



Pawel Piotrowski
9 oktober 2008

© Rijtesten.nl

Het beste van het beste

In een nog niet zo lang verleden was de keuze voor een Mercedes-Benz voor de hand liggend. Het merk leverde een keur aan volwassen modellen die stuk voor stuk de meetlat vormden in hun segment. Slechts een enkele Beier zorgde voor rivaliteit en de automobielen van het merk uit Ingolstadt waren nog geen echte mededingers. Een Mercedes-Benz vormde het summum van perfectie, kwaliteit, comfort en degelijkheid. Geen enkel ander merk was volmaakter, ook de adellijke Britse clubkamers met hun Spirit of Ecstasy konden niet tippen aan de volkomenheid van een W100 "sechshundert". Heden ten dage liggen de zaken een stuk genuanceerder, Mercedes-Benz is al lang niet meer verzekerd van de troon. Niet alleen heeft het merk in het voorgaande decennium er zelf voor gezorgd dat lang niet alles meer goud is wat er blinkt, ook de uitbreiding van het modellenpalet was een discutabele zet. Met name de kleinere modellen hadden te kampen met een vooral gevoelsmatig imagoprobleem.

Zodoende werpen we de vraag op, maak je met de gefacelifte A-Klasse echt de keuze voor meer inhoud?



© Rijtesten.nl

Sierlijk en volgroeid

Vanouds zijn de luxueuze sedans van Mercedes-Benz ideale reiswagens. Met hun comfort, ruimte en gebruiksgemak zweven ze nonchalant over de Autobahnen en Interstates. Om een goed beeld over 'onze'™ A-Klasse te vormen besloten we de auto vorige week in te zetten als redactie-voiture voor de rit naar Parijs. Onze keuze viel op de instapper 150, een model dat te boek staat als het goedkoopste model van Mercedes-Benz. Met zijn driedeurs koets schept de A-Klasse niet echt hoge verwachtingen qua praktische inzetbaarheid. Het is een vertekend beeld dat gevormd wordt door de lange portieren die bijna over de gehele lengte van de koets lopen. Daardoor oogt de A klein en sierlijk, maar niet breekbaar.



Daarmee spreken we meteen het sterkste punt aan van de subtiele uiterlijke wijzigingen. Aan de voorzijde bleven de veranderingen beperkt tot een nieuw gevormde voorbumper en een gewijzigde onderste lijn van de koplampen. De uitstraling is uitgegroeid van een vrolijk gelaat tot een zelfverzekerd gezicht. Daarmee is het aangezicht van de A-Klasse Coupé " zoals ons geteste model voluit heet " niet drastisch veranderd. Het is nog steeds dezelfde A die we sinds enkele jaren kennen, de auto lijkt door de facelift alleen wat serieuze en volwassener te zijn geworden. Een identieke constatering maken we aan de achterzijde, waar de achterlichten met nieuw lay-out een dynamischer indruk maken dan de eerdere exemplaren. In het donker veranderen zij bovendien tot ware kunstobjecten door hun sfeervolle dubbele verlichting.

Met de toevoeging Coupé aan A-Klasse lijkt Mercedes-Benz aan te geven dat we te maken zouden hebben met een echte volbloed coupé. Hoewel de A over een schwingvolle dak- en raamlijn beschikt ontbreekt het de koets aan essentiële "coupehafte" kenmerken. Zo missen we een echte kofferbak en gebogen achterste raamstijlen. Voor een echte coupé is de A daarnaast veel te hoog. Daarmee wordt de A-Klasse Coupé onterecht als zijnde coupé bestempeld. Het is veel meer een driedeurs uitvoering van de "echte" vijfdeurs A, welke op zijn beurt een midi-MPV is. Door de zojuist gevolgde gedachtegang trekken we de conclusie dat de A-Klasse Coupé een unicum in zijn klasse is. Wij kunnen ons althans geen andere driedeurs midi-MPV voor de geest halen.



