



SAMENVATTING

CHECKLIST

RDW Status		Ok
Kilometerstand controle		17.900 km is onlogisch
Taxi		Nee, niet als taxi gebruikt
WOK-status		Nee
APK		Nog 24 maanden geldig

BELANGRIJKE DATA

Datum eerste toelating	31 juli 2015
Datum eerste tenaamstelling Nederland	31 juli 2015
Datum laatste tenaamstelling	8 oktober 2020

APK

Datum laatste APK keuring	24 september 2021
APK vervaldatum	9 oktober 2023
Aantal keuringen in Nederland	2
Aantal (herstelde) afkeerpunten	0
Aantal mogelijke openstaande herstelpunten	1

EIGENAREN

Huidige eigenaar	Particulier
Aantal eigenaren (gebruikers)	2
Aantal keer in handelsvoorraad autobedrijf	2
Parallel import	nee

WAARDE

Aanschafprijs	€ 64.357
Indicatie huidige waarde	€ 24.900

KENTEKENGEGEVENS

Alle voertuiggegevens zoals die geregistreerd zijn bij de RDW (Rijksdienst voor Wegverkeer) voor het betreffende kenteken.

TELLERSTAND CONTROLE

Controle tellerstand 17.900 km

Trendinfo Onlogisch

Het oordeel van de tellerstand 17.900 km is onlogisch. In de reeks tellerstanden is een tellerstand geregistreerd die lager is dan de stand daarvoor. Het kan zijn dat de teller is teruggedraaid of dat er een typfout is gemaakt. Wij baseren het oordeel 'onlogisch' alleen op metingen na 1 januari 2014. Sinds die datum zijn wij verantwoordelijk voor de registratie van tellerstanden.

BASISKENMERKEN

Status Ok

Classificatie personenauto

Merk MERCEDES-BENZ

Model C 350 E

Type 350 e Estate Lease Edition

Kleur zwart

Brandstof elektrisch

Secundaire brandstof benzine

LPG G3 indicatie nee

Carrosserie stationwagen

Aantal deuren 5

Aantal zitplaatsen 5

Aantal wielen 4

Versnellingsbak automatisch

Motorrijtuigenbelasting (kwartaal) € 250 - 283

BPM € 469

Nieuwprijs (incl. BTW & BPM) € 64.357

REGISTRATIE

Datum eerste toelating 31 juli 2015

Datum eerste tenaamstelling Nederland	31 juli 2015
Datum laatste tenaamstelling	8 oktober 2020
Soort eigenaar	Particulier
Volgnummer eigenaar	2
Parallel import	nee
Wijze invoer	versneld
Taxi	nee
WAM verzekerd	ja
Typegoedkeuringsnummer	e1*2001/116*0457*29
Plaats chassisnummer	r. voorzitting



APK

Datum laatste APK keuring	24 september 2021
APK vervaldatum	9 oktober 2023



MOTOR

Motorcode	274920
Aantal cilinders	4
Cilinderinhoud	1991 cc
Max. vermogen	155 kW / 211 pk
Hybride klasse	OVC-HEV



MILIEU

Emissiecode	Euro 6
Energielabel	A



GEWICHTEN & MATEN

Massa leeg	1.740 kg
Maximum toelaatbare massa	2.305 kg
Voorasdruk	1.025 kg

Achterasdruk	1.300 kg
Lengte	4.771 mm
Breedte	1.839 mm
Hoogte	1.467 mm
Wielbasis	2.840 mm

EIGENAAR HISTORIE

Een overzicht van alle eigenaren die het voertuig gehad heeft. Voor importauto's zijn alleen gegevens bekend voor de periode dat het voertuig in Nederland op kenteken staat. Gegevens beschikbaar vanaf 2003.



1. BEDRIJF

Registratie datum	31 juli 2015
Volgnummer eigenaar	1
Omschrijving	Eerst bekende tenaamstelling
Dagen in bezit	1.837



2. AUTOBEDRIJF

Registratie datum	10 augustus 2020
Volgnummer eigenaar	1
Omschrijving	Plaatsen in bedrijfsvoorraad
Dagen in bezit	8



3. AUTOBEDRIJF

Registratie datum	18 augustus 2020
Volgnummer eigenaar	1
Omschrijving	Transactie tussen autobedrijven
Dagen in bezit	51



4. PARTICULIER

Registratie datum	8 oktober 2020
Volgnummer eigenaar	2
Omschrijving	Tenaamstellen voertuig vanuit bedrijfsvoorraad
Dagen in bezit	360

APK HISTORIE

Een overzicht van alle APK keuringen die het voertuig in Nederland heeft ondergaan. Gegevens beschikbaar vanaf 2003.



