

**Auto & Motor**  
**TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

# Baby-Benz is de ster waardig Volwassen Mercedes

**De eerste A heeft nare herinneringen aan de eland. DaimlerChrysler kan na de komst van de nieuwe A-klasse gerust slapen. Comfort, rijgedrag en kwaliteit gingen met sprongen vooruit. Ook is de nieuwe A beduidend groter. Er staat nu een echte Mercedes.**

De Mercedes A was eigenlijk de auto die van het beroemde merk met de ster een generalist maakte. Helaas: de start van dit model was niet zo gelukkig, maar Mercedes reageerde snel en adequaat en we hebben, los van wat ludieke grappen, over deze affaire verder weinig meer gehoord. De A-klasse was in zijn eerste oplage goed voor 1,1 miljoen exemplaren en werd al snel ook een bekende verschijning op de Nederlandse wegen. Of Daimler-Chrysler ooit een cent aan de auto heeft verdiend, valt te betwijfelen. De elektro-technische maatregelen die nodig waren om de A-klasse voldoende stabiel te maken, betekende een schadepost van maar liefst 1 miljard D-mark. Verder moest destijds de verkoop worden uitgesteld en kreeg het Mercedes-imagó een flinke knauw. Niet fijn allemaal.

De nieuwe A-klasse maakt ongetwijfeld een betere start. Hij ziet er aardiger en niet meer zo extreem uit. Het model is minder hoekig dan voorheen, de carrosserie kreeg meer wervelingen en valt aan de voorkant op door bijzondere, scherp gepunte koplampen. De auto doet wat sportiever aan en hij is er ook een stuk moderner op geworden. De neus is nog steeds extreem kort omdat net als bij het eerste model de dwars geplaatste motor bijna in de dubbele bodem is geschoven. Veilig in geval van een frontale aanrijding, want dan schuift de unit onder de vloer naar achteren weg. De nieuwe Mercedes A is ook flink wat groter geworden. De lengte nam met 23 cm toe tot 384 cm, de breedte groeide met 5 cm en de nieuwe vijf-

deurs heeft nu een bijna even lange wielbasis als die van de verlengde versie van het voorgaande model. Deze bedraagt 257 cm, een plus van 15 cm. Naast de vijfdeurs komt er voor het eerst ook een drie-deurs A-klasse die nog weer wat scherper gelijnd is.

De prijzen beginnen bij € 20.600,- voor een drie-deurs model, maar blijven we bij de vijfdeurs serie, dan moet voor een A 150 al € 21.800,- uit de knip getrokken worden. Ons 180 CDI test-exemplaar staat als Classic voor € 27.550,- in de prijslijst maar daar komt als altijd het een en ander bij voor extra's zoals metallic lak, een airco en een audiosysteem. Qua concurrentie moeten we denken aan auto's als de Alfa 147 JTD, Audi A3 1.9 TDI, BMW 118d en zelfs de Volvo S40 2.0D.

## Stilte onderweg

In onze testauto lag de 180 CDI motor met common rail techniek en Garrett-turbolader, vier kleppen per cilinder en dubbele nokkenas. De 180 CDI vervangt de 170 CDI. Hij heeft een flink grotere motorinhoud, namelijk 1991 cm<sup>3</sup> in plaats van 1669 cm<sup>3</sup>. Daarmee nam het vermogen toe met 10 kW tot 80 kW en groeide het koppel van 180 Nm tot 250 Nm bij 1600 t/min. De gevolgen hiervan zijn goed merkbaar. De 180 CDI speelt meer met de auto dan zijn voorganger de 170 CDI. Vermogen en koppel zijn sneller voorhanden en de motor trekt ook wat langer door. De motor hangt daarentegen iets minder goed aan het gas dan zijn voorganger want tussen de 1600 en 2000 toeren hakkelt de kracht-



Hij heeft dezelfde uitstraling behouden als zijn voorganger, maar alles is nieuw en de lijnen zijn softer en minder extreem dan voorheen. Ook is de nieuwe A beduidend groter.

bron merkbaar, wat bijvoorbeeld bij filerijden minder prettig is.

De 180 CDI motor is een geruisarme en laten we dat niet vergeten, ook een behoorlijk zuinige unit. Bij plotseling gas geven snurkt hij even, maar daarna hoor je amper meer dat hij voor je aan het werk is. Ook bij snel inhalen, waar deze auto heel goed in is, wordt de viercilinder turbodiesel geen moment rumoerig. De 180 CDI komt standaard met een zesbak. Deze schakelt als altijd mechanisch, gevoelloos maar wel correct en met korte slagen. Meer dan eens vergaten we de zesde versnelling te gebruiken, domweg omdat de motor zo weinig rumoer produceert. De koppeling is een van de fijnste die we de laatste tijd onder de linkervoet hebben gehad. Hij is niet te zwaar en je bent er direct aan gewend.

