



Pawel Piotrowski
4 december 2012

Van rups naar vlinder

In de natuur zijn er insectensoorten die een volledige gedaantewisseling kunnen ondergaan. Een made wordt een vlieg, een rups wordt een vlinder. Ook de autobranche heeft zijn wonderbaarlijke momenten. Zo is de Mercedes-Benz A-Klasse niet langer een saaie mini-MPV met hoge instap, maar een sprankelende vijfdeurs hatchback die de aanval opent op de BMW 1 Serie en Audi A3 Sportback.



Topmodel met moedervlek

Je moet als merk veel lef hebben om je vertrouwde concept de deur te wijzen en met iets geheel nieuws te komen. Vaak zien we het niet gebeuren en des te opzienbender is het dat een gevestigde naam aan zo'n hachelijk avontuur begint. Het risico was deze keer wel beperkt. Hoe doordacht en ingenieus de A-Klasse ook was, slechts een enkeling wist de auto op waarde te schatten. Het gros van het koperspubliek begreep 'm niet, vaak werd gekozen voor de grotere en slechts iets duurdere B-Klasse. Begrijpelijk, en dat vond men in Stuttgart blijkbaar ook. TschÅ¼ss oude A-Klasse, welkom nieuwe A-Klasse. Mercedes-Benz heeft het wiel niet opnieuw uitgevonden, je zou zelfs oneerbiedig kunnen zeggen dat de Benz een platgetreden pad bewandelt, maar toch weet de hatchback mij te betoveren. Mede door de gebogen raamlijn, kenmerkende grille en markante koplampen is de A-Klasse direct als een afgevaardigde van het Stuttgarter merk te herkennen. Knap, zeker wanneer je je



bedenkt dat dit de eerste echte hatchback van Das Haus is.

Helemaal volgens de tijdgeest kun je de A-Klasse geheel naar eigen smaak aankleden. Je kunt 'm krijgen in de uitrustingsvarianten Urban, Style en Sport. Daarnaast bestaan er drie design pakketten; Night, Exclusief en AMG Exclusief. De importeur was zo aardig om de sleutels van een A180 CDI Style (€ 1.083) met Night-pakket (€ 1.088) en 18 inch schoeisel (€ 924) mee te geven. Een erg dikke combinatie die minder duur is dan je denkt. De optieprijzen zijn niet buitensporig hoog en met een paar zorgvuldige pennenstreken kun je voor een relatief bescheiden toeslag een mooi aangeklede A-Klasse rijden. Het is wel jammer dat op de Style geen mooie set uitlaatpijpen zit, de neppe diffusor in de achterbumper valt daardoor extra op. Nu ik toch aan het mauwen ben: de overhang aan de voorzijde is door de voorwielaandrijving fors en de achterdeuren zijn een beetje erg klein uitgevallen. Maar ach, is een topmodel met moedervlek niet per definitie mooier?



Ongewoon sportieve zitpositie

Nog steeds niet onder de indruk? Trek dan de deur open en neem plaats in het schitterend vormgegeven interieur. De lijnen en materialen van het dashboard zetten de ingezette lijn van de B-Klasse voort, met het verschil dat je in de A-Klasse niet op de bok, maar juist erg laag zit. Voor een Mercedes-Benz is de zitpositie zelfs ongewoon sportief. Dat begint al met de goed geprofileerde sportstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen (standaard op de Urban, Style en Sport) die behoorlijk hard zijn. Voor de perfecte ondersteuning is de rugleuning voor smalle personen net iets te breed. Vanuit de lage zitpositie kijk je tegen een hoog dashboard aan dat het overzicht naar voren niet bevordert. Voor je neus zit een driespaaks sportstuur dat ook in de SL zit. Sowieso barst het in de A-Klasse van details uit de duurdere modellen. Neem bijvoorbeeld de stoere luchtroosters die rechtstreeks uit de SLS lijken te komen. Hoe gaaf wil je het hebben?



Qua materialen en afwerking heeft Mercedes-Benz een top interieur weten neer te zetten dat niet onderdoet voor dat van een Audi A3. Alleen bij de middentunnel zijn de materialen van een minder mooie kwaliteit. Fraai is het informatiescherm dat als een soort iPad voor het dashboard zweeft. Onze testauto was uitgerust met het Becker Map Pilot navigatiesysteem dat onderdeel van het Ambition-pakket € 2.495 is. Het is minder mooi en uitgebreid dan Comand Online, maar het doet uitstekend wat het moet doen; de weg wijzen. Net als bij Comand Online wordt aanvullende informatie op een klein scherm tussen de tellers getoond. Dat scherm oogt wel gedateerd, het is niet in kleur en je kunt de pixels op de vingers van één hand tellen. Dat het ook anders kan toont Mercedes-Benz in duurdere modellen.