KEURINGSDATUM: 9 OKTOBER 2019

Volgnummer	1
Gebrek identificatie	AC4
Gebrek omschrijving	Stuur- of fuseekogel met slijtage kleiner of gelijk 1,0 mm
Soort actie	ADV (ADVies om gebrek binnenkort te repareren)



KEURINGSDATUM: 24 SEPTEMBER 2021

Geen gebreken geconstateerd

CARBASE SPECIFICATIES

Alle specificaties die van het betreffende voertuig bekend zijn vanuit CarBase. Het betreft fabrieksspecificaties die op detail kunnen afwijken van het werkelijke voertuig. Als er meerdere uitvoeringen beschikbaar zijn, dan kiezen we de meest aannemelijke uitvoering. Mocht dit onjuist zijn, dan kunt u zelf een andere uitvoering kiezen op de kentekenpagina.



ALGEMEEN

Nieuw prijs (vanaf)	€ 51.995
Carrosserie	Stationwagon
Aantal deuren	5
Transmissie	Sequentiële Automaat
Aantal versnellingen	7
Brandstof	Elektro/Benzine
Aandrijvingsvorm	plugin-hybride
Aandrijving	achterwielaandrijving
Segment	D (midden)
Algemene garantie	2 jaar
Carrosserie garantie	2 jaar
Introductie	februari 2015
Eind	januari 2017
Gecombineerd vermogen	205 kW / 279 pk
Gecombineerd koppel	600 Nm



BRANDSTOFMOTOR

Cilinders	4 in lijn
Kleppen per cilinder	4
Cilinderinhoud	1991
Boring x Slag	83 x 92 mm
Compressieverhouding	9.8:1
Max. vermogen	155 kW (211 pk) / 5500 tpm
Max. koppel	350 Nm / 1200 tpm

Brandstofsysteem	directe inspuiting
Klepbediening	dohc
Turbo	ja, met intercooler
Katalysator	geregeld

ELEKTROMOTOR

Max. vermogen	60 kW / 82 pk
Max. koppel	340 Nm
Motortype	synchroommotor/permanente magneet
Aantal motoren	1
Accutype	lithium-ion
Accucapaciteit	kWh
Accuvoltage	V
Laadvermogen	kWh
Snellaadvermogen	kWh

TRANSMISSIE

Overbrenging 2e versnelling	2,86:1
Overbrenging 3e versnelling	1,92:1
Overbrenging 4e versnelling	1,37:1
Overbrenging 5e versnelling	1,00:1
Overbrenging 6e versnelling	0,82:1
Overbrenging 7e versnelling	0,73:1
Overbrenging achteruit	3,42:1
Eindoverbrenging	3,07:1
Motortoerental bij 100 km/h (theoretisch)	1800 tpm
Motortoerental bij 130 km/h (theoretisch)	2350 tpm

ONDERSTEL

Wielophanging voor	onafh., McPherson
--------------------	-------------------

Wielophanging achter	multilink
Vering voor	luchtvering
Vering achter	luchtvering
Stabilisator voor	ja
Stabilisator achter	ja
Remmen voor	gev. schijven
Remmen achter	schijven
Bandenmaat voor	225/50R17
Bandenmaat achter	245/45R17

VEILIGHEID	
Botsproef resultaat	5 sterren

PRESTATIES	
Topsnelheid	246 km/h
Acceleratie 0-100 km/h	6,2 s

VERBRUIK & EMISSIE (NEDC)	
Brandstofverbruik gecombineerd	2,1 l/100km (1 op 47,6)
CO2-uitstoot	49 g/km
Energielabel	A
Stroomverbruik	11,3 kWh/100km
Actieradius	31 km

GEWICHTEN	
Massa leeg	1665 kg
Max. toelaatbare massa	2340 kg
Max. laadvermogen	675 kg
Max. aanhangermassa geremd	1600 kg
Max. aanhangermassa ongeremd	750 kg

Max. kogeldruk	75 kg
----------------	-------

Max. dakbelasting	75 kg
-------------------	-------

INHOUDEN

Bagageruimte	490 - 1510 l
--------------	--------------

Brandstoftank	50 l
---------------	------

EXTERIEURMATEN

Lengte	4.702 mm
--------	----------

Breedte	1.810 mm
---------	----------

Hoogte	1.457 mm
--------	----------

Wielbasis	2.840 mm
-----------	----------

Spoorbreedte voor	1.584 mm
-------------------	----------

Spoorbreedte achter	1.566 mm
---------------------	----------

Draaicirkel	11,2 m
-------------	--------

UITRUSTING

Een overzicht van de af fabriek aanwezige standaarduitrusting van dit voertuig. De daadwerkelijke uitrusting kan afwijken, omdat bijvoorbeeld de eerste eigenaar extra opties heeft besteld, of omdat de standaarduitrusting nog wel eens tussentijds gewijzigd wordt.

