



Mercedes-Benz CLA

Mercedes-Benz slaat terug

Autotest | Toen Mercedes-Benz elektrische auto's introduceerde, greep het niet alleen de kans aan om de aandrijving te moderniseren. Mercedes-Benz moderniseerde meteen de hele auto! De EQE-modellen waren daarom in alle opzichten een grote sprong vooruit. Toch vielen de verkoopcijfers tegen. De gemiddelde Mercedes-Benz-koper was er namelijk niet van gediend en wenst innovatie in kleine stapjes. Daarom maakt Mercedes-Benz een nieuw begin met de CLA. Is dit de tweede kans die Mercedes-Benz verdient?

Mercedes-Benz heeft de CLA niet zomaar uitgekozen als eerste model van een nieuwe generatie elektrische auto's. De CLA was altijd anders dan anders, dus hier is ruimte om af te wijken van de norm en wordt de vernieuwing makkelijker geaccepteerd door de voornamelijk conservatieve klanten van het merk.



Daarbij is de CLA een stuk minder radicaal vormgegeven dan de EQE-modellen van weleer. De CLA houdt het midden tussen de minimalistische

EQE-modellen en de traditionele, statige modellen van Mercedes-Benz. In vergelijking met de voorgaande generaties van de CLA is er ook iets anders, want dat was een coupé of shooting brake. Omdat een elektrische auto batterijen in de vloer heeft, staan de stoelen iets hoger en daarom is de daklijn ook hoger dan die van de coupé van weleer. Mercedes-Benz heeft deze balans goed gekozen, want de ruimte voor- en achterin is voldoende voor een auto van deze omvang. Omdat SUV's nu de norm zijn, heeft de CLA een opmerkelijk diepe zit.

Ruimte

Het zal niet als een verrassing komen: ook het interieur heeft de vertrouwde vormgeving van de conventionele modellen van Mercedes-Benz. Sterker nog: het is meer behouden dan sommige andere auto's. Terwijl zelfs volumemerken overstappen op dashboards zonder knoppen, wordt de CLA bediend met een mix van knoppen, hendels en beeldschermen.



Toch staat dat in schril contrast tot de onderhuidse techniek, want die is juist het modernst van alle huidige modellen van Mercedes-Benz! In navolging van de Amerikaanse en Chinese merken realiseert Mercedes-Benz als een van de eerste Europese merken een heuse software gedefinieerde auto (beter bekend als "software defined vehicle"). Dat wil zeggen dat een centrale computer de gehele auto aanstuurt. Het grote voordeel hiervan is dat de werking tot in lengte van jaren kan worden verbeterd en de auto met de jaren niet verouderd, maar juist beter wordt. Mercedes-Benz maakt gebruik van een eigen

besturingssysteem en is dus niet afhankelijk van externe partijen.

Mercedes' eigen infotainment-systeem, genaamd "MB-UX", is ook doorontwikkeld. Het biedt veel mogelijkheden op het gebied van audio, communicatie en navigatie en laat zich desondanks eenvoudig bedienen. Echter, de beloofde kunstmatige intelligentie heeft nog weinig slagkracht. Iedere poging om tijdens de testperiode een beroep te doen op intelligentie resulteerde in teleurstelling. Zo iets simpels als: "plan een laadstop op de route" of "rijd naar dezelfde bestemming als gisteren" wordt niet begrepen. Ook jammer: in de testauto functioneerde Apple CarPlay niet. Niet met een kabel, niet met Bluetooth, niet na opnieuw koppelen, niet na een software-update, absoluut niet.

Het merkloze audiosysteem van de CLA heeft een verrassend goede klank, ook wanneer geen gebruik wordt gemaakt van de vele geluidseffecten en profielen.



Elektrische auto

Mercedes-Benz doet niet alleen een stapje terug als het gaat om innovatie van de modellen, maar ook als het gaat om elektrische aandrijving. Het merk blijft namelijk ook verbrandingsmotoren aanbieden. De CLA is daarom leverbaar als hybride en als volledig elektrische auto. Echter, de CLA is ontworpen als elektrische auto en de hybride-motor is er later ingepast. Bovendien is voornamelijk alleen de elektrische CLA in productie genomen.

Ook uit de bediening blijkt dat de CLA primair een elektrische auto is. De CLA heeft namelijk geen contactslot of startknop. Door het rempedaal in te trappen of door "drive" te kiezen gaat de auto aan. Omgekeerd voldoet het om de auto in "park" te zetten en uit te stappen, waarop de CLA automatisch uitschakelt en vergrendelt.

De CLA maakt gebruik van een nieuwe generatie batterijen en elektromotoren van Mercedes-Benz. Daarmee kan sneller worden opgeladen en ontladen. Dat laatste vertaalt zich in een meer dan levendig karakter. De hier gereden "CLA 250" reageert op zijn zachtst gezegd gretig op het stroompedaal. De CLA is zelfs zo bijterig, dat bestuurders die uit een auto met benzinemotor komen er verstandig aan doen om de eerste dagen alleen in de eco-modus te rijden. Zo niet, dan zullen ze worden overrompeld door de enorme sprintkracht van de elektromotor.



