



Martijn Verhoef
1 september 2019

Gegroeid in meerdere opzichten

De wens om het merk Mercedes-Benz bij jongere kopers aantrekkelijker te maken, resulteerde in een A-Klasse die voortaan als vlotte hatchback door het leven gaat. In Stuttgart merkten ze dat die auto ook gretig aftrek vond bij mensen die eerder een auto uit een hoger segment reden. Om deze groep nog meer aan te spreken, werd de levensvatbaarheid van andere carrossievormen onderzocht.

Met name in markten waar een hatchback een minder imago heeft, zou een vierdeurs variant niet misstaan. Maar een sedan is ook zo gewoontjes en daarom werd de CLA geïntroduceerd. Als eerste vierdeurs coupé in zijn segment werd de auto een daverend succes.

Na de komst van een nieuwe generatie A-Klasse zet Mercedes dezelfde lijn ook door met de gloednieuwe CLA.



Beeldbepalende opties

Na de introductie van de eerste generatie CLA Coupé hadden de andere premium autofabrikanten het nakijken. Alleen Audi heeft met de A3 Limousine een alternatief weten te bieden. Reden genoeg voor Mercedes om naast de nieuwe generatie CLA ook met een A-Klasse Limousine op de proppen te komen. Waar de A-Klasse Limousine qua afmetingen nog in de buurt van het uitgaande model CLA lijkt te zitten, komt de nieuwe CLA niet alleen veel breder over, hij is het ook.

De vierdeurs coupé groeide bijna vijf centimeter in lengte en had dezelfde toename in breedte. De wielbasis groeit met drie centimeter. Hiermee schuift de CLA hoger op de premium ladder en is hij bijvoorbeeld langer en breder dan een C-Klasse sedan. Het volledige ontwerp heeft iets weg van een te heet gewassen CLS. Je kunt het als auto slechter treffen en eerlijk gezegd vinden we de CLA zelfs iets beter in proportie dan zijn grote broer.

In het metallic Kosmos Schwarz, met de 19 inch multispaaaks wielen en het uitgeklopte

spoilerwerk van de AMG-line, kunnen we concluderen dat de testauto simpelweg een hele dikke wagen is. Laat je het sportpakket weg en bestel je een lichtere carrosseriekleur, dan komt de auto een stuk bescheidener over. Dit komt doordat dan het kunststof bumperwerk in meerdere mate en de chromen accenten in mindere mate het beeld bepalen.



Vooruitlopend in technologie

Waar de A-Klasse een trend zette in het C-segment, met de komst van intelligente spraakhulp en hoogwaardige interieuruitstraling, borduurt de CLA hier vrolijk op verder. Je kunt nu niet alleen tegen de auto praten, maar ook gebaren maken. Zo zijn bepaalde commando's te koppelen aan een gebaar, zoals het instellen van een bepaalde bestemming in de navigatie, of het inschakelen van een bepaalde muziekbron.

In het donker herkent de verlichting in de binnenspiegel of je iets uit de middenconsole of van de bijrijdersstoel wilt pakken. De verlichting schakelt dan in en als je terug beweegt naar je stoel gaat deze weer uit. Bovendien is er augmented reality weergave

van de navigatie-instructies. De weg voor je wordt door middel van een camera achter de binnenspiegel op het centrale scherm geprojecteerd, iets wat we eerder al zagen op de B-klasse. Vervolgens wordt met pijlen aangegeven welke rijbaan je dient aan te houden en zijn de straatnamen duidelijk af te lezen.

Ben je bijna op plaats van bestemming, dan worden zelfs de huisnummers bij het juiste huis weergegeven. Het lijkt een onnodige extra, maar bijna direct na het weggrijden met de testauto raakten we verknocht aan het systeem.



Flink gegroeid

De uitstraling van het interieur is zeggezegd niet erg afwijkend van dat van de A-Klasse. Door de unieke opbouw en bijvoorbeeld de luchtroosters met turbinelook weet de auto ook in een hoger segment prima voor de dag te komen. Als we verder kijken dan alleen de uitstraling, blijkt dat Mercedes-Benz ook wel heeft bespaard op bepaalde materialen. Op het onderste gedeelte van de deurpanelen, middenconsole en de hendels van de automaat en ruitenwissers heeft Mercedes wel eens mooiere

materialen gebruikt. Het is een onvermijdelijk gevolg van het verder schitterende, maar ook dure ontwerp van het interieur.