## Stijlvolle leefruimte

Van de totale lengte van deze auto is zevenentwintig procent voor de inzittenden en de bagage gereserveerd. De nieuwe A maakt een ruime indruk. Zodra je instapt, iets hoger dus dan bij de meeste auto's, merk je de ruimtewinst niet alleen in de lengte maar ook in de breedte. En dat is geen wonder want er is in het interieur op schouderhoogte maar liefst negen centimeter bij gekomen en dat verschil voel je direct. De stoel is groot maar hard en tamelijk vlak,



Hij werd aan de achterkant misschien wat minder herkenbaar maar daarentegen ook wel een stuk moderner en mooier. Tijkje sportief zelfs.



Vooral in het interieur is de Mercedes-kwaliteit het duidelijkst zichtbaar. Mooie materialen, een prima afwerking en smaakvolle kleuren.



Op de indrukwekkende middenconsole zitten de audio-installatie en de klimaatregeling met hun respectieve bedieningsknoppen. De dunne chroomrandjes zorgen voor een extra dure sfeer.



De bestuurder heeft alles goed in 't zicht en de schakelaars op en rond het stuurwiel zijn logisch gegroepeerd. Op het dikke stuurwiel bevinden zich links de knopjes voor de boordcomputer en rechts voor de telefoon en audio.

Foto's: Jan Liefstink



De achterbank kan in ongelijke delen worden omgeklapt om de bagageruimte aan te vullen. De drie hoofdsteunen schuiven desgewenst geheel uit het zicht.

dit is typisch Mercedes. Je kunt de stuurstoel wel goed verstellen, ook in de hoogte, maar de stuurkolom kan alleen kantelen, axiaal schuiven is er niet bij. Daardoor wil je als bestuurder met lange benen nog wel eens de neiging hebben om rechtop te gaan zitten omdat anders

het stuurwiel te veraf blijft. Toch is het niet moeilijk om het uren achtereen in redelijk goed comfort in de nieuwe A-klasse te verblijven. Ook achterin kun je behoorlijk terecht, niet alleen dankzij de 3 cm langere beenruimte maar vooral door de iets lagere vloer dan voorheen. Door die twee maatregelen heb je daar nu prima de ruimte en zit je ook niet meer met je knieën tegen je kin.

Het nieuwe interieur is een echte verademing na dat van de vorige serie. Mercedes bracht de eerste A-klasse met hippe kleuren en veel plastic van binnen waardoor het Mercedes-gevoel ver te zoeken was. Ook was de bouwkwiteit niet altijd even goed, al kwam daarin de laatste jaren wel iets verbetering. Maar nu is niet alleen het gebruikte materiaal van het normale Mercedes-niveau, ook ziet de hele aankleding er chic en verzorgd uit. Je kijkt op mooie, duidelijke, ronde instrumenten met chroomrandjes, je hebt een lekker dik, driepaaks

stuurwiel in de hand en er is een mooie middenconsole met duidelijke draaiknoppen voor de audio, de klimaatregeling en eventueel de navigatie. In de overigens wel redelijk complete Classic, ontbreken middenarmsteunen voor en achter, hij heeft geen cruise control en ook geen elektrische raambediening achterin en verder missen we een regelbare interval op de ruitenwissers die heel eigenwijs vanuit het midden naar de A-stijlen vegen. Gek genoeg moet je extra betalen voor airco en audio en zelfs voor de bagageafdekking. Er valt na de aankoop dus nog genoeg te shoppen in het accessoiresboekje van de dealer. Wel standaard zijn een centrale vergrendeling met afstandsbediening, elektrische bediening van de zijruiten voorin en de verwarmde buitenspiegels en een tirefit met pompje in plaats van een reservewiel. Plus niet te vergeten, een uitgebreide actieve en passieve veiligheid. ABS, ASR, sidebags met hoofd- en thoraxbeveiliging voorin, actieve hoofdsteunen voorin, ze zitten er allemaal op, en dat verwacht je eerlijk gezegd ook van een Mercedes. Want zo kun je de nieuwe A-klasse in alle eerlijkheid nu wel noemen.

# Nieuwe A geen werkplaatsvriend

Ondanks de aanwezigheid van het Assyst-boordcomputersysteem geeft Mercedes een 'stand'

daard' olieversingsinterval op van 20.000 km. Zowel voor de benzine- als de dieselmotoren

wordt een MB 229.5 motorolie voorgeschreven. Uitzondering vormen de diesels die voorzien zijn van een roetfilter, daar wordt de motorsmering verzorgd door een MB 229.31 motorolie. Bij geen van de motoren is controle van de klepspelings vereist en alle motoren zijn uitgerust met een onderhoudsvrije distributieketting. De bougies worden na 50.000 tot 70.000 km vervangen, het Assyst-systeem geeft het juiste moment aan. Het motorluchtfilter gaat bij de benzinemotoren 80.000 km of vier jaar mee

