



Wilbert Huls
22 mei 2011

Trendsetter

Als een product een doorslaand succes is, valt het niet mee om een waardige opvolger in de markt te zetten. Stilzitten was echter geen optie met de concurrentie die op de loer ligt, dus moest de CLS er ook aan geloven. De auto die zijn eigen segment van de vierdeurs coupé uitvond, heeft veel merken verleid om ook een dergelijk model te maken met tot gevolg dat de nieuwe CLS de strijd zal moeten aangaan met een aantal concurrenten. Of de vloeiend gelijkende Benz desondanks de maatstaf blijft, mochten we ervaren in een weekje sturen met deze imposante machine.



Vollausstattung

Toen de oorspronkelijke CLS op de markt kwam, zal de praktisch ingestelde mens zich ongetwijfeld afgevraagd hebben waar de auto voor diende. Met een E-Klasse heb je immers voor minder geld meer ruimte en voor het sportieve aspect heeft Mercedes-Benz veel betere alternatieven in huis. Toch is gebleken dat er genoeg kopers waren die het beste van twee werelden wilden hebben. Dat ook deze nieuwe CLS bedoeld is voor de veeleiser, blijkt wel uit de Vollausstattung. Neem alle luxe die je vandaag de dag op een auto tegen kan komen en het zal hoogstwaarschijnlijk ook op het testexemplaar met het Edition1 pakket gezeten hebben. Daar bovenop beschikt de bestuurder nog eens over enkele exotische opties. Neem alleen al de massagefunctie, de meebewegende lendensteunen en airconditioning waarover de leren zetels beschikken. Het moge duidelijk zijn dat de eigzinnigheid met daar bovenop alle luxe een voorname aanschafreden zijn voor deze niche-auto.



Hoogwaardig

Het hele interieur heeft vanzelfsprekend een hoogwaardige uitstraling. De donkere houtinleg is iets minder naar onze smaak, maar als je dan toch houtinleg wilt, past dit wel het mooist bij de andere gebruikte grijstinten. Wat opvalt is dat op of voor de middenconsole geen pook meer is te vinden om de automaat te bedienen. Net als bij enkele andere grote modellen van Mercedes-Benz is hiervoor op zijn Amerikaans een stengel achter het stuur geplaatst. Dat is niet in de laatste plaats omdat de Verenigde Staten - met Californië in het bijzonder - de voornaamste afzetplek van de vorige CLS bleek te zijn. Zit je voorin zowel qua ruimte als qua luxe royaal, achterin is de ruimte beduidend minder. In de lengte en breedte is - mede door aanwezigheid van twee stoelen in plaats van een bank - niks te klagen, maar de hoofdruimte lijdt wel degelijk onder de sterk aflopende daklijn. Ondanks het feit dat de zittingen al relatief diep liggen. Dit is dus wel een heel duidelijke concessie die je moet doen voor de vloeiende lijnen

Mercedes-Benz CLS 350 Edition 1

van de CLS. Wellicht dat dit net iets beter zal zijn bij de CLS Shooting Brake. Het studiemodel waarmee deze CLS werd aangekondigd zal zelf namelijk ook in productie gaan.



BlueEFFICIENCY

Zoals het een moderne Benz betaamt, is ook deze auto voorzien van BlueEFFICIENCYtechnieken. Dat is bijvoorbeeld merkbaar in een vloeiend werkend start-stopsysteem, maar ook duidelijk bij de eco-stand van de automaat. De 7G-tronic Plus automaat schakelt zijn verzetten vlot - maar even vloeiend - door en houdt het motorblok daarmee zelfs op de snelweg rond de 2.000 toeren per minuut. Dat het effect heeft, blijkt wel uit een testverbruik van 7,5 liter per 100 km gemiddeld. Weliswaar iets meer dan de fabrieksopgave, maar we hebben het hier nog steeds over een ruim 300 pk sterke auto van een aanzienlijk formaat. Je merkt echter wel dat het

Mercedes-Benz CLS 350 Edition 1

geen kunst is om het verbruik te laten stijgen naar een waarde rond de 10 liter per 100 km door de ecomodestand uit te schakelen en wat minder aandacht voor je rijstijl te hebben. Met de sportstand voor zowel de automaat als het onderstel ingeschakeld, krijgt de auto een behoorlijk feller karakter. Op toeren zelfs bijgestaan door de geweldige, rauwe sound van de atmosferische v6. Toch zou je vanuit het gevoel niet geneigd zijn om de auto als uitgesproken sportief aan te merken, maar de tellers vertellen wat anders. Een flauwe bocht die je met een gemiddelde auto bij 80 km/h al met samengeknepen billen en je vingers verkramppt om het stuur neemt, zoef je haast zonder dat je er erg in hebt, met honderd in het uur door. Geen uitgesproken sportieve beleving dus, maar de auto straalt in zijn rust gewoon heel veel kracht uit.



Smooth

En tot rust komen in zo'n gerieflijke Benz is het beste dat je kan doen. Laat de auto op

een economische manier zijn werk doen en de CLS brengt je - als op een zwevend tapijt - heel smooth van A naar B. Zeker met een rustgevend muziekstuk op de Harman Kardon-speakers en de massagestoel stevig rollend over je rug, kan je je helemaal onthaasten. En voor het geval je het wat te bont maakt, zullen waarschuwingssystemen proberen te voorkomen dat je buiten de belijning komt of je voorligger te dicht nadert. Ondanks dat dit soort systemen meer en meer gemeengoed lijken te worden, maakt foutloze werking en de mooie uitwerking er in dit geval iets bijzonders van. Mocht je toch de auto weer even de sporen willen geven, dan lijkt hij zelf ook weer even wakker te moeten worden. De automaat moet net even wat te lang denken en zoeken voor de spurt ingezet kan worden. Dat de CLS van een behoorlijk formaat is, komt het comfort natuurlijk ten goede, maar in de kleine ruimte heeft het ook nadelen. Door zijn sportieve lijnen is het overzicht met name naar achteren niet optimaal. De geïnstalleerde sensoren zijn dus een absolute must voor het strak inparkeren. Al is het maar om te voorkomen dat de razend dure en exclusieve matte lak beschadigd raak.



Ratio en emotie

Dat de CLS geen alleenrecht meer heeft, blijkt wel uit auto's als de Audi A7 Sportback en de BMW 5GT, al heeft die laatste natuurlijk wel weer een iets andere insteek. Mercedes-Benz geeft aan dat zelfs modellen als de Volkswagen Passat CC en de Audi A5 Sportback een volle klasse lager van dezelfde taart snoepen. Toch moeten we concluderen dat het haast spijkers op laag water zoeken is, als je kritiekpunten op deze geweldige machine wil leveren. En ja toch, die prijs. 114.000 euro is beslist niet niks voor een auto uit de hoge middenklasse, hoe luxe ook. Zeker als je bedenkt dat het topmodel van de CLS nog moet komen. Dan komen we toch weer uit bij de belangrijkste factor van de CLS. Het is geen rationele auto, maar een puur emotionele. En ieder bepaalt zelf wat dat waard is.

Plus

- + Uitstraling
- + Onthaasting
- + Technisch vernuft

Min

- Ruimte achterin
- Zicht
- Prijs