



Mercedes-Benz CLC

Strikt persoonlijk

Autotest | Bij aanvang van de test van de CLC is de vraag: wie zit er te wachten op deze auto? Sterker nog, Mercedes lijkt zich dat ook af te vragen, want de CLC is geen geheel nieuwe auto maar slechts een incarnatie van de C-Klasse Coupé uit 2001. Maar hoe langer de testrit duurde hoe meer de CLC wist te charmeren en te overtuigen. Na een week sturen is het antwoord duidelijk: de CLC is de Mercedes voor mij! Wellicht ook voor u?

Persoonlijk rijd ik graag Mercedes-Benz. De auto's geven de bestuurder een superieur gevoel omdat alles makkelijk wordt gemaakt. Bij de snelle modellen is een voorzichtig tikje op het gas voldoende om 99,9% van het overige verkeer zoek te rijden. De luxe modellen zijn zo stil en scheppen zo'n afstand tot de buitenwereld dat ze het geborgen gevoel van een luxe cocon geven. De nieuwste modellen beschikken bovendien over een prima audio- en navigatiesysteem dat iedere rit tot een genoegen maakt.

Mijn coupé

Maar de C-Klasse is mij een maatje te groot, laat staan de andere sedans. Ik heb geen gezin en een achterbank of enorme bagageruimte zijn voor mij overbodig. Bovendien houd ik van auto's en rijd daarom graag iets bijzonders. Alhoewel een auto best wat mag kosten, heb ik liever niet zo'n dure auto dat ik mij zorgen moet maken zodra ik de auto parkeer en onbeheerd achterlaat. Ik woon niet aan een zandpad, heb geen paardentrailer en hoef voor mijn woon-werkverkeer geen Sahara te doorkruisen. Een

SUV is voor mij dus ook niet nodig. En dan is een CLC ineens een hele logische keuze!



Deze "Coupé Light Compact" is een beschaafde auto tegen een beschaafde prijs (alhoewel de nodige opties de prijs gemeen opdrijven). Dit is een coupé waarmee ik overal voor de dag kan komen, zonder dat iemand er aanstoot aan neemt. Dit is bovendien de coupé die niet wordt gekocht om indruk te maken op anderen, maar om zelf van te genieten.

Genieten maar

En in dat laatste slaagt Mercedes uitstekend. De CLC is weliswaar gebaseerd op de vorige generatie "C-Klasse Coupé", maar is nu een stuk strakker getekend. De auto heeft nu dezelfde scherpe lijnen als de nieuwe C-Klasse en nieuwe SL.

Het interieur is zoals het hoort bij een coupé: de inzittenden worden omringd en verleid door schoonheid. De afwerking is smetteloos en de gebruikte materialen voelen prettig aan. Subtiele details als een geblokt patroon op de schaalverdeling van de snelheidsmeter dragen er toe bij dat de CLC het gevoel geeft een bijzondere auto te rijden.



Bovendien: de CLC "ligt lekker". De voorstoelen zijn over een enorme afstand te verstellen en de inzittenden kunnen desgewenst onderuit liggen alsof dit een lage sportwagen is.

Wie er voor kiest achterover te gaan zitten, moet wel wennen aan een prominente A-stijl (de balk tussen voorruit en voorportier) die het gezichtsveld domineert. Wanneer de stoelen meer rechtop worden gezet (de hoofdruimte is hiervoor zeker aanwezig), is dit probleem minder groot. Het zicht in de binnenspiegel wordt steeds beperkt door een grote zwarte balk onderaan; nu is het duidelijk waarom de vorige C-Coupé een rand van glas onderaan de achterklep had.



De ruimte op de achterbank is gemiddeld voor een auto als deze: volwassenen kunnen hier met enige inschikkelijkheid redelijk zitten, maar niet meer dan dat. CLC's met panoramisch glazen dak worden geplaagd door een ontwerpfoutje: om achterpassagiers in te laten stappen klappen de voorstoelen voorover en gaan ze iets omhoog. Daarbij raakt de hoofdsteun het dak en kan de voorstoel alleen worden teruggeklapt door eerst de hoofdsteun in te schuiven.