Overigens blijft het bij korte sprints, want alhoewel de CLA 250 ogenblikkelijk accelereert bij het dieper intrappen van het stroompedaal, bijt de auto nooit echt door. Een grappige hint naar het verleden: deze elektrische auto heeft ronde klokken en toont naast de snelheid ook een "toerenteller". Die laatste toont niet het aantal rotaties per minuut, maar welk percentage van het motorvermogen wordt gebruikt. Meerijden met de verkeersstroom kost gemiddeld nog geen 10% van het beschikbare vermogen.

Door de versnellingshendel (achter het stuurwiel) naar voren of naar achteren te drukken, kan worden gekozen voor matig, sterk of zeer sterk afremmen op

de motor bij het loslaten van het stroompedaal. In die laatste stand reageert de CLA wederom zo hevig, dat het enige gewenning zal vragen van mensen die een auto met verbrandingsmotor gewend zijn. Echter, wie hier eenmaal aan gewend is zal het gemak van rijden met één pedaal waarderen. Bovendien wordt hiermee veel energie teruggewonnen in stadsverkeer.

Actieradius en verbruik

Wederom om de conservatieve koper over de streep te trekken, beschikt de CLA over een zeer grote actieradius. Op papier kan de CLA 250 een afstand van 695 km zonder tussenstops overbruggen. Tijdens de testperiode was dat onder ongunstige weersomstandigheden 620 km. Dat grote bereik is niet alleen te danken aan de enorme accu-capaciteit (86 kWh), maar ook aan de zuinige motor. Het testverbruik kwam uit op 14,9 kWh / 100 en dat is niet zomaar zuinig, maar zelfs zuiniger dan kleinere en tragere auto's uit lagere segmenten!



Het enige punt waarop de CLA de beloftes niet waarmaakt is het opladen. Mercedes-Benz kiest voor 800-volt techniek omdat een auto daarmee beter presteert en laadt. De fabrikant is zelfs zo stellig in de keuze, dat niet kan worden opgeladen bij 400-volt snelladers. Naar verwachting worden alle oudere snelladers in de loop der tijd namelijk vervangen door 800-volt laders. Op papier kan de CLA met een snelheid van 320 kW laden, tijdens de test kwam de auto niet verder dan 130 kW. Volgens de boordcomputer was dit vanwege de accustatus, maar die had op dat moment slechts 20% lading.

Weggedrag

Omdat de CLA in de basis is ontworpen als elektrische auto, is het onderstel daar op afgestemd. En omdat de CLA geen SUV is, ligt het zwaartepunt laag. Echter, de keuze voor een gigantische accu brengt veel gewicht in de schaal. In snelle bochten is merkbaar dat heel veel gewicht in de gewenste richting moet worden gedwongen, leunt de CLA hard op de veren en zwoegt het onderstel. Alhoewel de motor niet hoorbaar is, zijn de banden en rijwind dat wel.

Wanneer juist kalm wordt gereden, vallen die geluiden weg. En met een vloeiende rijstijl is de CLA in zijn element! Dan zorgt het hoge gewicht voor meer rust en is de CLA zelfs een stap vooruit op het gebied van comfort.



werd gehouden. Dat vergroot zowel het rijplezier als het bereik. Helaas kon de beloofde hoge laadsnelheid niet worden waargemaakt. Echter, dat probleem kan in theorie achteraf worden opgelost. De CLA is namelijk Mercedes-Benz' eerste "software defined vehicle" en daarom kan de werking van de gehele auto met software-updates worden verbeterd.

Met de CLA heeft Mercedes-Benz als eerste Europese fabrikant een antwoord op de Amerikaanse en Chinese concurrentie. Echter, dan wel volgens Europese normen. Dat komt terug in de afwerkingskwaliteit, de zithouding, de bediening, het weggedrag en de vele details die de CLA tot een heerlijke dagelijkse reisgenoot maken. Mercedes-Benz slaat dus terug met het juiste product op het juiste moment. ■

Conclusie

Mercedes-Benz heeft zichzelf opnieuw uitgevonden met de CLA. Nadat het merk te voortvarend van start ging met elektrische auto's en EQ-modellen, kiest het nu voor een andere insteek. De presentatie is meer vertrouwd. Ook deze elektrische auto heeft het herkenbare, statige uiterlijk dat al decennia kenmerkend is voor Mercedes-Benz. Ook de indeling van de cabine en de bediening zijn modern en toch vertrouwd.

Onderhuids gaat de CLA echter een hele stap verder dan voorheen. Een nieuwe generatie van batterijen en elektromotoren zorgt voor een combinatie van prestaties en verbruik die tot nu toe voor onmogelijk



Specificaties

Mercedes-Benz CLA

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	472 x 186 x 147 cm
Wielbasis	279 cm
Gewicht	2.055 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Batterij	86 kWh
Bagageruimte	405/101 l
Bandenmaat	225/45R18

Motor en prestaties



Vermogen	272 pk @ 0 rpm
Koppel	335 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6.7 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	13.40 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	695 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 58.253,-
Prijs instapmodel	€ 58.253,-