



Overtuigende nieuwe generatie

De versnelling in de ontwikkeling van elektrische auto's gaat razendsnel. Net vijftien jaar geleden waren Nissan en Renault pioniers, terwijl Hyundai, Kia en Tesla de tweede ontwikkelingsgolf leidden. We zijn inmiddels bij de derde generatie elektrische auto's aanbeland en de auto uit deze test zou daar op papier best *aan* van de leiders kunnen zijn.

Een rijbereik tot net geen 800 kilometer, opladen in een kwartiertje door een modern 800V-platform en indrukwekkende prestaties door onder andere een elektromotor met twee versnellingen.

Bovendien is de coup*é* die we vandaag testen slechts *aan* van de carrosserievormen die je op dit platform kunt krijgen, want er volgen nog een shooting brake en een tweetal SUV's met dezelfde techniek. Hoog tijd om in de praktijk te ondervinden of Mercedes-Benz inderdaad vooroploopt en daarbij de premiumbeleving biedt die je van dit merk verwacht, ook al is de CLA binnenkort de goedkoopste Mercedes die je kunt kopen.



Over-the-top?

Waar we op technisch vlak spreken van een derde generatie EV's, is deze CLA ook nog eens de derde in opvolging die de typenaam mag dragen. De eerste CLA coupé was een waanzinnig succes en dat bewoog onder andere Audi en BMW om zo'n zelfde carrosserievorm te bieden. De nieuwste CLA toont nog steeds grote gelijkenis met het vorige model, zeker vanaf de C-stijl gezien. De coupélijnen zijn gebleven en weten grotendeels te verbergen dat de CLA wederom flink gegroeid is ten opzichte van zijn voorganger. De koets is zeker vijf centimeter langer en ook de wielbasis nam toe. Met zijn ranke voorkomen en iets bredere koets valt dat met het blote oog niet op, maar de auto is net zo lang als de vorige C-Klasse. We zien doorlopende verlichtingsbalken aan de voor- en achterzijde, maar dat is niet het meest opvallende kenmerk van de verlichting. Zo zijn er verlichte Mercedes-sterren in de lichtunits geplaatst en ook de grille biedt meer dan 140 verlichte sterretjes. Zo kan er ook in het donker geen twijfel over zijn met welk merk je te maken hebt.

Wellicht wat over-the-top voor ons nuchtere Hollanders, hoewel het stiekem best goed

gedaan is, zoals we merken wanneer er een tweede CLA in het donker in de binnenspiegel verschijnt. Bovendien herken je aan de grille direct of je met een volledig elektrische CLA van doen hebt, aangezien de mild hybride versie een afwijkende grille met een horizontale lijn heeft en bovendien meer luchtopeningen aan de onderzijde biedt. Het Patagoniërrood en de negentien inch wielen staan de CLA ontzettend goed en het op de Launch Edition standaard aanwezige AMG-pakket is niet overdreven, maar weet het ontwerp toch duidelijk een sportievere uitstraling te geven.



Met chatGPT

Nu we het toch over de Launch Edition hebben: deze uitvoering is tijdelijk, om levering in 2025 nog te garanderen en een hogere bijtelling te voorkomen. Met zijn complete uitrusting is het absoluut een no brainer om voor deze uitvoering te gaan, hoewel er ook een iets goedkopere Business Solution en Luxury Line zijn te krijgen. De geteste Launch Edition biedt standaard bijna alles wat je op de foto's ziet. In het interieur betekent dat een groot multimediascherm, uitgebreid elektrisch verstelbare stoelen en het sportieve AMG stuurwiel. Het aantal fysieke knoppen is tot een minimum

gereduceerd en daarin gaat het merk ver. Zo kun je de lendensteun van de voorstoelen alleen via het scherm regelen en zijn de bedieningsknoppen van de ruiten achter bij de bestuurder weggehaald. Net als in de VW ID.3 gebruik je dezelfde knoppen voor de achterruiten, scheelt toch weer grondstoffen. Op het stuur zijn schuifregelaars aangebracht waarmee onder meer de cruise control en het audiovolume worden ingesteld. We hebben vaker kritiek geuit over een dergelijke oplossing, maar eerlijk gezegd werkt het in de Benz heel intuïtief en bedienen je eenvoudig op de tast.