© Rijtesten.nl

Ruimer dan verwacht

De zojuist aangestipte problematiek van praktische inzetbaarheid blijkt ongegrond. Onze reis naar Parijs treden wij volbepakt aan, met naast de gebruikelijke tassen ook een behoorlijke riedel aan fotografie apparatuur. De kofferbak van onze kleine A slikt alle spullen met gemak in. Daarnaast bewijst de tildrempel zich als redelijk vriendelijk. Een nadeel van zo'n grote klep zie je altijd terug in parkeergarages, waar bij onoplettendheid al gauw onzachte aanrakingen met het plafond tot stand komen. In het interieur zal dit niet zo snel gebeuren. Door de relatief hoge koets en de voldoende lage zit "welke het MPV gevoel wat wegneemt" heerst er voorin genoeg bewegingsruimte. Op de achterste zitplekken is de beschikbare leefruimte wat krapper, maar twee volwassene inzittenden hebben ook daar weinig redenen tot klagen. De hoofdsteunen kunnen goed de hoogte in en de voorgevormde bank biedt passende steun. Ook voorin is er weinig aan te merken op de betrekkelijk harde stoelen. Het



predicaat zetel verdienen ze daarmee niet, maar het typische Mercedes-Benz comfort is door de goede verstelbaarheid en de juiste pasvorm wel aanwezig.

Op de A1 bij Lille lonkt de stad Parijs door haar steeds dichtere ligging. Onze A is voorzien van het optionele Comand systeem, dat tijdens de facelift ook een upgrade gekregen heeft. Daarnaast vormt het aanwezige scherm een mooie opwaardering van het interieur, dat zonder dit scherm toch wat kaal zou ogen. De A150 mag dan wel betrekkelijk goedkoop zijn voor een Mercedes-Benz, voor de broodnodige opties betaal je nog steeds de hoofdprijs. Zo moeten wij genoeg nemen met onder andere een half-automatische airco, welke haar taak wel goed vervult. Ook al zo'n typisch Mercedes-Benz kenmerk. Zelfs met een tot op het bot uitgekleden Mercedes zie je aan de uitstraling van het dashboard dat je op een hoger niveau rijdt dankzij de ster in de grille. De materialen zijn van een hoog niveau en de afwerking is getooid met perfectionisme. Slechts op detail niveau laat de A een paar steekjes vallen. Zo vinden we de druktoetsen op het stuur te Playstation-achtig, ze passen niet bij de rest van het interieur. Ook aan andere dingen merk je met een goedkoper model te maken te hebben. Zo is de ultieme beproeving van een Mercedes-Benz geluidsinstallatie de zelf ontwikkelde Radio 4 test. Waar in de meeste modellen een sprankelend helder geluidsbeeld tot stand komt hoor je in de A dat je te maken hebt met voordeligere boxen.



Niet behelpen

Onze keuze voor het instapmodel werd door meerdere factoren bepaald. Ten eerste zullen de meeste eigenaren voor een lichtere motor in combinatie met een rijker uitrustingsniveau kiezen. Ten tweede hadden wij stiekem gehoopt dat onze A voorzien zou zijn van het BlueEFFICIENCY systeem, dat door allerlei bestaande innovaties het verbruik terug moet dringen. Ietswat teleurgesteld haalden we een "normale" A150 op, en die teleurstelling bleek niet geheel ongegrond. Het plan om een zuinigheidsrit op te stellen viel letterlijk in het water. Ondanks alle moeite kwamen we niet eens tot aan het opgegeven gemiddelde verbruik, zeker voor een instapper is dat een teleurstellend resultaat. Op weg naar Parijs hadden we nog hoge verwachtingen, de drukte viel mee en ook rondom het knellende Antwerpen stonden we niet stil. Tot aan de afrit van Parijs hadden we nog goede hoop, met de Tempomat op 130km/h zou de rit eigenlijk alleen van positieve invloed moeten zijn op het verbruik.



Denk je. Al op de A1 bij Lille liet de brandstofmeter onverbiddelijk weten dat de motor meer zoop dan ons lief was. Een vlugge berekening aan de pomp in Parijs liet geen twijfel over: Met exact 9,44 (!) liter per 100 kilometer is dit niet de zuinige A die we verwachtten aan te treffen.

