

Mercedes-Benz A-Klasse (1997 - 2004)

Wie A zegt ...

Autotest | Het comfort van een limousine. Het uitrustingsniveau van een directie auto. De veiligheid van een tank. De lengte van een stadsautootje. De prijs van een bescheiden middenklasser. Een onmogelijke combinatie? Met de A-klasse wilde Mercedes al haar kennis van veiligheid en techniek bundelen in een auto met zeer bescheiden afmetingen en prijs. Nadat het weggedrag van de A-klasse in opspraak kwam heeft Mercedes de auto op vele punten aangepast. Hoe rijdt de A-klasse nu? Staat de "A" voor aanrader of afgang?

Bij vooruitstrevende techniek hoort een dito uiterlijk. Het interieur heeft overwegend golvende vormen, waarin functie en vorm op eigenzinnige wijze zijn gecombineerd met inachtneming van de stijl van een echte Mercedes. Dashboard en portieren lijken echter onafhankelijk te zijn ontworpen; beide hebben een eigen stijl en sluiten zowel uiterlijk als functioneel niet mooi aan. Het dashboard voelt als plastic maar straalt dankzij geslaagd spuitwerk een zekere klasse uit. Een groot aantal al dan niet afsluitbare bakjes, vakjes en luikjes kan er voor zorgen dat de bestuurder zich echt thuis voelt in de A.



Het uitrustingsniveau is zoals verwacht mag worden in deze prijsklasse. In de "Classic" uitvoering is het uitrustingsniveau voldoende, maar de "Avantgarde" of "Elegance" uitvoering bieden voor ongeveer vierduizend gulden een pakket extra's dat de auto af maakt. Zo kent de Avantgarde afstandsbediening met

centrale deurvergrendeling, een verstelbare stuurkolom, een bandfilter in de voorruit en een paar kloeke lichtmetalen velgen. De klokken van de Avantgarde hebben een ivoorwitte wijzerplaat waarin centraal een goed afleesbaar LCD display waarop tijd, temperatuur en afstand zijn af te lezen.

Buitengewoon prettig is de luchtinlaat met stof- en pollenfilter. Achter vrachtwagens en oude diesels ademt de inzittende van de A klasse niets dan schone lucht in. De locatie van een aantal knoppen ligt niet echt voor de hand. Bediening van de buitenspiegels is bijvoorbeeld midden op het dashboard geplaatst. De lichtschakelaar zit juist achter het stuur. De handel om de motorkap te bedienen is verstopt onder het dashboard.

De bagageruimte is mooi vlak maar kent wel een tildrempel. Om nieuwsgierige blikken te weren is een afdekzeil leverbaar. Het grote glasoppervlak maakt een airconditioning in de zomer meer noodzaak dan luxe.

De stoelen zitten dankzij de uitgebreide verstelmogelijkheden vorstelijk. In de achterste stand biedt de bestuurdersstoel ongekend veel beenruimte, zelfs een steltloper op naaldhakken kan een goede zitpositie vinden. Vorstelijk is ook de manier waarop de bestuurder van de A-klasse over het verkeer heen kijkt. Door de hoge zit kijkt de bestuurder van de A-klasse verder vooruit dan gebruikelijk, waardoor remmen plaats maakt voor vroeg gas loslaten. Op lange ritten is de A-klasse daarom minder vermoeiend dan auto's met een lagere zit. Bovendien geeft de

hoge zit ook de passagiers een gevoel van veiligheid. Volgens Mercedes is voor 60 tot 70% van de kopers de hoge zit doorslaggevend argument in de aanschaf van de A-klasse.

De achterbank biedt voldoende ruimte voor drie volwassenen. In de toekomst zijn ook echte stoelen in plaats van een achterbank leverbaar. De middelste passagier moet genoeg nemen met een twee-punts gordel terwijl de anderen worden beschermd door een volwaardige drie-punts gordel. Been- en hoofdruimte is voldoende maar de voertruimte onder de voorstoelen is zeer gering. Een achterbankwonder als de Renault Twingo is de A-klasse zeker niet. In de Avantgarde uitvoering moeten de achterinzittenden bovendien genoeg nemen met een raamslinger terwijl de ruiten voorin elektrisch worden bediend.

Veiligheid

Veiligheid staat centraal bij de A-klasse. Behalve de enorme actieve veiligheid in de vorm van de hoge zit is de lijst van elektronische hulpmiddelen op z'n minst indrukwekkend te noemen. Samengevat: de auto wijkt niet zelf uit voor een muur, maar verder kan de chauffeur weinig verkeerd doen. ESP (Electronic Stability Program) moet het omslaan tijdens de beruchte elanduitwijkproef voorkomen. Als een auto overhelt of dreigt weg te glijden is de oorzaak een ongunstige gewichtsverdeling.

Het ESP systeem kan de snelheid van ieder individueel wiel beïnvloeden om zo de auto in balans te houden. Om dit uit te proberen rijd ik iets te hard een bocht in en snijd de bocht zo beroerd mogelijk aan. Door het ingrijpen van het ESP systeem lijkt het alsof de auto zelf toch de ideale lijn kiest. Zonder overhellen of bandengepiep komt de auto probleemloos door de bocht, ondanks mijn lompe gedrag. Een wonderlijk gevoel.