Het is alleen storend dat er geen multimediaknoppen zijn aangebracht waarmee je naar een volgend muziknummer of radiostation kunt scrollen. Dit kun je alleen op het centrale multimediасherm regelen en dat leidt af. Nu we het toch over dat scherm hebben: de gehele digitale beleving in de CLA draait op het nieuwe MB.OS besturingssysteem, dat mede door Nvidia videokaarten een nieuwe standaard in de autotechniek moet bieden. Het systeem werkt ongelooflijk snel en biedt veel mogelijkheden in navigatie en multimedia. Zo kun je routes inclusief snelladen plannen en houd je eenvoudig bij wat het energieverbruik van het voertuig is. Bovendien beschik je over een chatGPT stemassistent, die waar nodig functies van de auto kan bedienen of iets vertelt over de omgeving. In de praktijk waren we het toch nog best vaak oneens met de spraakbesturing en is het hinderlijk dat de assistent niet meer zo makkelijk is uit te schakelen als voorheen.



Niet beknibbeld

Door het weghalen van fysieke knoppen zou je denken dat ieder dubbeltje is omgedraaid bij het ontwerpen van de CLA, maar de gebruikte materialen laten dat niet blijken. Zo voelt het metaal op de middenconsole en deurpanelen echt koud en hoogwaardig aan en zijn de bedieningsknoppen van de stoelen eindelijk weer zoals we gewend zijn bij Mercedes. De vorige generatie Benzen had de vaste bediening met haptische feedback en dat vonden we echt niet prettig, nu gaan de knoppen daadwerkelijk weer heen en weer. Een bevestiging dat daadwerkelijk wordt geluisterd naar kritieken van eigenaren. Zo is ook de hoeveelheid kras- en stofgevoelige zwarte panelen gereduceerd, alhoewel het rechtopstaande dashboard dat aardig compenseert.

Het gehele paneel voelt echt wel hoogwaardig aan, maar is qua uitstraling behoorlijk smaakgevoelig. Aan de passagierszijde zijn weer een grote hoeveelheid sterren te vinden, die in het donker uiteraard verlicht zijn. Het is fijn dat je de sfeerverlichting in meerdere zones kan instellen en dimmen, want de standaardinstelling vonden wij echt

overheersend en bijna verblindend in het donker. Bij de Launch Edition heb je weinig keuze als het om interieurkleuren en bekleding gaat, maar bij de reguliere CLA's kun je vanaf de Business Solution je al volledig uitleven. Stoelen met lederen bekleding en in meerdere kleuren behoren tot de mogelijkheden, maar ook een combinatie van stof en kunstleder staat op de optielijst. De standaard AMG-sportstoelen die 'onze' CLA biedt zijn overigens erg prettig en uitgebreid te verstellen. Het stuurwiel is aan de grote kant, maar is evengoed zowel radiaal als axiaal naar smaak in te stellen. De zijdelingse steun van de voorstoelen is voortreffelijk en de verlengbare zitting zorgt dat de bovenbenen ook op een lange rit goed ondersteund blijven. Prettig is dat de hoofdsteunen nu eindelijk ook in hoogte zijn te verstellen, dat was in de vorige CLA niet mogelijk. De grotere wielbasis maakt dat je achterin de nieuwkomer rianter zit dan voorheen en ook meer beenruimte hebt dan in bijvoorbeeld een Tesla Model 3. Nadeel is de hoge bodem van de auto, zodat je knieën in een rare hoek staan en dat merk je op een langere rit. Dit is een manco in bijna iedere lage EV en de ietwat gekantelde achterbank kan dat niet voorkomen. Voordeel is weer de flinke hoofdruimte, mede veroorzaakt door het panoramadak dat overigens niet meer open kan. En qua kofferruimte is dit zonder twijfel de ruimste CLA coupé ooit. Niet alleen is de ruimte achterin diep en best acceptabel te bereiken, ondanks de krappe opening die nu eenmaal bij deze carrosserievorm hoort. Er is ook nog een frunk geplaatst, met een flinke inhoud waar een roltrrolley nog prima in past.



Geleerd van eerder

Anders dan voorgaande CLA's en ook afwijkend van de mild hybrideversies, is de elektrische CLA in de basis een achterwielaandrijver. Een verstandige keuze, want we merkten bij bijvoorbeeld de EQA dat het direct beschikbare koppel niet eenvoudig op de voorwielen is los te laten. Als 250+ biedt de CLA een indrukwekkend rijbereik, maar ook een best flinke 272 pk en 335 Nm koppel. Genoeg om in 6,7 seconden naar de 100 te knallen en mede door de twee elektrische versnellingen (komen we zo nog op) het pas bij 210 km/h voor gezien te houden.