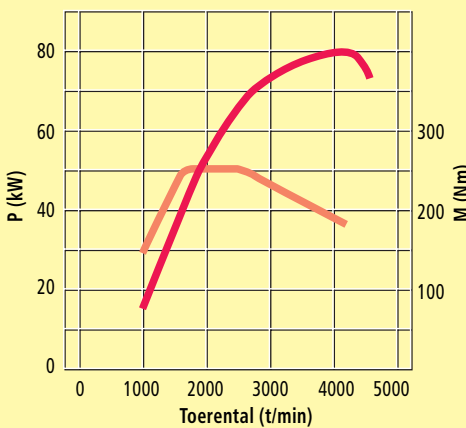


Het Assyst-systeem dirigeert de bestuurder op het juiste moment naar de werkplaats.

en bij de diesels 120.000 km. Het interieurfilter is elke 40.000 km of twee jaar aan vernieuwing toe. Veel onderhoud hebben de motoren van de nieuwe A-klasse dus niet nodig. En dat geldt ook voor de transmissies. De handbakken zijn voor het leven gesmeerd. Aandacht verdient wel de CVT-automaat. Die moet elke 60.000 worden ververs met een ATF 28-CVT transmissieolie.



Bij een frontale botsing schuift de motor van de A-klasse onder de chassisbalken weg. De technicus heeft van deze motorplaatsing weinig gemak.



Motorvermogen in kW Koppel in Nm

## Testmetingen



Max. motorvermogen (fabrieksopgave):	..... 80 kW bij 4200 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave):	.....250 Nm bij 1600 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h: ....	8,1 sec. ....0-100 km/h: 10,8 sec. ....80-120 km/h: .. 8,5 sec.
Geluidsmetingen:	
80 km/h: 63 dBA	.....100km/h: 65 dBA .....120 km/h: 68 dBA
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit: 7,6 liter op 100 km.....	Buitenweg: 4,7 liter op 100 km
Combinatierit: .....	5,8 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik: .....	6,1 liter op 100 km
Topsnelheid (fabrieksopgave):	.....186 km/h

## Modelserie en prijzen

Mercedes A 150 5d: .....	€ 21.800,-
Mercedes A 170 5d: .....	€ 23.800,-
Mercedes A 200 5d: .....	€ 25.800,-
Mercedes A 160 CDI 5d:.....	€ 25.550,-
Mercedes A 180 CDI 5d:.....	€ 27.550,-
Mercedes A 200 CDI 5d:.....	€ 32.700,-
3-deurs: .....	-/- € 1.200,-

ABS: .....	standaard
ASR: .....	standaard
Stabiliteitsregeling:.....	standaard
Remassistent: .....	standaard
Zij-airbags: .....	standaard
Hoofdairbags:.....	standaard
Xenon-verlichting:.....	optie (€ 1.355,-)
Regensensor:.....	optie (€ 214,-)
Elektrische ramen voor: .....	standaard
Elektrische ramen achter: .....	optie (€ 526,-)
Handbediende airco: .....	optie (€ 1.601,-)
Automatische klimaatregeling: .....	optie (€ 2.405,-)
Cruise control:.....	optie (€ 309,-)
Audiosysteem:.....	optie (€ 706,-)
Navigatiesysteem:.....	optie (€ 2.857,-)
Leren bekleding: .....	optie (€ 1.708,-)

DaimlerChrysler Nederland  
 ☎ (030) 247 19 11  
 www.mercedes.nl

## Tijke sportief

Mercedes monteert een heel mooi onderstel met gasgevulde dempers onder de nieuwe A-klasse. Deze dempers zijn een ontwikkeling van Mercedes en Bilstein en zorgen voor een selectief dempingsysteem waarbij afhankelijk van de omstandigheden, de dempers kiezen voor een hardere of een zachtere demping. Met dit overigens uitstekende onderstel bereikt deze Mercedes nog steeds niet de rijdynamiek van bijvoorbeeld een BMW 1-serie, maar dat neemt niet weg dat de A 180 CDI rijdt als een waardige, volwassen auto, met over het algemeen een comfortabel rijgedrag. Af en toe is de demping wat hard. De iets te lichte, en in de middenstand vrij vage besturing geeft aanvankelijk geen stabiel gevoel terwijl de auto dat wel dege-lijk is. Het bochtgedrag is ten opzichte van het voorgaande model enorm verbeterd en onze A180 voelde veilig en zelfs een beetje sportief aan. Waarmee we concluderen dat alles bij elkaar opgeteld, de nieuwe, sterk verbeterde A-klasse in wezen nog maar heel weinig te maken heeft met de oude.

**Dick Schornagel**



De nieuwe A-klasse mag technisch bijzonder zijn, hij rijdt als een gewone auto. Ten opzichte van zijn voorganger is hij totaal nieuw en over de gehele lijn enorm verbeterd. Daarbij ging de aandacht vooral uit naar de rij-eigenschappen en de kwaliteit. Hij ziet er beter uit, rijdt lekkerder en is nu eindelijk een echte Mercedes geworden.



Vergeleken met de concurrentie komt de A 180 Classic in z'n standaard uitrusting hier en daar nogal wat tekort. Een kale auto is de Classic zeker niet maar om nou te moeten bijbetalen voor zaken als een bagageafscherming, een cruise control en audio, dat gaat ons iets te ver. Je moet het extra kopen en dat maakt de A-klasse toch wat duur.