Pawel Piotrowski
1 maart 2009

Begerenswaardig

Mercedes-Benz kent een rijke historie met vele begerenswaardige automobielen. De meeste autoliefhebbers kennen tegenwoordig slechts de naoorlogse modellen, autoâ€™s waarmee het merk eind vorige eeuw groot is geworden. Opvallend is dat vooral de coupÃ©s en cabrioletten een hoog aanzien genieten. Denk bijvoorbeeld aan de slank gelijnde SL â€˜Pagodeâ€™ of aan de barokke SE CoupÃ© FlachkÃ¼hler, beter bekend als de â€˜Opera CoupÃ©â€™. Het is namelijk een typisch kenmerk voor het merk dat bevallige modellen liefkozende namen krijgen toebedeeld zodra de jaren verstrijken. Met de CLS heeft Mercedes-Benz sinds medio 2004 weer zoâ€™n begerenswaardig model in haar leveringsprogram. Vorig jaar is met de subtiele facelift daar de CLS 280 aan toegevoegd, die ratio en emotie lijkt te versmelten tot een aantrekkelijk alternatief in de hogere middenklasse.

Gestroomlijnde schoonheid

Op basis van de toenmalige E-Klasse stelde Mercedes-Benz in het jaar 2003 de Vision CLS voor. Het model kenmerkte zich door een adembenemende vloeiende daklijn in combinatie met vier sierlijke portieren. Tot op dat moment was het grote publiek nog onbekend met het fenomeen dat vierdeurs coupÃ© heette. Hoewel het concept niet helemaal nieuw was â€“ de Rover P5b CoupÃ© had ook vier deuren â€“ was Mercedes-Benz het eerste merk dat in de 21ste eeuw dit concept nieuw leven inblies. De CLS kan ook worden gezien als een hommage aan de relatief onbekende 500/540 K Autobahnkurier van voor de Tweede Wereldoorlog. Hoewel dat model een echte coupÃ© met twee deuren was, zijn er toch enige gelijkenissen te herkennen. Zo was de Autobahnkurier ook voorzien van een daklijn die vloeiend en zonder onderbreking doorliep tot in de achterbumper. Deze Stromlinienform was het resultaat van de zoektocht naar de ideale gestroomlijnde vorm.

Maar er is meer. Van de Autobahnkurier zijn er uiteindelijk slechts zes exemplaren gebouwd. Ook toen kostte dit model een klein vermogen. Geld speelde echter niet de enige rol. Omdat het ontwerp nogal flamboyant was durfden niet veel personen voor het model te kiezen. Datzelfde geldt in mindere mate ook voor de CLS. In tegenstelling tot andere moderne limousines van het merk, die nogal behoudend en statig zijn vormgegeven, is de CLS een opvallende en stijlvolle verschijning. Met rationaliteit is de keuze voor een CLS ook niet te verklaren. Een vergelijkbaar uitgeruste E-Klasse is vele malen praktischer en net zo comfortabel. Met de aankoop van de CLS maakt de koper kortom een statement, net zoals in wijlen de koper van een Autobahnkurier dat deed.

Met de subtiele facelift van vorig jaar heeft Mercedes-Benz het design van de CLS verder geperfectioneerd. Uiterlijk zijn de verschillen zo miniem dat ze nauwelijks opvallen. Aan de voorzijde karakteriseert zich het nieuwe front met een grovere grille met slechts twee in plaats van vier lamellen. In de voorbumper is de horizontale luchtopening nu voorzien van zilvergrijs gelakt gaas dat de breedte van de auto doet benadrukken. Of het ook werkelijk mooier is laten wij in het midden. Andere aanpassingen zijn te vinden aan de achterzijde. De achterlichten zijn volledig voorzien van LED-techniek en kennen een nieuwe lay-out. De achterbumper is verder naar beneden doorgetrokken, aan weerszijden daarvan bevinden zich nu trapeziumvormige uitlaten in plaats van de eerder ovalen.

Het resultaat van de marginale aanpassingen mag geslaagd worden genoemd. In beginsel lijkt het ontwerp van de CLS nog steeds onaangetast en puur. De details, zoals de nieuwe spiegels met een tevens groter spiegeloppervlak, zorgen er wel voor dat de CLS er weer fris bij staat. Inmiddels is het model al over de helft van zijn productiecyclus heen, het is echter verbazingwekkend hoe tijdloos het ontwerp door de elegante en dynamische lijnen lijkt.