Dat de A-Klasse een vijfdeurs hatchback is, betekent niet automatisch dat het een praktische auto is. De fraaie lijnen van de carrosserie zijn schuldig aan een lastige instap achterin en een summier overzicht vanuit de bestuurderspositie. Naar voren wordt het zicht beperkt door het hoge dashboard, naar achteren zie je door de brede C-stijl en kleine achterraut in principe niets. Parkeersensoren of een achteruitrijcamera zijn een must op de A-Klasse. Op de achterbank zit je op het korte en smalle bankje niet echt comfortabel en de been- en hoofdruimte zijn niet meer dan voldoende. Veel opbergruimte is er ook niet. Het dashboardkastje is belachelijk klein, zelfs het Mercedes-Benz mapje past er niet in. Je kunt er een losse zonnebril in kwijt, meer niet. Met 341 liter is de bagageruimte eveneens niet bijzonder ruim.



Nederige diesel

Alle motoren van de A-Klasse, behalve de A250 Sport, vallen in de 20% bijtellingscategorie. Wij reden met de A180 CDI, die de instapper van het dieselgamma vormt. Deze 1461cc metende indringer is overigens geen motor van Mercedes-Benz, maar afkomstig van Renault. Indien je een A180 CDI met 7G-DCT automaat bestelt, krijg je wel een Duitse diesel mee. Van 109pk en 260Nm ben ik niet meteen onder de indruk, maar het is verbluffend waartoe het kleine dieseltje in staat is. Hij heeft geen vrees voor lage toerentallen en komt bij 1.400 toeren snel los, om vervolgens doodleuk tot bijna 5.000 toeren door te gaan! De vermogensafgifte is behoorlijk lineair en gaat gepaard met het souplesse van een veel grotere diesel. Wel is het zo dat de A180 CDI felheid mist en je niet uitdaagt.

Voor het echte rijplezier mist hij wat punch, maar je hoeft niet bang te zijn met

invoegen. Vloer het gaspedaal genadeloos en het dieseltje verricht nederig zijn werk. Dat zou wel iets stiller mogen. Vooral bij een koude start hoor je direct dat je met een oliestoker van doen hebt. Wanneer de motortemperatuur op peil is is dat al een heel stuk minder, maar bij flink doortrekken hoor je de diesel nog steeds zacht nagelen en de turbo meefluiten. Dat laatste is dan wel weer leuk. Aan de Franse motor hangt een zesbak van Mercedes-Benz en dat is een gouden combinatie. De bak schakelt soepel en trefzeker. De verzetten zijn lang gekozen om het verbruik te drukken. Bij 100km/h draait de motor 1.800 toeren, bij 120km/h zijn dat er vierhonderd meer. In combinatie met het start-stopsysteem en een motiverende efficiëntie-weergave in het display moet het mogelijk zijn om ontzettend zuinig te rijden. Dat dit ondergetekende niet gelukt is heeft echter een bepaalde reden...



Stuurplezier

Voor een Mercedes-Benz is de wegligging van de A-Klasse atypisch sportief. Onze testauto was uitgerust met het Dynamic Handling Package (€ 363) dat onder meer een met 15mm verlaagd sportonderstel en snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging met variabele overbrenging behelst. Dat sportonderstel is zeer straf afgesteld. Je voelt niet alleen elke hobbel die je ziet, je voelt ook hobbels die je niet ziet. Neem een drempel met teveel vaart en je wordt direct door het plankharde onderstel afgestraft. Nee, comfortabel is de A-Klasse met Dynamic Handling Package zeker niet en ook de 18 inch wielen met platte banden spelen het comfort parten.

Alles valt echter op zijn plek wanneer je stad en snelweg verlaat en op een mooie bochtige weg met strak asfalt belandt. Dankzij de directe besturing kun je de A-Klasse met veel precisie een bocht inslijten en het sportonderstel laat asociaal hoge bochtsnelheden toe. De A-Klasse stuurt weliswaar niet zo zwaar als een 1 Serie, maar dat drukt de pret niet. Het sportonderstel geeft geen krimp. De wegligging blijft extreem lang neutraal en de koets opvallend vlak. Dit is met stip een van de leukst rijdende hatches die er momenteel te koop zijn. Vanzelfsprekend moet de kleine Franse diesel behoorlijk hard werken om de snelheid erin te houden. Het is derhalve niet gek dat mijn testverbruik met 5,4 liter per honderd kilometer ten opzichte van de fabrieksopgave relatief hoog uitvalt. Maar daar krijg je wel een hoop stuurplezier voor terug.



Het werd tijd

Dramatischer had de gedaantewisseling van de A-Klasse zich niet kunnen voltrekken. Ik kan er geen traan om laten dat het vreemde mini-MPV'tje in de geschiedenisboeken is verdwenen. Eindelijk. Dit is namelijk de A-Klasse zoals de A-Klasse altijd al had moeten zijn; een geduchte concurrent voor de Audi A3 en BMW 1 Serie. Qua bouwkwaliteit, motorenkeuze en weggedrag laat de Mercedes geen ruimte voor verbetering. Alleen op het gebied van ruimteaanbod, opbergmogelijkheden en overzichtelijkheid laat de A-Klasse een paar steekjes vallen. Wat dat betreft is het net een Italiaan; niet foutloos, maar wel bloedmooi.

Plus

- + Met sportonderstel verbluffend dynamisch
- + Soepele en levendige diesel
- + Beschaafd geprijsde optiepakketen

Min

- Krappe instap en beperkte ruimte achterin
- Weinig opbergmogelijkheden in het interieur
- Met sportonderstel blijft er weinig comfort over