# Nieuwe inslag

E-Klasse en taxi horen bij elkaar als peper en zout. Niet in de laatste plaats vanwege het comfort is de middelgrote limousine van Mercedes-Benz in deze branche groot geworden. Het is daarom niet gek dat E-Klasse en sportiviteit niet vaak in Ã©Ã©n adem worden genoemd. Met de nieuwe CoupÃ© op basis van de veelvuldig geprezen E-Klasse ligt dat echter wat anders. Beide modellen zijn vanzelfsprekend anders ontworpen, maar ook onderhuids is het een en ander verschillend. Daarmee lijkt de vrouwelijke CLK opzij te zijn geschoven voor een echte mannenauto, die niet alleen oudere heren weet aan te spreken.

# Atletische blikvanger

Al meer dan vijftig jaar bouwt Mercedes tweedeurs coupÃ©s van haar midrange limousines. Aan het begin van deze traditie stonden autoâ€™s als de 220 S "Ponton" CoupÃ©, enkele lijnen van dat model zijn tegenwoordig ook terug te vinden op de nieuwe E-Klasse en haar CoupÃ©. Daarmee zijn beide modellen esthetisch weer nauw met elkaar verweven, zonder dat de CoupÃ© op een gehalveerde sedan lijkt. De gestrekte lagere daklijn geeft de CoupÃ© een geheel eigen karakter dat van een veel sportievere invalshoek getuigd. Met een Cw-waarde van 0,24 is de CoupÃ© zelfs de meest gestroomlijnde auto ooit. Om de auto heen hangt deels de allure van de pompeuze CL, maar door de scherpere snit ligt de E-Klasse CoupÃ© niet te dik op het netvlies. De dijbenen zijn desondanks fors aangezet, zij verlenen de achterzijde een wulpse belijning  waar zelfs J. Lo jaloers van zou opkijken.

Met het optionele AMG-pakket gaat de afslankkuur nog een stuk verder. Andere bumpers en sideskirts zorgen ervoor dat de CoupÃ© dichter bij het asfalt ligt. Tegelijkertijd oogt de Mercedes dynamischer door de agressievere lijnen. De achterzijde profiteert er nog het meeste van, door een zwart inzetstuk word de dik aangezette achterkant optisch ontdaan van overbodig vet. Dit afgetrainde postuur speelt uitmuntend goed samen met het lichtvoetige silhouet. In geopende toestand verandert de Mercedes in een stijlvolle sportcoupÃ© die niet te verlegen is om een paar afgunstige blikken te trotseren.

## Drukplekken

Als bestuurder voel je je met het wind in het haar onaantastbaar. Ondanks de geopende ruiten is het interieur door de hoge portieren nog steeds relatief gesloten. Ook aan de binnenzijde is de CoupÃ© ten opzichte van de limousine zichtbaar

afgeslankt. Zo is het dashboardarmatuur ontdaan van dikke plakken hout of aluminium. De sierstrips zijn wat bescheidener gehouden en ook de ventilatieopeningen zijn minder prominent aanwezig. Gebleven zijn het grote scherm voor navigatie en de in kokers gehulde uitgebreide klokkenwinkel. Wel mist er een olietemperatuurmeter, welke in zoâ€™n sportieve auto eigenlijk thuis zou moeten horen. De materialen zijn van het soort dat onverwoestbaar is, enkel de middentunnel lijkt door zijn afwijkende bouw niet thuis te horen in de E-Klasse CoupÃ©. Deze komt dan ook rechtstreeks uit de C-Klasse, net zoals wat meer onderdelen trouwens.

Geheel passend bij de sportievere inborst zijn de goed geprofileerde multicontourstoelen die dankzij de talloze instellingsmogelijkheden de bestuurder en passagier figuurlijk weten te omarmen. Tijdens langere ritten maakt de hardere vulling zich wel bemerkbaar en op den duur ontstaan er ook wat drukplekken. Omdat ons testexemplaar voorzien is van lederlook bekleding wordt het oppervlak ook redelijk heet en zweterig nat bij warm weer. De verlaagde daklijn heeft tot gevolg dat langere bestuurders met hun haar tegen het plafond aan zitten. Eigenlijk hadden de stoelen daarom wat lager in te stellen moeten zijn. Achterin de CoupÃ© gaat het er logischerwijs veel krapper aan toe dan bij de limousine. Met name de beenruimte houdt niet over. Gek is dat niet, want met een lengte van 2.760mm is de wielbasis exact gelijk aan die van de C-Klasse.

# Straffer

De E-Klasse CoupÃ© deelt dan ook veel techniek met de E Ã©n C-Klasse. Zo maakt de CoupÃ© gebruik van vele snufjes uit de E, zoals Attention Assist, dat de bestuurder bij vermoeidheid moet waarschuwen. Met behulp van cameraâ€™s kunnen ook snelheidsborden en voertuigen worden geregistreerd. Van dat laatste maakt het Active Highbeam Assist gebruik, dat in de nacht het grootlicht automatisch aan de omstandigheden kan aanpassen, met als doel overige weggebruikers niet te verblinden. In de praktijk herkent het systeem sommige autoâ€™s niet of te laat, wat alsnog een verblinding van tegenliggers tot gevolg heeft. Ondanks alle assistentie draagt uiteindelijk de bestuurder nog steeds de verantwoordelijkheid.

