



Michel van Breugel
11 april 2007

© Rijtesten.nl

Intro

Met de onlangs geïntroduceerde C-klasse opent Mercedes-Benz duidelijk de aanval richting de gevestigde orde. In Stuttgart houdt men nauwlettend in de gaten wat er in München (BMW) en Ingolstadt (Audi) gebeurt. Vanaf de zijlijn is deze strijd tussen BMW, Audi en Mercedes een interessant schouwspel geworden. Actie is reactie in dit segment, zo blijkt wel weer.

BMW lanceerde haar nieuwe 3-serie twee jaar geleden, Audi heeft de nieuwe A4 voor eind dit jaar in de planning staan en Mercedes is iets eerder met de nieuwe C-klasse. Voor deze gelegenheid kregen wij direct de voorlopige topversie van de nieuwe C-klasse mee, de C350 in Avantgarde trim.



Het exterieur

Deze nieuwkomer toont op het eerste gezicht veel gelijkenis met het vlaggenschip van Mercedes-Benz, de S-klasse. Het design heeft een behoorlijke evolutie doorgemaakt. De opmerkelijkste vernieuwing zit hem echter in het feit dat Mercedes-Benz de nieuwe C-klasse met twee verschillende gezichten op de markt heeft gebracht. Gebleven zijn de drie uitrustingsniveaus - Classic, Elegance en Avantgarde - die elk voor een bepaalde sfeer van aankleding staan. In de strijd om de klanten heeft Mercedes-Benz ervoor gekozen om voor een meer agressieve look bij de Avantgarde, dit om een meer sportief imago te scheppen, en een meer klassieke look bij de Elegance te voeren. Een belangrijk verschil in dit vergelijk is de ster, bij de Elegance is deze oud-en-vertrouwd voorop de motorkap te vinden en bij de Avantgarde zit de ster in groot formaat centraal in de grill verwerkt. Ook qua bumpers verschillen de uitvoeringen van elkaar.

De nieuwe C-klasse ziet er dynamischer uit dan zijn voorganger die toch vaak met de â€œtaxiâ€• werd geassocieerd. Niet langer is de C-klasse te herkennen aan de dubbele koplampen, maar wordt het model gekenmerkt door twee fraaie hoekige lichtunits. Het gehele design is wat strakker en hoekiger met scherpe vouwen op de motorkap. Van opzij heeft de auto een elegante, maar ook sportieve lijn meegekregen. De achterzijde is herkenbaar Mercedes en daar zien we ook de gelijkenis met de S-klasse het sterkst. De nieuwe C-klasse is in alle richtingen gegroeid in vergelijking met zijn voorganger. De auto meet nu 4,59 meter, wat neerkomt op een groei van 5,5 centimeter. Ook de breedte (+4,2 cm) en wielbasis (+4,5 cm) is iets gegroeid.

Deze C350 Avantgarde staat op 17 inch meerspaaks lichtmetaal. Standaard staat de Avantgarde op 5-dubbelspaaks 17 inch aluminium. Het exterieur wordt verder door de Avantgarde opgesierd met aluminium lijstwerk rond de zijruiten, chroomringen rond de mistlampen, chroom inleg in de bumper, onderzijde van de flanken en koffergreep, en de B-stijl in hoogglanzend zwart. Dit laatste vormt in dit geval, met het optionele zwarte panorama schuifdak en de IridiumZilver metallic lak, een zeer chique combinatie.



© Rijtesten.nl

Het interieur

Het groeien van de buitenmaten heeft een positief effect op de interieurruimte. Zo is bijvoorbeeld de schouderruimte voorin met 4 cm toegenomen. De zit voorin is ruim te noemen. Het zoeken naar de juiste zithouding, op de standaard met leer beklede stoelen, gaat gemakkelijk met de elektrische bediening op het deurpaneel, die de vorm van een stoel heeft. Ook het stuur is elektrisch, zowel in diepte als hoogte, verstelbaar om de zit achter het stuur te optimaliseren. De stoelen voorin de C-klasse bieden tijdens wat pittiger bochtenwerk nauwelijks zijdelingse steun in het zitvlak. Tevens is het zitvlak wel erg kort, waardoor maar circa driekwart van het onderbeen door de stoel wordt ondersteund. Voor de wat langere personen onder ons is het sowieso even zoeken naar de juiste zithouding wat betreft de hoogte van de stoel. Door de aanwezigheid van het optionele panorama dak is de hemel enkele centimeters lager, zodat men bij een lengte van ongeveer 1.90m genoodzaakt is de stoel op de laagste

stand te zetten om aanraking met de hemel te vermijden, waardoor wel een erg lage zithouding ontstaat.