Klassiek

Zoals de naam van ons testmodel doet vermoeden is het interieur prestigieus uitgerust. Het â€˜Prestige Plusâ€™ pakket vormt een mooie aanvulling van opties op het klassiek gelijnde interieur. In het oog springen vooral de drie fraaie klokken van het instrumentarium, die sinds de facelift een roomwitte achtergrond hebben. Een subtiele chromen omranding zorgt ervoor dat zij een ware lust voor het oog zijn. Door de duidelijke cijfers zijn zij ook nog eens prima af te lezen. Een ander unicum van het CLS interieur is het copieus gebruik van houten sierelementen. Zo kent de bovenste helft van het dashboard een brede houten strip â€“ in ons geval donker gelakt ahorn â€“ welke ons onwillekeurig doet denken aan de weelderige interieurs van verschillende Jaguars.

Behalve hout tref je in de CLS ook veel chroom en leder aan. Diverse elementen op

detail niveau zijn afgewerkt met chique chroom of met fraaie lederen stiksels. Noemenswaardig zijn vooral de twee buitenste ronde uitstroomopeningen Ã la SL en de lederen overkapping van het instrumentarium. In combinatie met het nieuwe driespaaks sportstuur lijkt het bijna alsof je plaats hebt genomen in een klassieke Mercedes-Benz. Aan deze beleving doet echter de plaatsing van het stuur afbreuk. Het stuur staat jammer genoeg niet recht voor de bestuurder, naar onze smaak had het iets verder naar links geplaatst mogen worden. Hierdoor zit je voor je gevoel wat scheef in de stoel.

Wie de zetels van de eerder aangehaalde â€˜Opera CoupÃ©â€™ kent zal in de stoelen van de CLS een gelijkwaardig jaren zestig ontwerp herkennen. Helaas zien ze er beter uit dan dat ze zitten. Vooral bestuurders met langere benen zullen door het niet al te lange zitvlak steun bij hun bovenbenen missen. Achterin kunnen de passagiers plaatsnemen in twee aparte stoelen. Tussen deze stoelen loopt een middentunnel met diverse opbergvakken door naar voren. Het geheel heeft veel weg van de CoupÃ©sitz Anlage uit de W124 E-Klasse uit eind jaren tachtig. Door de hoge raamlijn en de lage coupÃ©achtige daklijn ontstaat er een geborgen sfeer. Het ruimteaanbod is uiteraard beperkter dan in een E-Klasse, maar wel acceptabel. Het is vooral de niet al te ruime instap die erger doet vermoeden. Hinderlijk is de harde plastieken achterzijde van de voorstoelen, waarmee de knieÃ«n hard in aanraking kunnen komen.

In tegenstelling tot de E-Klasse kent de CLS mede door de twee aparte stoelen achterin geen doorlaadmogelijkheid. Een echt gemis zal dit niet gauw vormen, aangezien de bagageruimte lekker diep en bruikbaar is. Oplettendheid is vereist tijdens het openen van het deksel, dat op de typische Mercedes manier in een snelle beweging omhoog scharniert. Openen kan ook middels een toets op de afstandsbediening of via een bekende knop in het interieur. De verschillende bedieningselementen komen namelijk rechtstreeks uit de E-Klasse. Vorig jaar is het Telematica systeem samen met de facelift vernieuwd. Het navigatiesysteem kent nu het lay-out uit de nieuwere modellen en werkt een stuk intuÃ¯tiever. Wel mis je als bestuurder de centrale Comand-controller op de middentunnel en kijk je tegen twee ongebruikte druktoetsen op het stuur aan.

Stil en snel

Al langere tijd gebruikt Mercedes-Benz een nomenclatuur voor haar modellen die bestaat uit een lettercijfer combinatie. De eerste twee cijfers gaven in het verleden vaak de exacte motorinhoud weer. Onze CLS zou derhalve voorzien moeten zijn van een 2.8 liter zescilinder motor. Helaas klopt dat niet met de werkelijkheid, onder de kap gaat namelijk een rasechte drieliter schuil. Deze motor kennen wij onder andere ook uit de SLK en E-Klasse. Sinds vorig jaar vormt deze zespitter met 231pk en 300Nm bij 2.500tpm de nieuwe instapmotor voor de CLS. De benaming instapmotor is in dit geval wellicht niet helemaal correct, aangezien je nooit het gevoel hebt iets tekort te komen.