ACTIEVE VEILIGHEID

ABS	●
Remkrachtverdeling	●
Remassistent	●
Noodremassistent (autonoom remmen)	●
City safety (autonoom remmen lage snelheid)	●
Tractie controle	●
Stabiliteitsregeling	●
Sperdifferentieel	–
Spoorassistent (lane assist)	€ 944
Stuurassistent (automatische stuurcorrectie)	–
Dodehoek assistent	€ 545
Botswaarschuwing	●
Verkeersbordenherkenning	–
Nachtzicht assistent	–
Grootlicht assistent	–
Bandenspanningssensor	●
Vermoeidheidssensor	●
Cross traffic achter warning	–

PASSIEVE VEILIGHEID

Airbag bestuurder	●
Airbag passagier	●
Zij-airbags voor	●
Zij-airbags achter	€ 411
Hoofdairbags voor	●
Hoofdairbags achter	●

Knieairbag bestuurder	●
Actieve hoofdsteunen	●
Gordelspanners	●
Verstelbare gordelhoogte	●
Precrash systeem	–
ISOFIX bevestigingsbeugels	●
Emergency call	●

COMFORT

Centrale deurvergrendeling	●
Afstandsbediening centrale deurvergrendeling	●
Automatische deurvergrendeling	●
Keyless entry	–
Keyless start	–
Startknop	●
Stuurschakeling	–
Elektrische ramen voor	●
Elektrische ramen achter	●
Stuurbekrachtiging	●
Cruise control	●
Adaptieve cruise control	€ 1.168
Pollenfilter	●
Airconditioning	●
Klimaatregeling	●
Gescheiden temperatuurregeling	●
Voorverwarming interieur	–

INTERIEUR

Hoofdsteunen voor	•
Hoofdsteunen achter	•
Derde hoofdsteun achter	•
Stuurwiel met leer bekleed	•
Stuurwiel in hoogte verstelbaar	•
Stuurwiel in diepte verstelbaar	•
Stuurwiel elektrisch verstelbaar	–
Stuurwiel verwarmd	–
Bestuurdersstoel in hoogte verstelbaar	•
Passagierstoel in hoogte verstelbaar	•
Bestuurdersstoel met verstelbare lederen bekleding	•
Passagierstoel met verstelbare lederen bekleding	•
Elektrisch verstelbare stoelen	•
Elektrisch stoelen met geheugeninstelling	€ 895
Verwarmde zitplaatsen voor	€ 393
Verwarmde zitplaatsen achter	–
Geventileerde zitplaatsen voor	€ 1.307
Massagestoelen	–
Sportstoelen	–
Middenarmsteun voor	•
Middenarmsteun achter	€ 358
Achterbank neerklapbaar	•
Achterbank in delen neerklapbaar	•
Achterbank verschuifbaar	–
Lederen bekleding	€ 2.287
Stof/Lederen bekleding	–

DASHBOARD

Toerenteller	•
Dagteller	•
Boardcomputer	•
Buitentemperatuurmeter	•
Headup display	€ 1.198
Audio/radio	•
DAB+ tuner	€ 496
Audiobediening vanaf stuurwiel	•
USB-aansluiting audio	•
Navigatiesysteem	•
Stembediening	•
Online diensten	•
WiFi/internet access	–
Bluetooth	•
Bluetooth audiostreaming	–
Draadloos laden smartphone	–
Apple Carplay	–
Android Auto	–

EXTERIEUR

Lichtmetalen velgen	•
Metallic lak	€ 944
Elektrische buitenspiegels	•
Verwarmde buitenspiegels	•
Inklapbare buitenspiegels	–
Bumpers in kleur carrosserie	•

Automatisch dimmende binnenspieg	optie	Vertraagde uitschakeling binnenverl	●
Automatisch dimmende buitenspieg	optie	Verlichte bagageruimte	●
Getint glas	●	Instapverlichting	●
Privacy glas achter	€ 448		
Interval ruitenwisser	●	ELEKTRONICA	
Variabele interval ruitenwisser	●	Inbraakalarm	€ 484
Regensensor	●	Start/stopsysteem	●
Ruitenwisser achter	●	Regelbare schokdemping	€ 1.440
Voorruitverwarming	-	Automatisch niveauregeling	-
Dakrais	●	Hill assist	●
Elektrisch openende/sluitende bagag	€ 363	Hill descent control	-
Schuifdak	-	Parkeersensoren achter	●
Elektrisch schuifdak	€ 1.271	Parkeersensoren voor	●
Panoramadak	€ 2.142	Achteruitrijcamera	€ 484
Cabriodak softtop	-	Surround view	-
Cabriodak hardtop	-	Elektrische parkeerrem	●
Targadak	-	Inparkeerautomaat	●
VERLICHTING			
Mistlampen voor	●		
Xenon verlichting voor	-		
LED verlichting voor	●		
LED verlichting achter	●		
Koplampsproeiers/wissers	-		
Automatisch inschakelende verlichti	●		
Leeslampje(s) voor	●		
Leeslampje(s) achter	-		
Regelbare dashboardverlichting	●		
Verlichte make-up spiegel(s)	●		

PRIJZEN/KOSTEN

Overzicht van alle historische prijzen en geschatte gebruikskosten voor het voertuig. Alleen voor courante personenauto's tot maximaal 10 jaar kan een waardeindicatie en kostenberekening gemaakt worden.

