



Azért, mert még nem létezik valami, nem jelenti azt, hogy ne lenne szükséglet rá. Potenciális igényre alkotott új szegmenst a **Mercedes**. Az eladási számokból az látszik, hogy a kupé tetővonalú luxus szedán, a CLS úgy kell a vásárlóknak, mint szomáliai gyerekeknek a segélycsomag.

Mivel elég drágán mérik a nemes acél, alumínium, finom bőr és egyéb nyalánkságok kilóját, nem is ér el akkora csoporthoz a portéka, mint ahogy azt szeretnék. A Volkswagen egyel lennebb próbálkozott, és a Passatból gyúrt áramvonalas, négy ajtós lépcsőshátút, de sokkal kisebb árcédulával a szélvédőben.



Bár a CLS sokkal szebb, mégis több Passat CC-t látunk a közutakon. Hiába, a lóvé a németeknél sem nő a fákon. A Mercedes pedig úgy döntött, nem kavarja fel a vizet a tó alján. Nem gyalázza meg a konkurenciát, hagyja, hogy az megfőjön a saját formás, bár ingerszegény levében. Helyette saját szegmensét csinál ott,

ahol ő az alfa és az omega egyben.

A kompakt szedán mezőnyben a fő hangsúly mindig is a praktikum, használhatóság és megfizethetőség triójára esett. A kategória olcsó János császára a Dacia Logan, amely lassan világautónak nevezheti magát, teljes joggal. Ez az egyik véglet, a mérleg egyik tányérja, de a másik oldal valahogy mindig is nagyon ködös volt.

A kompaktból szedánt akció sosem sült el jól, mindig is ronda és elfuserált, pénzhiány miatt silány fejlesztések bújtak elő a gyártósor végén. Ha szép kompakt szedánt keresünk, akkor valahol a lépcsőshátú új Astránál kell kezdenünk és befejeznünk is egyben. Audiéknál az A3-ból (még) nincs puttonyos, az egyes Bömös messze áll a szedánosítástól, és ki is merülne a prémium szegmens kompakt csatárainak sora, ha megfeledezünk az új Mercedes A osztályról.



Vége a bumfordi, minibuszos jellegnek, a friss Merci igazi kompakt lett, de sajnos csak elől kapar. Mondjuk ezzel még csak a történet fele van letudva, mivel bár szép és formás a feneke, nem elég kispolgári az alkat. De minek is menni a méjnsztrímmel, ha lehet újat, vakmerőt és meghökkentőt alkotni? Ez a gondolat és a busás haszon iránti leküzdhetetlen vágy ihlette a Mergás vezéreket, hogy életet leheljenek a második kecskeméti gyártású csillagosba, a **CLA**-ba.

A három betű többet mond, mind gondolnánk

Egyértelmű, hogy a CLA a CLS kistesója. Tudatosan olyan géneket és megjelenést kölcsönöztek a kis szekérnek, hogy ha nem is azonnal, de második hunyorításra a luxuskupé

nagy tesót juttassa eszünkbe. Merész kijelentéssel a „**stílus lázadójának**” hívja a német **istálló** saját versenypóniját. De nézzünk a fém, a műanyag és az igényes festés alá.

Génállománya szerint az A osztállyal osztozik az MFA padlólemezen, amely a Merci elsőkerékes kompaktszakosztályának alapja. Kicsivel több, mint 4,6 méter, ami nem polgárpukkasztóan nagy, de cserébe meglepően széles, 3 centivel több, mint két méter.

A száraz statisztika mellett sem elhanyagolható, hogy a légellenállási tényezője 0.23, amivel a jelenleg sorozatgyártásban készülő gépjárművek közül a legáramvonalasabb. Sőt, a fogyasztóbajnok kivitele még jobban teljesít, az érték itt már csak 0.21.

Hasítja a levegőt a formás kasztni

Az orrész természetesen az „unokatestvér” A Classra emlékeztet, némi módosítással. Merész formák, méretes légbeömlők, méhrács műanyagos lélegeztetők, és ez még csak az alapsomag. Az AMG kivitel még ezt is megfejei.



A drámai változást az oldalnézet hozza. A méretes első felnikig nem nagy az eltérés a CLA és kompakt rokona között. Az A oszloptól kezd ívelni az ízléses kupé tetővonal. Az oldalablakok apró, éles háromszögekre emlékeztetnek. Lövészárók, bunker, ki ahogyan hívja, a modern autóknál el kell fogadni, hogy **kilátni nem lehet, de biztonságban érezhetjük magunkat**. Ízléses a krómcsík az ablaküvegek körül – hiába, ez is egy Mercedesz –, a rövid, suta far és a

hosszú első túlnyúlás, bár az első kerekeket tolhatták volna előrébb.



Legparádésabb és legérdekesebb része a popó. Itt már nagyon CLS a bébi Merci. Formás dupla kidörrenés, értékelhető és érdemleges diffúzor, kacsafenék spoiler a csomagtartón. Bravó, mintha hideg vízbe dobták volna a nagy testvér farát. Szépek a fény-árnyék vonalak, amit meg kellett törni, azt megtörték, ami íves kellett maradjon, azt meghagyták. Így kell ezt csinálni, minden elismerésem.

Maradt a normál A class belső,

de némi krómmal és több bőrral ízesítve. Lehetett volna kicsit többet nyújtani, de megbocsájtható a spórlás, hiszen ez nem a CLS, ez csak a kistesó, a CLA. Háromküllős bőr sportkormány, repülőgép propeller inspirálta légbeömlők és csőbe bújtatott visszajelzők. Érdekes a levetőnek tűnő, de mégis fix navigációs képernyő, de ha őszinte lehetek, akkor az egyes Bömös egérmozija sokkal szebbre sikerült.



Technikai nyálákságokból akad bőven,

csak bírja a tempót az ikszelgető ujjunk és a bankszámlánk. Érdekes, hogy a CLA 180-on kívül minden kivitelben alapfelszerelés a **7G-DCT** dupla kuplungos váltó, karaktere és kiforrottsága nagyon passzol a combosabb erőforrásokhoz.



Van itt minden: radaros tempomat aktív fékezéssel, sávelhagyásra figyelmeztető elektronika, blindspot figyelő segéd és napokig sorolható extralistás tételek, amelyekkel szinte CLS szintre fejleszthető a bébi Mercei.

Azért azonnal ne essünk szerelembe és kísértésbe, illetve ne próbáljuk azonnal zálogba tenni a felettünk lévő tetőt, mert belehabarodunk a CLA-ba. Nem éppen olyan olcsó ez a szekér, mint ahogy a németek elhitetik velünk. Ha túlzásokba esünk, könnyedén az E, sőt az S alaposztály árába tuningolhatjuk a kupé szedánt.

Az ötvenezer eurós árcédula sem elképzelhetetlen egy minden földi jóval ellátott AMG kiviteléért. Persze ekkor már közel tökéletes autónk van, ha nem létezne a nagy bálna, a nagy tesó CLS. Márciustól indul a ringlispíl, addig lehet spórolni, kölcsön kérni, vesét eladni, hátha összejön a lóvé egy CLA 220 CDI-re.