Veel krijg je voor dat dure Euro 95 niet terug. Met zijn 95pk is de 1498cc grote motor niet bepaald overdreven sterk. Ook de trekkracht van 140Nm is niet meer dan normaal. De A-Klasse voelt echter niet slap aan, in tegendeel. De motor reageert gretig op commando's van je rechtervoet en draait graag veel toeren. Zeker tijdens acceleraties kun je met gemak lekker ver doortrekken, zonder merk- en hoorbaar protest. Het resultaat is een soepele indruk van de machine onder de kap, subjectief gezien merk je tijdens normaal gebruik niet dat de A150 de zwakste in zijn soort is. Alleen als je het onderste uit de kan probeert te halen, stuit de motor op zijn grenzen. Vol op de staart getrapt valt de versnelling wat tegen, logisch gezien de prestaties op papier. De manuele vijfversnellingsbak is gelukkig niet te overdreven kort. Bij 120km/h in vijf draait de motor 3.200 toeren, wat zeker niet buitensporig veel is voor zo'n bescheiden motor. Een logisch gevolg hiervan zou de tegenvallende trekkracht moeten zijn. De tussenacceleratie van 120km/h naar 140km/h in vijf verloopt echter moeiteloos vlug, mede dankzij het volledig aanwezige koppel van 140Nm bij 3500tpm. Daarmee is de A150 adequaat gemotoriseerd voor op de snelweg.

Van een coupé verwacht je een sportieve inborst, welke terug zou moeten keren in het weggedrag. Een Mercedes-Benz is desondanks meestal een stuk comfortabeler dan zijn directe concurrenten. Zo ook de A, die behoorlijk op comfort is gericht. De auto weet moeiteloos korte richels en dwarsnaden weg te dempen. Geheel onmerkbaar gaat dat echter niet, door de korte wielbasis is de koets altijd wel iets in beweging. Ook de rechtuitstabiliteit valt voor een Mercedes-Benz wat tegen, zeker op snelwegtempo ben je genoodzaakt de hele tijd wat bij te sturen. Het indirecte gevoel rond de middenstand van de besturing werkt daarbij niet echt mee. Voor de rest biedt de besturing voldoende weerstand. Op bochtige trajecten stuurt de A best direct en is de besturing voldoende zelfcentrerend. Het overhellen houdt zich in scherpere bochten beperkt en je hebt geenszins de indruk om te vallen. Wel krijgt de A betrekkelijk snel de neiging om door te

glijden over zijn buitenste banden.



© Rijtesten.nl

Terecht de ster voorop

Terug naar de vraag of de A-Klasse werkelijk meer inhoud biedt. In allerlei opzichten viel de auto ons mee. Dankzij de driedeurs koets en de lage raamlijn heb je zeker niet de indruk met een midi-MPV onderweg te zijn. Je zit wel wat op de bok, de stoelen hadden best een standje lager gekund. Wat kwaliteitsindruk betreft draagt de A-Klasse terecht de ster in de grille. Ook qua comfort is het een echte Mercedes-Benz, al zal de A nooit een C hierin kunnen evenaren. Daarvoor wegen de nadelen van een korte wielbasis en windgevoelige hoge koets te zwaar. In vergelijking met andere kleine auto's heb je echter zeker de indruk een klasse hoger te rijden, wat je feitelijk gezien ook doet gezien de consumentenprijs. Blijft alleen de vraag over of er echt mensen zijn die meer willen betalen voor een kleinere auto. Met een prijskaartje van 30 mille



Mercedes-Benz A-Klasse Coupé A150 Av

concurrereert â€™ onzeâ€™™ A namelijk met grotere modellen, zoals bijvoorbeeld een Volkswagen Golf. Zeker een mededinger die niet onderschat dient te worden en op het gebied van kwaliteitsindruk de strijd best aan kan. Blijft over dat de A-Klasse wel een serieus leuk alternatief vormt.

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

- + Ruim interieur
- + Soepele motor
- + Hoge kwaliteitsindruk

Min

- Harde stoelen
- Niet zozeer zuinig
- Pittige prijzen voor opties