NIEUWPRIJZEN

Nieuwprijs 2017	€ 51.995
Nieuwprijs 2016	€ 55.795
Nieuwprijs 2015	€ 59.995

OCCASIONPRIJZEN

Occasionprijs 2017	€ 27.500
Occasionprijs 2016	€ 24.300
Occasionprijs 2015	€ 20.700

GEBRUIKSgegevens

Kilometerstand	17.900 km
Kilometers per jaar	15.000 km
Gebruiksperiode	5 jaar
Accessoires	€ 0

WAARDEBEPALING

Verkoopprijs (bij een autobedrijf)	€ 24.900
Verkoopprijs (bij een merkdealer)	€ 25.900
Verkoopprijs (bij een particulier)	€ 22.500
Inruilwaarde	€ 21.100

VERWACHTE WAARDE OVER 5 JAAR

Verkoopprijs (bij een autobedrijf)	€ 8.500
Verkoopprijs (bij een merkdealer)	€ 8.800
Verkoopprijs (bij een particulier)	€ 6.400
Inruilwaarde	€ 5.700

Afschrijving	€ 273
Brandstof	€ 80
Motorrijtuigenbelasting	€ 42
Verzekering	€ 100
Onderhoud	€ 53
Kosten per maand	€ 548
Kosten per kilometer	43,9 ct/km

MOTORRIJTUIGENBELASTING

De hoogte van de motorrijtuigenbelasting is onder meer afhankelijk van het gewicht en de soort brandstof. De tarieven verschillen per provincie vanwege de provinciale opcenten. Dit is een extra toeslag die door de provincies zelf bepaald mag worden.

Volgens onze gegevens is de primaire brandstof voor deze auto elektrisch. Daarvoor zijn onderstaande tarieven van toepassing.

MRB TARIEF PER MAAND		
provincie	PER MAAND	PER KWARTAAL
Drenthe	€ 47	€ 141
Flevoland	€ 45	€ 134
Friesland	€ 46	€ 138
Gelderland	€ 47	€ 139
Groningen	€ 48	€ 142
Limburg	€ 44	€ 132
Noord-Brabant	€ 44	€ 132
Noord-Holland	€ 42	€ 125
Overijssel	€ 45	€ 133
Utrecht	€ 44	€ 130
Zeeland	€ 47	€ 139
Zuid-Holland	€ 47	€ 140



EXTERIEUR



INTERIEUR



AUTOTEST

Mercedes-Benz C 350 e

11 mei 2015



Langzaam maar zeker valt de plugin hybride niet meer weg te denken uit autoland. Het aanbod is op dit moment nog relatief beperkt en betaalbaar is anders, maar Mercedes-Benz voegt met de nieuwe C350e een slimme keuze toe voor de zakelijke rijder. Letterlijk en figuurlijk.

Zestigduizend euro is een enorme smak geld. Tenminste, wij kennen weinig mensen die dat zomaar onder hun matras vandaan halen om 'eventjes een auto af te tikken'. En toch hoeft je niet wakker te liggen van die zestig ruggen. Dat wil zeggen, mits je goede arbeidsvoorwaarden hebt en een Mercedes-Benz C350e kunt leasen. De plugin hybride variant van de succesvolle middenklasser kost minimaal 57.995 euro (als Estate 59.995) maar omdat hij goed is voor 7% bijtelling kun je een zeer luxe Mercedes rijden tegen aantrekkelijke maandlasten. Netto vanaf 142 euro per maand, om precies te zijn.

En luxe is de C350e: Mercedes levert slechts één variant en die Lease Edition zit riant in de spullen met onder meer luchtvering, automatische klimaatcontrole, ingebouwde navigatie en stoelverwarming. De bevoorrechte zakelijke rijder zit er dus letterlijk en figuurlijk warmpjes bij… De optielijst is beperkt maar bevat wel een 'obstakel': wie zijn C350e Estate laat

voorzien van een trekhaak, verliest zijn zeven procent bijtelling. Om een aanhanger te kunnen trekken krijg je namelijk bredere banden met hogere rolweerstand dan het standaardrubber en dat laat de CO₂-uitstoot – die met 49 gram per kilometer nét binnen de grenzen valt – stijgen tot boven de 50. Niet handig voor Nederland-trekhaakland. Hetzelfde luxeprobleem doet zich trouwens voor bij panoramadaken: zo'n glaspaneel is zwaarder, daardoor stijgt de CO₂-uitstoot en voilà: veertien procent. Bij de iets lichtere sedan (48 g/km) spelen deze punten overigens niet.

31 kilometer

De naam C350 doet denken aan een fijne zescilinder, maar in de neus van de 'e' is een viercilinder benzinemotor aan het werk die dankzij een turbo 211 pk levert. Aan dat blok hangt de bekende 7G-Tronic automaat waar heel vernuftig een 60kW sterke elektromotor in is weggewerkt. Door die compacte constructie verdwijnt de noodzaak van een inefficiënte koppelomvormer en omdat de e-motor de verbrandingsmotor altijd ondersteunt ontstaat een krachtige aandrijflijn (totaalvermogen 279 pk) die zijn werk behoorlijk soepel doet.

