



De onorthodoxe keuze

Exact tien jaar geleden stond ik voor het eerst oog in oog met de Mercedes-Benz Vision CLS. Met zijn donkerrode lak, stijlloze ramen en coupé-achtige daklijn sloeg de auto in als een bom tijdens de autobeurs van Frankfurt. Zoiets had de wereld nog niet eerder gezien van het behoudende Mercedes-Benz. De tweede generatie CLS is misschien nog wel mooier dan de eerste, maar door de inflatie van het fenomeen vierdeurs coupé maakt de auto veel minder tongen los. Een tweede onorthodoxe carrosserievariant moet de erosie van aandacht een halt toe roepen; de CLS Shooting Brake.



Niet in een hokje te plaatsen

De missie om opnieuw aandacht te generen voor de CLS is zeker geslaagd. Dat begint al met de ietwat rare naam, Shooting Brake. Een Break of Brake was vroeger de Engelse benaming voor een simpel rijtuig dat gebruikt werd om ongetemde paarden af te remmen en handelbaar te maken. Omdat dit nogal eens fout afliep werden hiervoor geen luxe koetsen gebruikt. Meer dan een bok voor de koetsier zat er vaak niet op. Een Shooting Brake was daar een bijzondere variant op, met een opbouw die tijdens een jacht gebruikt kon worden om geweren mee te kunnen nemen. Zo bezien is de letterlijke en gekscherende vertaling 'Schietende Rem' niet eens onjuist. Persoonlijk vind ik de naam meer dan passend voor een fraai gelijnde stationwagon met krachtige motoren die door de 'koetsier' getemd moeten worden.

Maar is de CLS Shooting Brake wel een stationwagon? En zo ja, waar concurreert hij dan mee? Bij de gewone CLS is het nogal duidelijk dat de auto in het hokje van de BMW 6 Serie Gran Coupé en Audi A7 dient te worden geplaatst. Bij de Shooting Brake ligt dat wat ingewikkelder. Qua omvang en exterieurmaten zou het ook een concurrent van



Mercedes-Benz CLS Shooting Brake 250 CDI

de BMW 5 Serie Touring, Audi A6 Avant en zelfs Mercedes-Benz E-Klasse Estate kunnen zijn. Qua prijs is dat al een heel ander verhaal. Voor de stationwagon met de looks van een coupé dient namelijk een forse meerprijs op tafel te worden gelegd. Daarnaast wordt de Shooting Brake enkel met krachtige motoren geleverd, waarvan de 250 CDI nog de meest toegankelijke versie is. Iemand die op zoek is naar een praktische E-segmenter met instapmotorisering zal niet snel naar de CLS Shooting Brake gaan lonken. Potentiële klanten zitten veeleer in de hoek van de 'dikke' stationwagens met zes- of achtcilinder, de stap van een E350 Estate of 535i Touring naar de exclusievere CLS is immers best aantrekkelijk.