Meest recente toevoeging aan het veiligheidspakket is een set extra brede banden. De Avantgarde staat op banden in de maat 195/50 R 15 en daarmee is de auto zeer gevoelig voor spoorvorming. Ook op slecht wegdek wordt de auto soms wat zoekerig en onrustig. Het geluid van de banden is op bepaald wegdek dominant alhoewel niet storend loud. "Het gedrag en

geluid van de banden is ook afhankelijk van het merk", weet een verkoper mij te vertellen. Mijn testauto blijkt op het minst gunstige merk banden te staan, zodat mijn bevindingen minder relevant zijn voor A-klassen die een betere band troffen.

Rijden

De type aanduiding 160 duidt op een 1.6 liter motor, goed voor 102 PK. De motor lijkt met een zekere vertragingfactor op het gas te reageren. Op de snelweg heeft de A-klasse geen enkele moeite met tussensprintjes, zolang de motor enige bedenktijd mag nemen om de opdracht te interpreteren. Ook op hoge snelheid bewijst de A-klasse een echte Mercedes te zijn. Kort na het invoegen op de snelweg A6 bevindt de A-klasse zich even als zijn grotere broers al snel op de linker rijstrook en zien mijn passagiers tot hun verbazing dat de 120 inmiddels op de teller is verschenen. 100 km/u is een kinderachtige snelheid voor de A. Windgeruis en motorlawaai dringen bij deze snelheid nauwelijks tot de inzittenden door en geven daarmee het pure limousinegevoel dat velen alleen bij de grotere Mercedes zouden verwachten.

Nadat de krachtbron de order heeft ontvangen, levert de motor onder alle omstandigheden prima prestaties. Als de bestuurder van een Toyota Picnic mij meewarig aankijkt omdat hij maar liefst 2 centimeter hoger zit, grijp ik mijn kans om de sprintkwaliteiten van "mijn" A te proberen. De 160 komt zonder veel motorgeraas vlot uit de startblokken en geeft de veel luidruchtiger Japanner het nakijken. Als de Picnic bij het volgende verkeerslicht weer aanhaakt en om revanche vraagt, sla ik het aanbod af en laat de uitdager pardoos de motor af slaan. Gewonnen op stijl en prestatie. Twee nul voor de A-klasse.

Mercedes geeft een verbruik op van 1 op 10 in stadsverkeer en bijna 1 op 19 voor de snelweg. Gezien mijn testroute, inclusief veel korte stops, is mijn testverbruik van ongeveer 1 op 12 teleurstellend maar niet onrealistisch. De uitlaatgasemissies van koolwaterstof en stikstofdioxide liggen 40% onder de Euro-2 richtlijn hetgeen de pijn iets vermindert.

De remmen van de A-klasse reageren met dezelfde aarzeling als het gas. Eerst grijpen de remmen licht en

weinig overtuigend aan, maar als het pedaal wordt doorgetrapt komt de auto als een blok tot stilstand. De bekrachtigde besturing is erg licht en communiceert maar matig met de bestuurder. Het nemen van snelle bochten is vooral een zaak van goed mikken en minder van goed aanvoelen. Vooral bij krap parkeren zwabbert de auto alle kanten uit omdat de bestuurder geen idee heeft in welke stand de wielen zich bevinden. Het stuurwiel heeft ongebruikelijk veel omwentelingen nodig bij scherpe bochten. Minirotondes zijn door de (te) lichte besturing en de vele sturbewegingen geen pretje voor bestuurder en inzittenden.

Ondanks de verkeerlichtescapade nodigt de A-klasse zeker niet uit tot "sportief" rijgedrag. Door de besturing en reactie op het gas rijdt de A het prettigst bij een beheerste en soepele maar toch vlotte rijstijl. Wie een kop hete koffie op het dashboard zet kan met de A-klasse pijlsnel en messcherp door het verkeer sturen zonder brandplekken te riskeren. De minder avontuurlijk ingestelden kunnen natuurlijk ook de kophouders tussen de voorstoelen gebruiken.

Conclusie

Helemaal geen eland-grappen? Nee. Mercedes heeft de A-klasse een dusdanig indrukwekkende hoeveelheid veiligheidsvoorzieningen meegegeven dat de tekortkoming in het originele ontwerp meer dan goedgemaakt is. Vooral de proef waarbij het ESP systeem zijn werk deed is indrukwekkend. Het rijgedrag vraagt enige gewenning en maakt de A-klasse daarna tot een heerlijke auto om snel en vooral ontspannen grote afstanden af te leggen.

De A-klasse is in alle opzichten een echte Mercedes, met als uitzondering dat de motor onder de auto is geschoven. Het resultaat is een gelijkwaardig product tegen een beduidend lagere prijs. Een kans om met beide handen aan te pakken. Waar Smart misschien te vooruitstrevend is (geweest?), heeft Mercedes een innovatief product op de markt gezet zonder zich van de klant of haar imago te vervreemden. De A staat definitief voor Aanrader. (Ivo Kroone) ■



Specificaties

Mercedes-Benz A-Klasse (1997 - 2004) A160

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	361 x 172 x 158 cm
Wielbasis	242 cm
Gewicht	1.115 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	54 l
Bagageruimte	390/1470 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	102 pk @ 5250 tpm
Koppel	150 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,8 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	7,1 l / 100 km
Verbruik stad	10,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 22.050,-
Prijs instapmodel	€ 20.550,-