Techniek

De pret wordt iets gedrukt door de verouderde uitrusting. Het gecombineerde audio-, navigatie- en communicatiesysteem is niet van de nieuwste generatie, zoals te vinden in de C-Klasse sedan. Het gebruikte audiosysteem van Harman Kardon klinkt goed, maar de nieuwste generatie is nog sprankelender en helderder.



Het navigatiesysteem geeft duidelijke instructies, maar het nieuwste systeem is gebruikersvriendelijker. Ook de rest van de elektronica is goed, maar het onbehaaglijke gevoel blijft dat Mercedes dit beter kan.

Datzelfde geldt voor het rijden met de CLC. De testauto is een "200 Kompressor" en die krachtbron is ongewijzigd overgenomen van de voorganger. De viercilinder motor is dankzij de assistentie van een compressor goed voor 184 pk / 250 Nm en daarmee zet de CLC verdienstelijke prestaties neer. Dit is zeker geen sportwagen, de CLC is vooral gericht op rust en comfort. Wanneer het moet/mag kan de CLC gretig versnellen en zijn de prestaties prima.

De optionele vijftraps automaat voelt de bestuurder goed aan en schakelt (vrijwel onmerkbaar) op de juiste momenten. Ook is het mogelijk zelf sequentieel te schakelen, maar de elektronica voorkomt helaas dat effectief op de motor kan worden geremd. Gezien de prestaties is het verbruik fors en opnieuw knaagt het gevoel dat dit prima techniek is, maar Mercedes inmiddels beter kan.



Wegligging

Zoals (bijna) iedere Mercedes bedient ook de CLC zich van achterwielaandrijving. Omdat de voorwielen geen aandrijfkraften op de weg hoeven over te brengen, is de besturing zuiverder. De stuurbeheersing past het stuurgevoel op de snelheid aan, maar doet dit niet goed. Daarom is het stuurgevoel vaak erg kunstmatig en kost het enige tijd de CLC echt goed te leren kennen.

Daarna is het weggedrag prima en kan de CLC desnoods gehoekt een bocht om. Ook op zeer hoge snelheid blijft de CLC neutraal en voorspelbaar reageren. Met de veiligheid zit het dus wel goed. De CLC voelt wat zwaarlijvig en daagt absoluut niet uit tot snel bochtenwerk. Dit is en blijft een luxe coupé, geen sportwagen.



Hoeveel er ook op-en-aan te merken is: ik voel mij heerlijk in de CLC. Dit is de Mercedes voor mij: niet te klein, zeker niet te groot. Wel vlot, niet opdringerig snel. Wel bijzonder, niet opzichtig. De techniek mag dan op diverse punten achterhaald zijn, de CLC past mij als een maatpak dat precies voor mij is gemaakt en daarom nog jaren lang mee kan. Maar dat is natuurlijk strikt persoonlijk.

Conclusie

Met zo veel coupés (CLC, CLK, CLS, CL, SLR) in het programma is het niet meteen duidelijk voor wie de Mercedes-Benz CLC precies bedoeld is. Gelukkig brengt een week sturen daar verandering in. Deze kleinste coupé van Mercedes weet te overtuigen met fraaie en tegelijkertijd beschaafde vormgeving. De prestaties en wegligging zijn prima, maar de auto is vooral gericht op luxe en comfort.

De CLC is gebaseerd op de C-Klasse Coupé uit 2001 en dat is te merken. De CLC is goed, maar Mercedes kan inmiddels beter. De geheel nieuwe C-Klasse sedan en Combi zijn technisch beduidend geavanceerder dan de CLC. Maar die auto's zijn daarmee nog niet aantrekkelijker en juist daar gaat het om bij de CLC. Een strikt persoonlijke keuze dus. ■



Specificaties

Mercedes-Benz CLC 200 Kompressor automatisch

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	445 x 173 x 141 cm
Wielbasis	272 cm
Gewicht	1.400 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	62 l
Bagageruimte	310/1100 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1796 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	184 pk @ 5500 tpm
Koppel	250 Nm @ 2800 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,7 sec.
Topsnelheid	231 km/u
Verbruik gemiddeld	8,6 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	204 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 40.020,-
Prijs instapmodel	€ 34.800,-