Prima waardes en als je echt meer wilt, is er ook nog de vierwielaangedreven CLA 350. Door de grote batterij is het leeggewicht van bijna 2.000 kg natuurlijk niet mals, maar tijdens het rijden merk je daar weinig van. We konden vorig jaar al kort kennismaken met de CLA en toen viel het comfortabele onderstel ons al op. Nu we een week met de CLA op pad zijn, gaan we dit alleen maar meer waarderen. Je merkt in alles dat de techneuten van Mercedes geleerd hebben van de eerdere generatie EV's, het goede hebben gehouden en de verbeterpunten ter harte hebben genomen. Het rijgedrag doet

ons namelijk denken aan dat van de EQE, een veel grotere en luxere EV. Oneffenheden worden keurig weggefilterd, terwijl de demping toch bijna tegen het sportieve aan zit. Zitten er passagiers achterin, dan moet je daar wel meer rekening mee houden, want de achteras is net iets straffer geveerd. Maar over de gehele linie wordt comfort niet uit het oog verloren, terwijl de wegligging ontzettend goed is. Bij een nat wegdek gaat de achterkant zelfs een beetje om en grijpt de tractiecontrole niet overdreven beheersend in. Het maakt het rijden met de CLA veel leuker dan we hadden verwacht en bovendien voelt het bij iedere snelheid alsof er kracht en koppel te over is. Dat komt onder meer door de twee versnellingen die de elektromotor heeft. Je merkt van dat overschakelen praktisch niets, tenzij je van 0 naar boven de 100 kilometer per uur accelereert. Dan houdt de aandrijving een fractie in, maar zelfs dat is niet storend. Bovendien kan de elektromotor daardoor veel meer toeren maken, zodat je ook op de snelweg het gevoel hebt dat er voldoende sjeu in zit. En het maakt een hogere topsnelheid mogelijk, hoewel dat in ons kikkerlandje niet zoveel toevoegt is dat in Duitsland natuurlijk wel een prestigeding. Waar we eerder nog wel eens kritiek hadden op het remgedrag van elektrische Benzen, voelt dat in de CLA veel natuurlijker aan. Zelfs met one pedal drive heb je veel meer gevoel bij het remmen en met de versnellingshendel stel je eenvoudig het niveau van recuperatie in.

Van de aanwezige rijhulpsystemen vallen er twee in negatieve zin op. De rijbaanhulp is onrustig en zetten we daarom direct na starten uit en ook de verkeersbordenlezer heeft het vaak niet bij het rechte eind. Hier zou een software-update echt verbetering in moeten aanbrengen.



Echt indrukwekkend

Wat opvalt is dat de efficiëntie van de CLA ook op hogere snelheid grotendeels intact blijft. Zet je de auto in Eco en rijd je maximaal 100 km/h, dan gaat de auto tot ruim boven de 750 kilometer in de praktijk. Maar bij regulier gebruik, dus ook gewoon 130 kilometer per uur in de comfortstand, halen we een goede 600 kilometer. Met zo'n actieradius heb je natuurlijk zelden het snelladen nodig, maar voor de test proberen we dit uiteraard een aantal keren uit. Zaak is om naar een snellader te navigeren, zodat de batterij wordt voorverwarmd naar zo'n 27 graden. De CLA kan niet bij 400V-laders terecht, al heb je daar in Nederland geen last van aangezien we veelal de nieuwste generatie snelladers hebben. Doordat er ook andere auto's laden hebben we het maximale laadvermogen niet gehaald, maar een ruime 200 kW over het grootste gedeelte van de laadsessie betekent alsnog dat we na een kwartiertje weer op 80 procent zitten.

De nieuwe CLA is met recht een voorloper van de nieuwe generatie EV's te noemen. Qua techniek en prestaties biedt de auto ontzettend veel, al is de prijs daar ook naar.

Mercedes-Benz CLA EQ 250+ Launch Edition

Voor zo'n 15 mille minder heb je een Tesla Model 3 of Y. En ook de Chinezen zijn goedkoper. Maar Mercedes zet daar een geheel eigen uitstraling, het beste onderstel in zijn klasse en een indrukwekkend rijbereik in de praktijk tegenover. Het gros van de consumenten gaat liever voor een SUV, dus de nog te introduceren GLA en GLB zullen ook bij Mercedes voor de grootste aantallen moeten zorgen. Maar het is fijn dat er nog steeds een lage EV met coupé-lijnen is te krijgen, die bovendien heel veel rijplezier weet te bieden.

Plus

- + Ook in de praktijk een indrukwekkend rijbereik
- + Snel weer opgeladen
- + Gebalanceerd en toch meeslepend rijgedrag

Min

- Hoge bodem betekent knikkende knieën
- Rijbaanhulp en verkeersbordenlezer niet bij de les