeten zorgen. Met deze uitspatting op wielen van de ingenieurs uit Stuttgart, heeft Mercedes-Benz in ieder geval laten zien de V-Klasse het busje voorbij is.



Plus

- + Fraaie verschijning
- + Ongekend comfort
- + Inrichtingsmogelijkheden

Min

- Nukkig start-stopsysteem
- Manoeuvreren lastig
- Prijzig op geel kenteken