Op een volgeladen accupakket kan de C-klasse 31 kilometer volledig elektrisch afleggen, waarna de verbrandingsmotor keurig en onopgemerkt bijspringt. De aandrijflijn is mooi vrij van schokken en dat maakt hem geciviliseerder dan bijvoorbeeld de dieselhybride die Volvo in de V60 levert waarbij je het aan- en afslaan van de krachtbron duidelijker voelt. Mercedes zit qua hybridefinesse bijna op het niveau van Lexus, ware het niet dat de 7G-Tronic zo nu en dan voelbaar schakelt en minder 'vloeiend' werkt dan een CVT-bak. Al zoeken we nu spijkers op laag water, onder de streep biedt de hybride C erg veel reiscomfort.

Een elektro-actieradius van eenendertig kilometer is matig, zeker wanneer je bedenkt dat de gemiddelde Nederlander dagelijks zo'n 37 kilometer woon-werkverkeer aflegt. De reden? In China krijgt een auto die elektrisch meer dan dertig kilometer ver komt meer subsidie en aangezien China een immense afzetmarkt is voor Mercedes, heeft het merk de C350e precies binnen die maatstaven ontwikkeld. Een grotere EV-range vraagt meer accucapaciteit en die batterijen zijn duur, dus dit is zakelijk gezien het meest ideale compromis. Tot zover Mercedes' ideologie achter hybriderijden...

Het relatief beperkte accupakket (dat op de achteras rust) slokt alsnog 135 liter aan bagageruimte op, waardoor de C350e iets minder praktisch is dan zijn niet-hybride broertjes. Wel goed: de achterbankleuning blijft in zowel sedan als Estate neerklapbaar.

Haptisch

Een mooie bijvangst van de elektropower is dat de C350e in 5,9 seconden van nul naar honderd trekt, maar dat is natuurlijk vooral fijn voor leaserijders met een tankpas. Interessanter is de fabrieksopgave van 2,1 liter per honderd kilometer en de manier waarop Mercedes-Benz claimt dat dergelijke waardes haalbaar zijn. Om de bestuurder te helpen heeft het merk de C-klasse voorzien van wat slimmigheidjes. De eerste zit gekoppeld aan het navigatiesysteem: klopt bijvoorbeeld een bestemming in hartje Amsterdam in en de auto onthoudt dat het verstandig is om elektrokracht te sparen zodat je straks volledig elektrisch door het stadscentrum kunt rijden. Intelligent maar niet nieuw, BMW gebruikt het ook al in de 5-Serie Activehybrid. De werking van het hybridesysteem kun je trouwens ook zelf aanpassen met een

knop op de tunnelconsole.

Een tweede voorziening noemt Mercedes met een dure term een 'haptisch' gaspedaal. Samen met de radartechnologie in de neus (waarmee de C-klasse zoals bekend al semiautonoom kan rijden) kun je dit zien als een soort opvoedhulp die je bij de les houdt door middel van subtiele trillingen in het gaspedaal. Het systeem leert je beter anticiperen: gaat je voorligger van het gas? Dan registreert de radar dat en laat het trillende pedaal weten dat jij ook van je gas kunt om zo optimaal gebruik te maken van de uitrolmogelijkheid. De C350e verbruikt immers niets tijdens het uitrollen, terwijl de vrijkomende kinetische energie juist weer wordt opgeslagen in het accupakket. Het trilpedaal is uitschakelbaar maar werkt niet indringend, al duurt het even voordat je hoofd de link legt tussen de trilling en de daadwerkelijke reactie van je gasvoet. Volgens Mercedes helpt het echter onbewust mee om het gemiddeld verbruik te drukken, en daar zal de baas weer blij mee zijn.

Lusten en lasten

Deze gimmicks vormen uiteraard niet de essentie van de nieuwe C350e. De reden dat je deze auto voor je deur wilt zetten zit hem in eerste instantie in de gunstige maandlasten, maar de Benz heeft wel degelijk meer in zijn mars. Wat knap is aan deze C-klasse is dat hij je geen moment meer het gevoel geeft dat hybriderijden een compromis is. Een letterlijk geval van 'wel de lusten, niet de lasten'. Goed, de bagageruimte is iets kleiner en je zult hem aan de stekker moeten hangen om optimale verbruikscijfers te scoren, maar afgezien daarvan kom je met een C350e vooral in het bezit van een verschrikkelijk fijne auto. Een voornaam in elkaar geschroefde zakenbolide die goed in de spullen zit, een heerlijk soepel rijgedrag heeft zonder zweverig te zijn en zowaar voldoende ruimte biedt voor mensen op de achterbank. Zestigduizend euro is niet niks, maar als dit tot je secundaire arbeidsvoorwaarden behoort dan heb je erg weinig te klagen.