Dat uit zich vooral bij tussenacceleraties. De stille zescilinder blijkt prettig aan het gas te hangen en het surplus aan koppel wordt door de 7G-TRONIC transmissie goed benut. Hoewel deze transmissie voorzien is van zeven versnellingen, houdt de bak

verrassend lang het ingeschakelde verzet vast. Vervolgens trekt de motor in een stuk bijna geruisloos door tot aan de toerenbegrenzer. Zo ben je met de CLS zonder al te veel drama vaak vlotter onderweg dan je denkt. Sowieso hoef je je als bestuurder niet te schamen voor de prestaties van deze instapper. In 7,7 seconden sleurt de krachtige zescilinder de CLS voort tot voorbij de honderd kilometer per uur, de top van 245km/h is ruim voldoende. Deze hoge prestaties weerspiegelen zich in een hoog verbruik, wij scoorden een gemiddelde van 10,6 liter per honderd kilometer. Zodra je echter werkelijk het onderste uit de kan wil halen reageert de zeventraps automaat nogal traag op het gegeven commando. Dat zorgt met name op een bochtig traject voor irritatie, waar de bak een te lange denkpauze nodig heeft. Na deze bedenktijd schakelt de automaat vervolgens een paar keer terug, een paar verzetten overslaan kan de 7G-TRONIC helaas niet.

Handmatige bediening zou voor de sportievere bestuurder derhalve een welkome aanvulling zijn. Dat kan door met de pook op en neer te schakelen, in de praktijk zouden schakelflippers op een kronkelige weg echter beter werken. Hiervoor moet uiteraard bijbetaald worden. Het is de vraag of dit werkelijk een nuttige aanvulling zou zijn, want een echte stuurmansauto is de CLS niet. Net als de E-Klasse richt zich de CLS vooral op comfort. Op de snelweg strijkt het onderstel allerlei hobbels glad en zoef je comfortabel door tot je eindbestemming. In het interieur heerst tegelijkertijd een aangename rust en stilte zoals je die alleen in een Mercedes-Benz terug vindt. Ondanks de zachte vering blijkt de demping in staat om het overhellen van de koets tot een minimum te beperken. Zou de CLS dan toch van een levendig en dynamisch karakter zijn voorzien?

Deels. Met name het onderstel blijkt in staat te zijn om hoge bochtsnelheden aan te kunnen. Net zoals bij de E-Klasse gooit ook hier de besturing echter roet in het eten. Daar veranderd ook het nieuwe driespaaks sportstuur niets aan. De bekrachtiging is van het soort dat snelheidsafhankelijk is. Bij lagere snelheden uit zich dat in een sterk bekrachtigde besturing. Op snelheid wordt de bekrachtiging steeds minder, wat de communicatie met het wegdek zou moeten versterken. Helaas wordt alleen de communicatie met de computers versterkt. Het voelt allemaal zeer kunstmatig aan,

bijna onprettig. In snel genomen bochten lijkt het alsof de computers tegen zitten te sturen om de weerstand in de besturing op te bouwen. Dit heeft werkelijk weinig met een communicatieve besturing van doen. Gelukkig stuurt de CLS wel aardig direct, de reactie rond de middenstand blijft echter vaag.

Bereikbaarder

Is het Mercedes-Benz gelukt om met de CLS 280 een geslaagde combinatie van ratio en emotie op de weg te zetten? Zeker wat betreft het aantrekkelijke uiterlijk is de CLS nog steeds net zo begerenswaardig als aan het begin van zijn carriÃ¨re. De toegevoegde waarde ten opzichte van een E-Klasse mag dan wel rationeel gezien minimaal zijn, deze auto is echter zo veel meer. Alles ademt een individuele en volmaakte sfeer uit, de nieuwe kleine zescilinder past perfect in dat plaatje. Tegenwoordig mag de CLS dan wellicht niet meer zo eigenzinnig zijn als tijdens zijn

lancering, elk verkocht exemplaar vormt echter nog steeds een sierlijke aanvulling van het straatbeeld. Dit onberispelijke karakter straalt af op de bestuurder, waarmee deze door de aankoop een getuigenis aflegt. De stand out of the crowd factor is kortom hoog. Mede daardoor worden tekortkomingen op het vlak van besturing en transmissie net zo snel weer vergeten als dat zij opgemerkt zijn. En wat de rationaliteit betreft? Vanuit dat oogpunt was zoâ€™n emotionele aankoop nog nooit beter te verklaren. Dankzij de kleine zescilinder is de CLS bereikbaarder dan ooit tevoren.

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

+ Stille zescilinder
+ Comfortabel onderstel
+ Mooi materiaalgebruik in interieur

Min

- Krappe instap
- Trage 7G-TRONIC transmissie
- Zeer kunstmatig aanvoelende besturing