Ook standaard heel goed

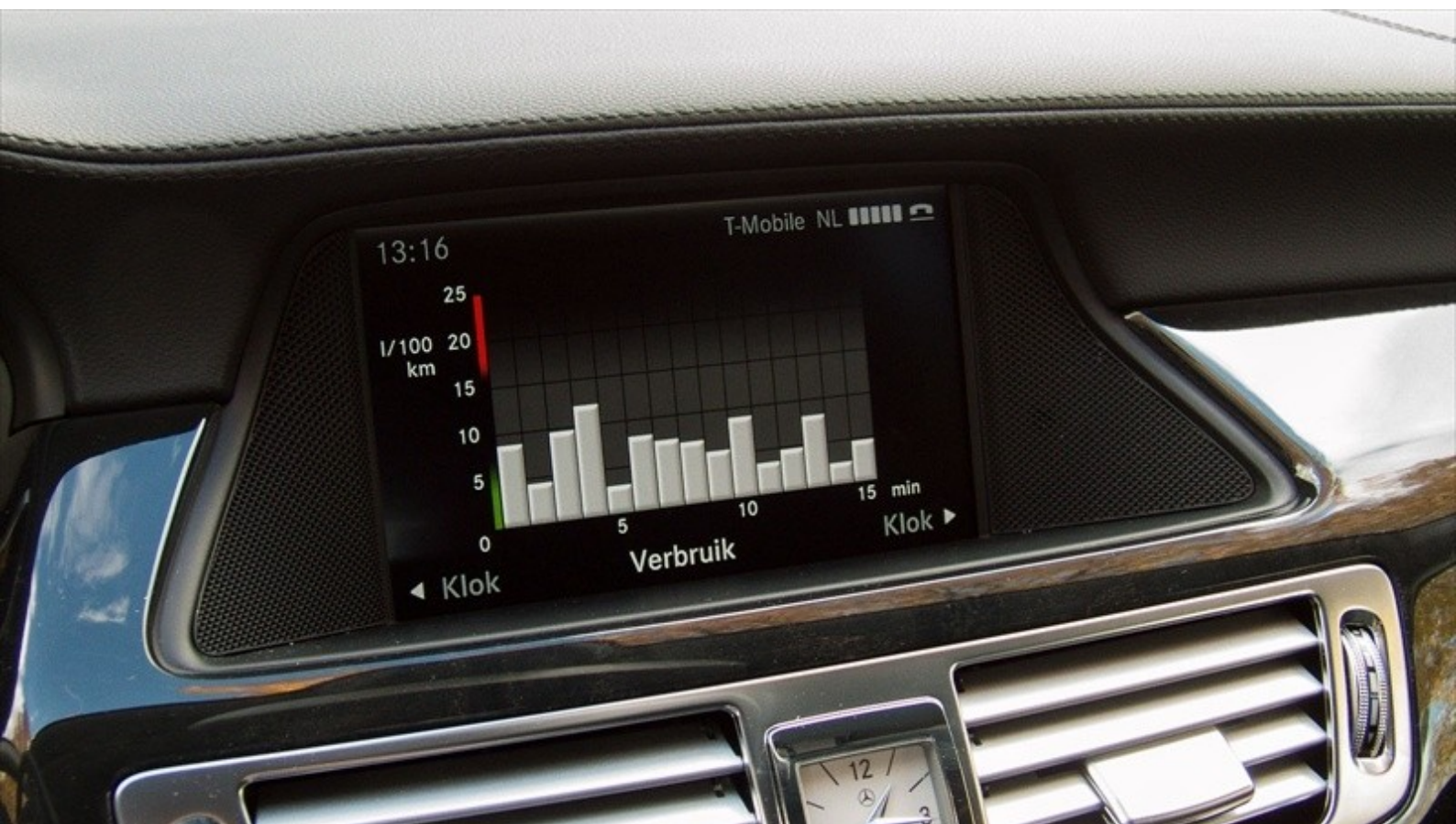
Het hogere prijskaartje van de CLS Shooting Brake zie je in het interieur wel terug in een riantere standaarduitrusting. Je hoeft niet veel zaken op de optielijst aan te kruisen om een mooi uitgeruste CLS voor de deur te hebben staan. Onze testauto is relatief standaard van de lopende band komen rollen, maar komt zeker niet goedkoop over. Zo is de bovenzijde van het dashboard met lederlook bekleed en neem je als bestuurder



Mercedes-Benz CLS Shooting Brake 250 CD

plaats in elektrisch verstelbare zetels die gedeeltelijk met leer bekleed zijn. Ook een licht- en regensensor, automatische airco, cruise controle, bi-xenon koplampen en de welbekende 7G-Tronic transmissie zijn altijd aan boord. De standaarduitrusting is dermate compleet dat de enige dure investering op onze testauto het Comand Online navigatiesysteem is. Indien je dit soort zaken bij een standaard E-Klasse optelt, krimpt het op het eerste oog flinke prijsverschil tot een aanvaardbaar bedrag.

De fraai gelijnde CLS Shooting Brake koop je in eerste instantie natuurlijk vanwege de extra interieurruimte. Wanneer je voorin plaatsneemt, zul je niet direct een verschil opmerken met de gewone CLS. Pas bij het openen van een achterdeur of achterklep zul je de extra ruimte opmerken. Op de achterbank heb je als volwassene in de Shooting Brake voldoende plek om het wat langer uit te houden. Van de minder sterk aflopende daklijn profiteert met name de hoofdruimte. Maar ook de beenruimte is door het wegvallen van de middentunnel tussen de twee buitenste zitplaatsen rianter dan in de gewone CLS. Wat verder opvalt is de relatief hoge raamlijn waardoor je een intieme sfeer aan boord ontstaat. Achterin wordt het uitzicht door de kleine ramen beperkt, kleine kinderen zullen daar minder makkelijk naar buiten kunnen kijken dan in een E-Klasse Estate. Tot slot gaat er achter de smal uitgesneden achterklep een forse bagageruimte schuil. De laadvloer is behoorlijk breed en diep, wat 'm goed bruikbaar maakt. Door de aflopende daklijn valt de bruikbare hoogte echter een beetje tegen, een vierkante wasmachine zul je er niet zomaar in kwijt kunnen.



Mooi staaltje techniek

Van alle motoren die voor de CLS Shooting Brake beschikbaar zijn is de 250 CDI de minst krachtige en meest spaarzame. De 2143cc metende viercilinder OM651 dieselmotor wordt onder andere ook in de Mercedes-Benz C- en E-Klasse ingezet. Ten opzichte van de minder krachtige versies beschikt de 250 CDI over twee in serie geschakelde low pressure en high pressure turbo's en een exacter werkend Piezoinjectiesysteem. Daarmee levert het blok 204pk bij 4200tpm en een vorstelijk koppel van 500Nm tussen 1.600 en 1.800tpm. Een mooi staaltje techniek. Voor de CLS Shooting Brake volstaat dat ruimschoots. De grote Mercedes voelt met deze bescheiden instapdiesel behoorlijk kwiek aan, wat vooral aan de gelijkmatige en soepele vermogensopbouw is toe te schrijven.