AUTOTEST

Mercedes-Benz C 300 Bluetec Hybrid

22 november 2014



De gloednieuwe C-klasse is een extreem indrukwekkende auto. Helaas zijn de instapmotoren niet zo denderend, terwijl die juist noodzakelijk zijn voor een lage bijtelling. Maar er is een meer dan uitstekend alternatief.

Koppel heb je nooit te veel. Het is eigenlijk bij zo goed als elke auto belangrijker dan vermogen, tenzij een dynamisch karakter prioriteit heeft. Veel koppel betekent dat je een auto heel soepel van z'n plek krijgt of in een vloek en een zucht de snelheid ervan opvoert. Niet terugschakelen, geen toeren maken, niet wachten tot de turbo op gang komt. Juist elektromotoren onderscheiden zich hierin. Uiteraard moet er wel wat vermogen achter zitten, anders volgt na de eerste stoot power teleurstelling, zoals in de laatste Honda CRZ. Maar wat als je een elektromotor met een krachtige dieselmotor combineert? Laat dat nu net gebeurd zijn bij de Mercedes-Benz C 300 Bluetec Hybrid. Hij heeft een aandrijflijn die we al kennen uit de E-klasse. Als basis dient de motor uit de C 250 diesel: een 2,1-litermotor met 204 pk en 500 Nm. In Nederland is de geknepen versie met 170 pk bekender en wel als C 220 Bluetec. Die motor is in geen van beide versies fijnzinnig, ook al is er veel koppel beschikbaar. In de Bluetec Hybrid krijg je er echter een elektromotor bij, die 27 pk en 250 Nm levert. Opvallend

genoeg rept de fabriek nergens van het maximum- koppel die deze combi oplevert. Enig speurwerk van de Nederlandse importeur levert uiteindelijk een grafiek op, waaruit blijkt dat dat zo'n 605 Nm is bij 1.500 tpm. Maar bij 1.000 tpm heb je al zo'n 475 Nm! De gezamenlijke krachtsinspanning is in de praktijk zonder meer overweldigend. Vooral doordat Mercedes het toerental zo laag mogelijk houdt. De automaat is ingesteld op souplesse en het benutten van koppel bij lage toerentallen. Omdat de Benz er in deze regionen nu een stoot elektropower bij krijgt, hoeft de bak niet terug te schakelen als je wilt versnellen. Dit geeft de auto nóg meer sereniteit dan hij al had.

En daarmee is deze Mercedes C 300 Bluetec Hybrid een zeer aantrekkelijke auto. De meerprijs valt te overzien. Met € 50.395 is de auto slechts een paar honderd euro duurder dan de C 250 Bluetec, die daardoor per direct overbodig is in Nederland, en € 4.000 duurder dan de C 220 Bluetec. Voor dit bedrag krijgt de Mercedes dus een stoot extra vermogen en bovendien een veel betere aandrijflijn. En, o ja, hij is heel 2015 goed voor 20 procent bijtelling door de lage CO2-uitstoot van 99 gram per kilometer, en als particulier is zuinig rijden nog gemakkelijker. Vergeet die instapmotoren maar, dit is de C-klasse die je moet hebben. Tenzij je AMG-fan bent, natuurlijk.

AUTOTEST

Mercedes-Benz C 220 Bluetec Estate (2014)

30 oktober 2014



De nieuwe Mercedes C-klasse vertoont veel overeenkomsten met de vorig jaar ververste S-klasse. Na de sedan is het nu tijd voor de Estate. We testen de versie met 2,2-liter dieselmotor.

Ondanks een gewichtsafname van bijna 100 kg is de nieuwe C-klasse in alle richtingen gegroeid. Daarmee is hij bijna even groot als de vorige generatie E-klasse. Daarentegen is de inhoud van de bagageruimte met slechts enkele liters toegenomen. Het zijn voornamelijk de achterpassagiers die van de extra centimeters profiteren.

De materialen die Mercedes-Benz in het interieur heeft verwerkt, zijn van een hoog niveau en doen denken aan die van de veel duurdere S-klasse. Hoewel er veel functies in het infotainmentsysteem zijn opgenomen, kun je allerlei zaken ook nog gewoon met een fysieke knop regelen.

De testauto is voorzien van het Avantgarde-pakket en daar hoort ook een verlaagd onderstel bij. Bovendien kun je met een druk op de knop de mate van schokdemping verstellen, evenals de directheid van de besturing en de reactie op het gaspedaal. Ook in de meest dynamische stand is het rijcomfort nog hoogstaand. Al met al biedt de auto een bijzonder mooie balans

tussen comfort en sportiviteit.

Wil je de C 220 Bluetec Estate leasen en maximaal 20 procent bijtellen, dan ben je op de handgeschakelde transmissie aangewezen, want de automaat zit net boven de uitstootgrens. Helaas laat de handbak zich vrij zwaar en weinig precies bedienen. De viercilinder dieselmotor is relatief luidruchtig en klinkt rauw. Pas op kruissnelheid komt de rust erin. Met een gemiddeld testverbruik van 1 op 15,6 is de auto een matige drinker, terwijl de prestaties best vlot zijn.