Wie voor de uiterlijke verfraaiingen van het AMG-pakket kiest krijgt daar ook een sportonderstel bij. Daarmee zijn de vering en demping ten opzichte van de gewone

E-Klasse CoupÃ© straffer afgestemd. Ook de besturing geniet van een directere overbrenging dankzij een bijbehorende sportparameter bekrachtiging. Daarnaast kunnen met Ã©Ã©n druk op de â€˜Sportâ€™-toets (â‚¬ 970,-) alle systemen in de meest sportieve stand worden gezet. De automatische transmissie reageert dan alerter, het onderstel wordt harder en de stuuroverbrenging directer.

## Tot aan de horizon

Mede daardoor is de CoupÃ© communicatiever afgesteld dan de sedan. Al in de normale modus is de demping merkbaar straffer dan bij het standaardonderstel. Voor wie sinds jaar en dag de E-Klasse als comfortabele reisauto kent zal aan deze sportievere afstemming zeker in het begin even moeten wennen. Het gevoel van een vliegend tapijt is ten opzichte van de sedan volledig naar de achtergrond verdrongen, wat niet in de laatste plaats door de kortere wielbasis wordt veroorzaakt. Hobbels en

kuilen worden niet synthetisch weggefilterd, maar aan de inzittenden gedempt doorgegeven.  Als bestuurder heb je sterk de indruk dat je met een lichtvoetige C-Klasse in plaats van E-Klasse onderweg bent, of dit ook zo met het standaardonderstel het geval is konden wij nog niet ervaren.

In combinatie met de vernieuwde en direct ingespoten zescilinder krachtbron vormt deze afstemming een fabuleus samenspel. Met een vermogen van 292pk bij 6.400 toeren en een koppel van 365Nm tussen 3.000 en 5.100tpm behoort de E 350 CGI al tot de snellere automobielen, maar door prikkelende karakter van de motor kan elke rit tot een spektakel worden. Rustig rijden is weliswaar prima mogelijk, maar door de lineaire krachtopbouw en het rijkelijk uitgesmeerde koppel is het een feestelijke motor. Al bij lage toerentallen is er volop koppel aanwezig om pijlsnel weg te spurten, maar ook bij hogere toerentallen lijkt de kracht onophoudelijk te zijn. De 7G-Tronic transmissie werkt daarbij eindelijk eens voortreffelijk goed samen met de krachtbron, de bak weet bij een rustige tot gematigd snelle rijstijl het volledige koppel goed te benutten door niet te vroeg op te schakelen.

Met een druk op de â€˜Sportâ€™-toets gaat de hele auto nog hitsiger reageren. De automaat blijft dan de gekozen versnelling lang vasthouden, ook nadat het gas voor een bocht gelost wordt. Met veel grip en nauwelijks overhellend duikt de CoupÃ© dan gretig de bocht in. Zo dynamisch reden tot nu toe eigenlijk alleen de AMGâ€™s! Trap je daarna het gaspedaal weer in dan katapulteert de auto zich letterlijk weg, wie in de bocht al op het gas gaat staan wordt getrakteerd op een speels uitbrekende achterzijde. Uiteraard grijpt de elektronica dan in, maar voor de echte waaghalzen is het ESP deels ook uit te zetten. De keerzijde van deze sportmodus openbaart zich op de Autobahn. Daar werkt de afstelling eigenlijk alleen maar tegen in plaats van mee. Bij hogere snelheden begint de auto nerveus te springen en is de besturing te direct, in de normale modus gaat dat al een heel stuk beter. Ook hier openbaart zich de kracht van de motor en zeventraps transmissie, bij 200km/h draait de zescilinder een kalme 3.500tpm en kan zo nodig nog steeds een ferme acceleratie worden ingezet tot aan de horizon.

# Verrassend anders

De E 350 CGI CoupÃ© is een waardige drager van de naam sportcoupÃ©. Hoewel de benaming E-Klasse impliceert dat men het met een comfortabele auto te maken heeft, weet de CoupÃ© zich op een bijna rebelse manier te onderscheiden van de zakelijke sedan. Het optionele AMG-pakket draagt daar in belangrijke mate aan bij, behalve de optische verfraaiing hoort daar immers ook de straffere onderstelafstemming bij. Maar het lichtvoetige karakter heeft een diepere basis die mede bepaalt wordt door minder gewicht op de heupen en een kortere wielbasis. De krachtige zescilinder die tevens zuinig kan zijn is een highlight op zich. Daarmee is het Mercedes gelukt om een luxe coupÃ© te smeden die naast voldoende comfort ook rijkelijk vermaak kan leveren.

## Plus

+ Lichtvoetige handling
+ Opzwepende Ã©n zuinige motor
+ Geweldige sound

## Min

- Beperkte ruimte achterin
- 'Sportâ€™-toets niet standaard
- Dure opties