



Martijn Verhoef
5 augustus 2018

De kleinste, maar niet de minste

Zo rond 2010 nam Mercedes-Benz een rigoureuze stap om het merk te verjongen. De Mercedes-Benz A-Klasse verkocht zeker niet slecht, maar was voornamelijk populair onder de consumenten op leeftijd. Dit terwijl directe concurrenten van Audi en BMW werden gereden door veelal vlotte dertigers met goede banen. Met de nieuwe A-Klasse werd het roer omgegooid en dat bleef niet zonder gevolg. Al snel klom de A-Klasse op tot de populairste auto van Europa in zijn segment. Een grondige en doeltreffende facelift pakte nog een aantal kritieken op de auto aan. Maar hoewel dat eindproduct erg goed bleek, is het nu toch tijd voor een opvolger. De nieuwe A-Klasse schuift nog wat meer omhoog op de premiumladder. Na een weekje testrijden maken we de balans op.



Flink gegroeid

Bij de eerste kennismaking wordt meteen duidelijk de kleinste Mercedes-Benz een flinke groei heeft doorgemaakt. De lengte neemt met bijna twaalf centimeter toe ten opzichte van het uitgaande model. De neus is langgerekt en strak vormgegeven. Het nieuwe familiegezicht komt erin terug, waarbij met name gelijkenissen met de nieuwe CLS kunnen worden getrokken. Het geheel komt aerodynamisch over en dat zorgt volgens Mercedes-Benz voor een lage luchtweerstand. De achterzijde was altijd al een anonieme factor in het ontwerp van de A-Klasse en eigenlijk is dat nog steeds zo. Wel is het ontwerp nu volwassener; er is afscheid genomen van de rondere achterlichten. In plaats daarvan zie je driehoekige units met fraaie ledverlichting als de A-Klasse je voorbijraast. Ook en profiel moeten we moeite doen om de kenmerken van Mercedes-Benz te ontdekken. Vooral vanaf de A-stijl naar achteren toe is het ontwerp behoorlijk inwisselbaar. We rijden de A-klasse in het Kosmoszwart en met zeventien inch lichtmetalen wielen. In deze kleurstelling en beschaafde wielmaat komt het ontwerp tijdloos en zakelijk over.



Nieuwe connectiviteit

Naast de opgewaardeerde materialen, is de multimedia een belangrijk onderdeel van Mercedes-Benz' strategie in het premium C-segment. Optioneel kun je namelijk MBUX (Mercedes-Benz User Experience) bestellen. Wij kennen het systeem al uit de Sprinter en proberen het nu ook uit in de personenauto. Met MBUX heb je altijd een internetverbinding, waardoor up-to-date kaartenmateriaal, muziekdiensten en een wifi-hotspot vanzelfsprekend zijn. Bovendien wordt er gebruik gemaakt van slimme software, zodat het systeem zich aanpast aan jouw muziekvoorkeur en vaste routes voor de navigatie. Zo fungeert het als persoonlijke assistent. Je bent waarschijnlijk wel bekend met de spraakassistent van jouw smartphone. De assistent in het MBUX werkt op dezelfde wijze.

Je kunt met hetzelfde gemak de klimaatinstellingen veranderen, als dat je een restaurant in de buurt opzoekt. Daarbij herkent het systeem opdrachten in spreektaal, zodat je alleen maar hoeft uit te spreken dat je honger hebt, waarna de assistent een lijst met restaurants in de omgeving voorspiegelt.

In de praktijk blijkt dat we na een week gebruik toch wat kinderziektes ontdekken in het systeem. Het belangrijkste punt is wel dat de assistent vrij bemoeizuchtig is. Ook wanneer je helemaal niet om hulp verlegen zit, kan het zijn dat de muziek en navigatiebegeleiding vanuit het niets wordt onderbroken door MBUX met de vraag wat de assistent voor je kan betekenen. Dit kan een keer voorkomen, omdat je per ongeluk het woord restaurant hebt laten vallen. Het gebeurde ons echter te vaak in de week dat we de A mee hadden, zodat we tot de conclusie komen dat er nog wel wat finetuning nodig is. Het systeem blinkt uit in grafische weergave en bedieningsgemak. Zowel via het touchscreen als het touchpad in de middenconsole beweeg je je vliegensvlug door het menu. Ook op het stuur zijn touchpads aangebracht. Mocht je je afvragen hoe het is afgelopen met de touchpads van BlackBerry na de teloorgang van het bedrijf; die op het stuur van de A-Klasse lijken er verdacht veel op. Ze werken ook net zo gebruiksvriendelijk, zodat je aan bedieningsmogelijkheden geen gebrek hebt.



Ruimteknaller en kunstleer

Grote kritiek op de vorige A-Klasse was er toch voornamelijk vanwege het

ruimtegebrek. Het is daarom goed om op te merken dat Mercedes-Benz grote stappen op dit gebied heeft gemaakt met de nieuwe A-Klasse. Voorin zit je als vanouds riant, maar voor het eerst kun je ook redelijk fatsoenlijk achterin plaatsnemen. Zowel aan hoofd- als beenruimte levert de nieuwe Benjamin veel meer ten opzichte van uitgaande model. Ook de kofferruimte neemt toe, zodat de auto overall een stuk praktischer kan worden genoemd. Afhankelijk van de gekozen uitvoering heb je sportstoelen of de in de testauto aanwezige meer klassieke autostoel. De stoelen ondersteunen voortreffelijk en zijn zelfs in de standaarduitvoering al uitgebreid te verstellen. Standaard wordt de Progressive geleverd met Artico (kunstleer) bekleding, gecombineerd met stof. Voor bijna 500 euro heb je daar volledig Artico kunstlederen bekleding voor, zoals we dat ook in de testauto aantreffen. We raden je aan om ƒ voor de Artico met stof combinatie te gaan, ƒ ruim 1.200 euro meer uit te geven voor de Nappalederen bekleding. Het kunstleer is namelijk niet geventileerd en voelt kunstmatig aan.