Voor de sprint van 0 tot 100 km/h is slechts 8,8 seconde nodig, maar ook voor tussenacceleraties heeft de testauto niet al te veel tijd nodig.

Net als de S-klasse is de C-klasse volgestopt met veiligheidssystemen. Zo houdt de auto in de gaten of je nog wel bij de les bent, en zo niet, dan krijg je een waarschuwing, net als wanneer je je voorligger te dicht nadert. Mocht je op dit laatste signaal niet reageren, dan haalt de auto zelfstandig de vaart eruit. Ook aardig is de zijwindassistent die je in het juiste spoor houdt als je daar van af geblazen dreigt te worden. Tegen meerprijs is de auto onder meer uit te rusten met systemen die in staat zijn om voetgangers te herkennen (en voor hen te remmen). De nieuwe C-klasse Estate met deze motor is leverbaar vanaf € 43.995.

AUTOTEST

Mercedes-Benz C-Klasse Estate

29 september 2014



Mercedes-Benz heeft een strategische keuze gemaakt door de nieuwe C-klasse hoger in de markt te zetten. Hij is duur, maar ook luxueus, mooi en steengoed. Kan de stationvariant daarbij aansluiten?

Soms moet je even een extra blik op de snelheidsmeter werpen omdat je het in eerste instantie niet gelooft. De rust aan boord is zodanig dat we op normaal spreekniveau met elkaar kunnen converseren. De stabiliteit van de auto is zo goed, dat er weinig stuurcorrecties nodig zijn. En ondanks het feit dat de motor best rumoerig is voor omstanders, is de isolatie zodanig dat je er als inzittende weinig last van hebt. Ondertussen laat de snelheidsmeter 220 km/h zien. En de auto zit echt nog niet op zijn max. Niet slecht voor een viercilinder diesel. Op dat moment laat de C-Klasse zien hoe goed hij is. Nee, zulke snelheden haal je in Nederland nooit en dat hoeft ook niet. Maar als de auto zich op zulke snelheden al zo sereen gedraagt, kan je er donder op zeggen dat het bij rustig rijden helemaal een oase is in deze tijden van stress.

Concurrentie

Mercedes is een tijd zoekende geweest naar wat het wilde zijn in dit segment. De opkomst van

Audi zorgde voor een extra directe concurrent, en zeker in Nederland heeft Mercedes flink aan marktaandeel moeten inleveren. Het was niet zonder reden dat de vorige generatie C-Klasse fors sportiever was. Men hoopte een wat jeugdiger publiek aan te spreken (nu is jeugdig een relatief begrip bij Mercedes). Zo kon je afhankelijk van je uitrustingsniveau kiezen of je de ster in op óp de grille wilde. Erop voor de oudjes, erin voor het hippere volk. Daarbij was de auto veel sportiever dan we van het merk gewend waren, terwijl de bouwkwaliteit nog altijd uitstekend was. Helaas had het model net te weinig karakter om overeind te blijven in de oorlog tussen BMW en Audi, bovendien liep het merk motorisch en beetje uit de maat. Het zal niet zonder reden zijn dat Mercedes met de nieuwe C voor een compleet andere koers kiest. Nou ja, nog altijd zit de ster optioneel erop of erin, maar verder is dit een andere auto dan voorheen. Op alle vlakken in het een kleine S-Klasse geworden. Hij is groter, comfortabeler en luxer dan voorheen. De jongere meer dynamische klant kan inmiddels bij de dealer terecht voor een CLA of A-klasse, de C neemt duidelijk fors afstand van deze modellen.

Ruimte

De stationwagen heeft natuurlijk baad bij het nieuwe formaat. De kofferruimte is een redelijke 490 liter, klap je de banken om kom je tot 1.510. De achterbank is netjes. Verwacht geen niveau Mondeo of Suberb, maar wie uit een BMW 3-serie komt, is blij verrast. Voorin voelt het eveneens fijn ruimtelijk, wat opvalt is dat alles vrij ver naar achteren is gepositioneerd. Je hoofd zit bijna voorbij de B-stijl, terwijl het stuur nog altijd fijn ver naar je toe kan. Materialen zijn uiteraard afhankelijk van het uitrustingsniveau, maar als je wilt, is de C-klasse werkelijk weergaloos mooi afgewerkt. Het leer op de stoelen en in de deuren, de knopjes van de raambediening: dit staat echt mijlenver van een BMW 3-serie of Audi A4. Een Lexus IS komt er in dit segment nog het meest bij in de buurt. De prijzen van de auto zijn daar ook naar. Je kan het er voor over hebben of niet, maar het is in ieder geval duidelijk waar al dat geld zit: Mercedes wilde duidelijk geen enkel compromis maken bij het ontwikkelen van de auto om zo afstand te nemen van de concurrentie.