Als we kijken naar de toename van de buitenmaten, kan het bijna niet anders dan dat de binnenmaten ook flink toenemen. Gelukkig is dat het geval, wat maakt dat je in de CLA prima met vier volwassenen kan plaatsnemen. Zowel de been-als hoofdruimte is achterin gegroeid en hoewel je behoorlijk laag zit, kun ook langere achterpassagiers een prima plek vinden. De groei aan de buitenkant komt alleen ten goede aan passagiers en motorruimte, want de kofferruimte neemt in inhoud tien liter af.



Tweeliter een must?

We reden eerder met de 1.3 liter viercilinder die onder andere in de CLA 180 en 200 is te vinden. Voor de test met de CLA leek het ons dan ook goed om de tweeliter eens aan de tand te voelen, die in de CLA 220 en 250 wordt geplaatst. Hoewel de 1.3 in de A 200 ons nu niet direct deed verlangen naar meer vermogen, voelde deze motor wel een tikkeltje rauw aan. De CLA 220 klinkt bij een koude start niet direct veel verfijnder, maar



weet tijdens het rijden wel een meer smeuïge loop te houden.

Waarom je nog eens 4.000 euro meer zou betalen voor de 250 is ons een raadsel, want de 190 pk sterke CLA 220 blijkt bijzonder gretig te reageren op gascommando's. Op tussensprintjes en vanuit stilstand stelt de auto niet teleur. De automaat is eigenlijk het enige aspect dat soms roet in het eten gooit. De 7G DCT is bij vlagen weerbarstig. Het maakt dat je niet altijd weet wat de reactietijd is op een gascommando en doordat de auto bij kruipend verkeer erg lang in een hoge versnelling wordt gehouden, gaat dat gepaard met trillingen. Het is jammer dat er voor de 9G-tronic geen plek is in de CLA, want die transmissie is simpelweg een stuk fijner.

We merken dat de auto een stuk comfortabeler is dan de A-Klasse. Het onderstel filtert oneffenheden beter weg en op lange stukken rechtuit hoef je minder stuurcorrecties te doen. In bochten presteert de auto bijna net zo goed als de hatchback, door directe besturing en het uitblijven van overhellen. Toen we de auto ophaalden bij de importeur, wist de boordcomputer ons te vertellen dat we slechts 390 kilometer zouden komen op een volle benzinetank. Het is maar net hoe je met de auto rijdt, want al snel liep de actieradius op tot bijna 600 kilometer. Uiteindelijk behalen we een praktijkverbruik van 1 op 13, wat alleszins redelijk is te noemen voor een krachtige middenklasser.



Beter dan Tesla

Naast de al genoemde spraakassistent en augmented reality navigatie, sleutelde Mercedes ook een hele batterij high end veiligheidssystemen in de testauto. Zo zijn een rijbaanhulp (die al een stuk prettiger reageert dan bij de test van de A-Klasse), dodehoekhulp en noodremassistent aanwezig. Maar de hoogste ogen gooit de CLA met de Distronic adaptieve cruise control. Daarmee heeft de kleine vierdeurs coupé dezelfde rijassistent als de S-Klasse. De Duitsers bieden met Distronic de beste automatische piloot die je op dit moment kunt krijgen, alle lof voor Tesla's Autopilot ten spijt. De auto wordt keurig tussen de lijnen gehouden, haalt op commando zelf in (een stuk sneller dan een Tesla) en past de snelheid aan op voorgangers en navigatiegegevens. Zo kun je een afslag van een snelweg nemen, om vervolgens te merken dat de auto zijn snelheid hierop aanpast.

Alle systemen en luxe opties hebben hun prijs, al is het goed om te vermelden dat Mercedes-Benz een aantal aantrekkelijke opties in pakketten heeft gestopt. De vanafprijs van de CLA 220 is met 44.019 euro niet mals, al beschik je dan wel



Mercedes-Benz CLA 220 Coupé AMG Premium F

standaard over de automaat. Het Premium Plus Pack kost bijna 5 mille, maar dan zijn zaken als keyless entry, pano-schuifdak en elektrisch verstelbare stoelen met geheugenfunctie aanwezig. Het rij-assistentiepakket kost ook nog eens 2.500 euro, maar is zijn prijs zeker waard. Samen met de grotere wielen, AMG Line en nog wat losse opties komt de testauto op een prijs van 60.617 euro. Of de auto met dergelijke prijzen nog steeds berijders uit hun A5 of 3 Serie weet te krijgen, durven we niet te voorspellen. Wel kunnen we constateren dat de groei van de CLA niet beter uit had kunnen pakken. Het totaalplaatje klopt gewoon.

Plus

- + Flink gegroeid
- + Comfortabel en sportief
- + High end multimedia en veiligheid

Min

- Duur
- 7G DCT heeft soms eigen wil