Hulpsystemen niet op orde

Mercedes-Benz heeft samen met Renault een nieuwe serie benzinemotoren



ontwikkeld. Dit zijn viercilinders, die gebruik maken van cilinderuitschakeling. Van die techniek maakt ook de viercilinder 1.3 die in het vooronder van onze A 200 ligt gebruik. Het blok klinkt behoorlijk rauw, zeker als je hem op toeren jaagt. Het is dan ook goed dat motorgeluiden slechts minimaal doordringen tot in de cabine van de A-Klasse dankzij de goede geluidsisolatie. De zeventraps automaat met dubbele koppeling past goed bij de 163 pk sterke motor. In acht seconden sprint de auto naar de honderd en ook boven die snelheid voelt de auto lekker snel aan. Met de schakelaar op de middenconsole kun je kiezen uit verschillende rijprogramma's, te weten Eco, Comfort en Sport. In de laatste stand vinden wij het te lang duren voordat de bak overschakelt. De auto wordt kunstmatig hoog in de toeren gehouden, met de nodige herrie als gevolg. In Comfort schakelt de bak boterzacht, waardoor je de schakelpeddel achter het stuur helemaal niet nodig hebt. Bovendien behoudt de auto in die stand zijn vlotte karakter, zonder het onrustige dat de Sportstand met zich meebrengt.

De A-Klasse is leverbaar met een rits aan rijhulpsystemen en daar moeten we toch het nodige over kwijt. De systemen aan boord van de testauto beperken zich tot een noodrem, een rijbaanhulp, vermoeidheidsdetectie en een verkeersbordenlezer. De rijbaanhulp is zelfs op het laagst in te schakelen niveau overactief en behoorlijk abrupt in het alarmeren. Niet alleen wordt er weer teruggestuurd naar de oorspronkelijke rijbaan, je voelt de auto ook remmen aan $\tilde{\text{A}}\tilde{\text{A}}\tilde{\text{n}}$ kant, wat een krakend geluid geeft. De eerste keer dat dit gebeurt schrik je je wezenloos, waarna we het systeem gelijk uitschakelen. Vaak heeft het systeem het namelijk niet bij het rechte eind en als je het systeem moedwillig gaat testen door over een doorgetrokken streep te rijden, blijft een ingreep soms uit. Je kunt er dus niet op vertrouwen en het is jammer dat de auto het systeem na de volgende startbeurt automatisch weer inschakelt. Ook de verkeersbordenlezer heeft nog een software-update nodig, want vaak blijft het systeem steevast beweren dat er 70 moet worden gereden op de snelweg, terwijl 130 gewoon van toepassing is. Systemen van de directe concurrenten werken op dit punt gewoon nog beter, hoewel het geen kritieken zijn die een software-update niet kan verhelpen.



Heikel punt

Komen we bij een ander heikel punt van de nieuwe A-Klasse: hij is duurder dan ooit. Bij die bewering moeten we wel gelijk een kanttekening plaatsen, want hoewel het op papier lijkt alsof de instapper ruim vier mille duurder is dan het uitgaande instapmodel, is de standaarduitrusting wel een stuk completer en makkelijker aan te vullen. Door bepaalde pakketten aan te vinken, kun je een redelijk complete A-Klasse rijden voor een schappelijke prijs.

Dan moet je niet veel te eisen hebben wat vermogen betreft, want de A 200 kost je minimaal 35.619 euro. De automaat - en die zouden wij kiezen - kost slechts 365 euro meer. Met wat opties zoals het Progressive-pakket (full LED-koplampen en automatische airco) en het MBUX komt de prijs van de testauto op 44.318 euro. Heb je het idee dat je een auto van die prijs rijdt? Aan de ene kant wel, door het mooie interieur en de vele connectiviteitsoplossingen. Maar aan de andere kant is de auto nog vrij standaard uitgevoerd, want er staat nog een hele reeks aan opties op de lijst niet aangevinkt. Met gemak til je de auto richting de 55 mille, wat een hoop geld is voor een



Mercedes-Benz A-Klasse A 200 7G-DCT Progress

auto uit het C-Segment.

De Mercedes-Benz A-Klasse is groter, volwassener en duurder dan ooit. De wagen rijdt dan ook als een auto uit een hoger segment en biedt een interieur dat mooier is dan dat van zijn grote broer. Dat de auto het spits afbijt in het premium C-segment met verder alleen wat oude van dagen zal voorlopig in het voordeel zijn van de Benz. Maar de concurrentie zit ook niet stil en zal spoedig met een gepast antwoord komen. En dan kan de strijd pas echt goed losbarsten.

Plus

- + Ruimer en praktischer
- + Rijdt als een grotere klasse
- + Nieuwe connectiviteit

Min

- Hulpsystemen niet bij de les
- Bemoeizuchtige assistent in MBUX
- Artico kunstleer niet premium