Het dashboard ziet er in deze Avantgarde strak uit, mede door het gebruik van aluminium inleg. De tellers zijn goed af te lezen en geven in één oogopslag de juiste informatie. Ook het gebruik van de boordcomputer, met bediening op het stuurwiel, is plezierig. Diverse systemen in deze C-klasse komen uit de eerder geïntroduceerde E- en S-klasse. Zo is de, in deze auto optionele, Command Controller als basis gebruikt voor het bedieningssysteem van de C-klasse. Het fijne kleurenscherm dat uit het dashboard verrijst dient als basis voor dit systeem, waarmee je onder meer het audiosysteem, navigatiesysteem en diverse andere functies van de auto kan bedienen. De menu's zitten duidelijk in elkaar waardoor het een gebruiksvriendelijk systeem betreft. Zowel met de ronde knop tussen de voorstoelen in, als met de knoppen op het stuurwiel zijn de functies gemakkelijk te doorlopen. Het systeem is tevens voorzien van een navigatiesysteem met een geïntegreerde harde schijf voor kaartmateriaal en opgeslagen mp3-muziekbestanden. Het navigatiesysteem werkt uitstekend, en is voorzien van alle laatste TMC-filemeldingen, alternatieve route-informatie, en flitscontroles. Bovendien is het mogelijk om bij dit systeem gebruik te maken van een Bluetooth telefoon, waarbij deze te bedienen is vanaf het stuur. Verder is het bedienen van de overige functies goed te vinden en ergonomisch goed ingedeeld. Het eerder genoemde panoramisch schuifdak is elektrisch bedienbaar en voorzien van zonnewering.

Achter in de nieuwe C-klasse zou het, gezien de grotere buitenmaten, ruimer moeten zijn. Dit is helaas niet zo. De instap is aan de krappe kant, en om de voet door het deurpaneel en de achterbank te krijgen is een schoenmaat kleiner dan 45 gewenst. De ruimte voor personen langer als de eerder genoemde 1.90m is kritisch. Je zit dan letterlijk met de knieën tegen de rug van de persoon voor je. Voor een korte rit is het geen probleem, echter is het op deze manier geen uren uit te houden achterin. De achterbank zelf zit overigens goed met de twee buitenste zitplaatsen voorgevormd in de bank. De tunnel die deze twee zitplaatsen scheidt is aan de grote kant door de achterwielaandrijving, wat 'doorschuiven' op de achterbank absoluut bemoeilijkt.

Mercedes-Benz C-klasse C350 Avantgarde

De hoofdruimte is achterin beter voor elkaar dan voorin. Het panorama dak is achterin niet te openen, maar het grote glazen dak geeft je wel een ruimtelijk effect. De kofferbak is twintig liter groter dan zijn voorganger, wat het totaal brengt op 475 liter. De toegankelijkheid is goed en de tildrempel niet al te hoog. Het is wel jammer dat Mercedes in de C-klasse nog steeds gebruik maakt van beugels voor het openen van de bagageruimte, al zijn ze wel netjes afgewerkt.



Het rijden

Het starten van deze C 350 gaat met de startknop rechts van het stuurhuis. De sleutel kan dus lekker op zak gehouden worden. Wanneer deze actie is gebeurd gaat tegelijkertijd met de motor de xenonverlichting branden, de teller- en dashboard verlichting aan en komt het navigatiesysteem uit de bovenkant van het dashboard tevoorschijn. De C350 wordt standaard gekoppeld aan een zeventraps automaat

(7G-Tronic) die ook handmatig te bedienen is met de bekenden plus- en mintekens links en rechts van de D (Drive). Gekoppeld aan deze 7G-Tronic zeventraps automaat loopt de auto als een zonnetje.

Eenmaal op de weg verdwijnt het vorige model C-klasse, type W203, als sneeuw voor de zon uit je geheugen. Wat is dit een andere auto. De motor is lekker stil en daardoor uitermate geschikt om mee te cruisen. Doordat de motor zo stil is, heb je soms echter niet in de gaten dat je iets sneller rijdt dan wettelijk is toegestaan. Bij hogere toerentallen, vanaf circa 3500 omwentelingen per minuut, produceert de 3,5 liter V6 een prachtig geluid. De motor levert 272pk en daarmee zorgt hij voor goede prestaties, zo heeft hij een begrensde topsnelheid van 250 km/h en heeft iets meer dan 6 tellen nodig om van 0 naar 100 km/h te komen. Dat zijn nog eens waardes waar je mee kan thuiskomen.