Helaas is het ook bij Mercedes onmogelijk om voor elk nieuw model een hele rits nieuwe motoren te ontwikkelen. En daarom moet het merk verder met wat het al heeft. En de viercilinders zijn nog altijd niet de beste op de markt. De benzinemotoren voelen wat futloos, alsof er 20 pk zoek is. De diesel zijn daarentegen te rumoerig en niet verfijnd genoeg. Vooral Audi maakt met zijn TFSI's en TDI's gehakt van de Mercedes-blokken. Bij de benzineversie moet je de instapversie echt overslaan. De goedkoopste diesel, de 220 Bluetec, biedt met 170 pk wel genoeg. Wij proberen evengoed de iets sterkere 250 Bluetec, die dezelfde motor heeft, maar dan met meer vermogen. Hierdoor is hij wel minder zuinig, waardoor hij helaas niet in aanmerking komt voor 20 bijtelling. Zonde, want nu merken we pas goed hoe de 220 geknepen is. Je doet jezelf eigenlijk te kort, maar het prijsverschil is fors. Zoals eigenlijk alles aan de C-klasse vrij duur is. Maar je krijgt er vervolgens wel een waanzinnig goede auto voor terug. Een Mercedes zoals het ooit geweest is en eigenlijk altijd zou moeten zijn.

VOORWAARDEN

Dienst

Deze AutoWeek, onderdeel van DPG Media Magazines B.V., biedt een natuurlijke persoon (hierna: 'Klant') de mogelijkheid de dienst 'Kentekenrapport' van AutoWeek af te nemen, onder andere bestaande uit het op verzoek van de Klant aan de Klant elektronisch aanleveren van de Informatie, door de Informatie op de Website voor de Klant toegankelijk te maken danwel te downloaden als pdf-document (hierna: 'Dienst'). Onder 'Informatie' wordt verstaan: de informatie waarover AutoWeek beschikt met betrekking tot een door de Klant gespecificeerd voertuig terzake waarvan en voor zover de Klant de Informatie heeft opgevraagd. Onder 'Website' wordt verstaan: de door AutoWeek in stand gehouden website(s) waarop zij haar Diensten aanbiedt en de Informatie toegankelijk maakt, waaronder www.AutoWeek.nl.

Om gebruik te kunnen maken van de Dienst dient de Klant te beschikken over een 'Mijn AutoWeek' account waarbij toestemming is verleend voor het ontvangen van aanbiedingen. AutoWeek stelt de Klant op diens verzoek de Informatie beschikbaar voor zover AutoWeek daarover beschikt, en wel doordat de Informatie op de Website van AutoWeek toegankelijk wordt gemaakt resp. wordt weergegeven. De Klant draagt er zelf zorg voor te beschikken over de benodigde hard- en software om van de Informatie kennis te kunnen nemen.

De Dienst bestaat uitsluitend uit het beschikbaar stellen van de Informatie zoals AutoWeek deze Informatie van derden heeft verkregen. AutoWeek controleert de Informatie niet op juistheid en volledigheid. AutoWeek levert de van derden verkregen Informatie slechts door. De Dienst omvat dan ook niet de garantie van juistheid en volledigheid van de Informatie, ook niet van de in de Informatie genoemde waarden. De Informatie kan derhalve niet leiden tot enige verwachting van de Klant terzake het voertuig en de waarde(n) daarvan. Aan de informatie kunnen geen rechten worden ontleend. AutoWeek bewaart de Informatie niet ten behoeve van de Klant voor latere kennisneming. De Klant kan de Informatie uitprinten of op de eigen computer opslaan.

Toegestaan gebruik

De (auteurs-)rechten met betrekking tot het format en de inhoud van de Website (de daarin opgenomen gegevens, afbeeldingen, geluiden, teksten en andere informatie) berustend uitsluitend bij AutoWeek en/of haar licentiegevers. De inhoud van deze Website en de Informatie mag alleen worden gebruikt voor persoonlijk, niet-commercieel gebruik. Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van AutoWeek is het onder meer niet toegestaan de inhoud van deze website en de Informatie, of enig onderdeel daarvan, door te sturen, te verspreiden of tegen vergoeding beschikbaar te stellen aan derden, tenzij daarvoor uitdrukkelijke schriftelijke toestemming is verkregen van AutoWeek.

Het is Klant niet toegestaan om het materiaal op de website te raadplegen op geautomatiseerde wijze, bv middels zogenaamde robots of scripts.

Beperking van aansprakelijkheid

Ondanks de constante zorg en aandacht die AutoWeek besteedt aan de samenstelling van de Website en de daarin opgenomen gegevens, kan AutoWeek niet instaan voor de volledigheid, juistheid of voortdurende actualiteit van de gegevens en de inhoud van de Website waaronder de Informatie. AutoWeek aanvaardt dan ook geen aansprakelijkheid voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard ook, die voortvloeit uit of in enig opzicht verband houdt met het gebruik van de Website, de Dienst en de Informatie.