Een staande start absoluteert de Shooting Brake zonder te treuzelen. De viercilinder is vroeg bij de les en sleurt de 1.765kg wegende kolos moeiteloos vooruit. Met een behouden rijstijl zul je niet gauw boven de 2.500tpm komen en weinig van het verscholen potentieel merken. Onder normale rijomstandigheden gedraagt de 250 CDI



Mercedes-Benz CLS Shooting Brake 250 CDI

zich zoals elke andere diesel, maar wanneer je het gaspedaal wat dieper intrapt komt de ware aard naar boven. Daar waar de meeste viercilinder diesels buiten adem raken, haalt de 250 CDI nog lekker door tot 4.000tpm. Ook in deze Mercedes heeft de 7G-Tronic transmissie soms moeite om het losbandige karakter van deze nieuwe motorengeneratie bij te benen. De bak kiest soms het verkeerde verzet en schakelacties verlopen onder vollast af en toe wat slordig. Concurrenten met een achtraps ZF-bak doen dat allemaal net wat netter en ook Mercedes-Benz is inmiddels druk aan het testen met een modernere 9G-Tronic.



Neem een benzine

Een relaxte rijstijl past de CLS eigenlijk het beste. Niet alleen wegens de treuzelende automaat, maar ook vanwege de toenemende geluidsproductie bij hogere toerentallen. De viercilinder diesel staat sinds zijn introductie in 2008 bekend om zijn rauwe en luidruchtige loop. In de CLS is Mercedes-Benz hoorbaar druk in de weer geweest met het aanbrengen van extra isolatiemateriaal, wat zeker zijn vruchten heeft afgeworpen. Met gesloten deuren en ramen is de diesel nauwelijks waarneembaar, pas wanneer je



Mercedes-Benz CLS Shooting Brake 250 CDI

flink doortrekt dringt een niet al te mooi dieselgeluid het passagierscompartiment binnen. Dat is de prijs die je voor het lagere brandstofverbruik betaalt. Want zuinig is de 250 CDI zeker. Tijdens onze test vloeide er per honderd kilometer slechts 6,7 liter diesel door de brandstofpomp.

Ondanks het spaarzame verbruik en pittige karakter van de 250 CDI verlang je in een auto als de CLS minstens naar een lekkere zescilinder. En vergeet meteen de tokkelende zelfontbranders. Een fijne benzinemotor past toch het beste bij een auto van dit statuur. De CLS is ontworpen als sportief alternatief voor mensen die een E- of S-Klasse pas na hun pensionering zouden overwegen. Alles is derhalve een tandje strakker afgesteld. De voorwielen reageren directer op commando's van de stuurinrichting en de weerstand ligt een stuk hoger. Ook het weggedrag voelt straffer aan dan in een doorsnee Mercedes. Daarbij is de wegligging voor een auto van dit formaat en gewicht bijzonder goed. De CLS voelt handzaam en lichtvoetig aan, alsof je met een kleinere auto op pad bent. Ook zonder AMG-pakket heeft de auto een behoorlijk fel karakter, waar eigenlijk alleen de saaie diesel afbreuk aan doet. Een alerte atmosferische benzinemotor en dito automaat zouden de sportieve melange perfect afronden.



Single malt of blend?

De Mercedes-Benz CLS is een auto voor de connaisseur die meer waarde hecht aan een prikkelend uiterlijk dan aan praktische doelmatigheid. Een plattere daklijn, stijlloze ramen, grote motoren en twee aparte zetels in plaats van een achterbank maken 'm begerlijk voor de levensgenieter. Met de Shooting Brake heeft Mercedes-Benz de eigzinnige kenmerken weer deels teruggedraaid. Een in beginsel onpraktische auto is praktisch geworden. Dat heeft zeker zijn pluspunten, zoals de toegenomen ruimte op de achterbank en de beter bruikbare bagageruimte. Maar er kleeft een nare smaak aan. Van de essentie van de CLS is in principe alleen het fraaie uiterlijk en de sportievere inslag overgebleven. De 250 CDI past goed bij dit afgezwakte concept. Het is een rationele krachtbron die met zijn goede prestaties en spaarzame verbruik niet snel teleur zal stellen. En toch mist er iets voor de automobiele fijnproever. Zoals een commerciële blend niet kan tippen aan de puurheid van een single malt, kan de Shooting Brake niet tippen aan de eigzinnigheid van de ware CLS.



Mercedes-Benz CLS Shooting Brake 250 CD

Plus

- + Ruimer dan een gewone CLS
- + Pittige en spaarzame diesel
- + Sportiever dan een doorsnee Mercedes

Min

- Minder eigenzinnig dan de ware CLS
- 7G-Tronic mag nu echt een keer vervangen worden
- Beperkt uitzicht vanaf de achterbank