Tijdens het rijden geeft het stuur een zeer aangenaam gevoel onder alle rijomstandigheden. Hij geeft een direct gevoel van het wegdek en is licht en gevoelig in gebruik wat bijdraagt tot het sportieve rijplezier dat de C-klasse te bieden heeft. De "C" houdt duidelijk van wat bochtenwerk en weet ze met een flink hoog tempo te lijf te gaan. Met een 52/48 gewichtsverdeling is dat ook zeker geen straf, bovendien is de ESP goed afgesteld zodat het rijplezier niet in het gedrang komt door een brutale ingrijp. De ESP is ook uitschakelbaar echter wordt het systeem niet in z'n geheel uitgeschakeld, alleen wat minder fel bij het ingrijpen. Niet alleen door de bijna ideale gewichtsverdeling lijkt de C-klasse aan de weg genageld, ook de spoorbreedte is met 76 mm verbreed ten opzichte van het vorige model en bovendien heeft de nieuwe achteras 30% meer stijfheid gekregen. Dit heeft echter wel weer als nadeel dat de auto straf aanvoelt. De vering is vrij hard en korte oneffenheden, zoals richels op de snelweg, worden hard aan de inzittenden doorgegeven. Ook van de verkeersdrempels word je als bestuurder van deze C-klasse niet echt gelukkig.

De automatische versnellingsbak werkt goed samen met de zescilinder in het vooronder. Tijdens de testperiode is gebleken dat de automaat niet geheel foutloos is, maar hopelijk is dit exemplarisch. Wanneer van een hogere snelheid wordt afgeremd

naar stilstand lijkt het wel of de bak het niet bij kan houden, en schakelt abrupt met één of twee "bonken" terug wanneer de auto al tot stilstand is gekomen. Niet echt een prettige ervaring. De dosering van het gaspedaal is goed te noemen. De automaat reageert snel op het gas, zelfs wanneer er het onderste uit de kan wordt gevraagd. Hij past het schakelprogramma goed aan de rijstijl van dat moment aan.

De werking van de remmen is uiterst nauwkeurig. Ze werken duidelijk en vooral direct en zijn erg nauwkeurig doseerbaar. Erg prettig, en daarbij werken ze ook nog eens zeer naar behoren. Je hebt echt het idee van de remmen aan te kunnen en dat geeft de bestuurder een prettig gevoel.

Volgens de fabrieksopgave heeft de C 350 een gemiddeld verbruik van 9,7 liter per 100km. Tijdens de duur van deze test, over ruim 400 kilometer, kwam er een gemiddelde uit de boordcomputer van 14,5 per 100km, wat helaas een negatief effect heeft op de actieradius.



Slot

De zeer goede grip en tractiecontrole maken de C350 tot een echte rijmachine, zelfs met de zeventraps automatische versnellingsbak, al is deze niet echt foutloos. De C 350 rijdt bijzonder soepel en een ieder rijdt er zo mee weg. De ruimte voorin is uiterste comfortabel, maar bij de lengte van de zitting en de hoofdruimte laat Mercedes kleine steekjes vallen. Ook de ruimte achterin valt nogal tegen, zeker voor langere personen.

De nieuwe C-klasse staat in de showroom met een vraagprijs van â,-37.400 voor de C 180 kompressor. De gereden C 350 Avantgarde staat echter in de prijslijst voor â,-56.000 , inclusief het Avantgarde pakket en de zeventraps automatische versnellingsbak. Aangezien dit testexemplaar voorzien was van in totaal â,-19.724 aan optionele extras komt de prijs van deze auto totaal uit op â,-75.724 . Zo herbergt dit testexemplaar bijvoorbeeld een audiosysteem met DVD-wisselaar, navigatie en

Mercedes-Benz C-klasse C350 Avantgarde

Bluetooth-telefoon (â,-5.188), harddisk en TMC verwerking (â,-4.695), panoramadak (â,-2.618) en bi-xenon verlichting met bochtenverlichting en reinigingsinstallatie (â,-2.011).

Hoewel er een stevige prijs moet worden betaald voor deze C-klasse, komt de prijs min of meer overeen met die van de concurrerende auto's, zoals de Audi A4 (3.2 FSI vanaf â,-51.945) en BMW 3-Serie (335i vanaf â,-55.947). De keuze tussen een BMW 3-serie en Mercedes C-klasse zal vanaf nu een stuk lastiger worden, want niet alleen is de prijs bijna hetzelfde, ook is Mercedes met de nieuwe C ook op het gebied van de wegligging dichter naar BMW toe gekropen.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Sterke en stille motor
- + Laag geluidsniveau
- + Prima wegligging

Min

- Hoofdruimte voorin met panoramadak
- Zitvlak stoelen te kort
- Automaat niet foutloos