



Mercedes-Benz GLA

Alleskunner

Autotest | Kent u van die types die alles kunnen? Ze hebben een doctoraat op zak, doen modellenwerk en alsof dat allemaal niet genoeg is, hebben ze in hun vrije tijd ook nog eens een Olympische medaille in de wacht gesleept. Het klinkt vaak te mooi om waar te zijn. Nu is er een auto die al evenveel belooft. De Mercedes-Benz GLA zou fraaie lijnen combineren met ruimte, moderne techniek, off-road capaciteiten en sportieve prestaties.

Dé manier om er achter te komen of de Mercedes-Benz de grootse beloften waar maakt, is om ieder van de beloofde aspecten te testen. Dat begint met het uiterlijk. Technisch gezien vertoont de GLA veel verwantschap met de A-Klasse. De GLA is echter langer, breder en hoger. Maar in plaats dat de verhoudingen zoek zijn geraakt, is de GLA juist beter in balans en stoerder. In de regel danken SUVs hun stoere uitstraling aan de hoogte, maar de GLA kiest juist voor gedrongen, gespierde proporties. Daarmee onderscheidt de GLA zich nog nadrukkelijker van soortgelijke auto's van alledaagse merken.

Uitrusting

Daarbij moet worden aangetekend, dat de GLA in verschillende smaken leverbaar is. Zo is de GLA leverbaar met een meer elegante, sportieve of juist robuuste uitstraling. Dat geldt zowel voor het uiterlijk als het interieur. De testauto had een "AMG styling" pakket (velgen, spoilers) en "night package" (zwarte accenten).

Gezien het uiterlijk van de GLA, is de instap verrassend laag. Vervolgens zitten bestuurder en bijrijder met de schouders tot aan het metaal. Dat geeft het geborgen gevoel van een coupé, niet het machtige gevoel van een SUV. De opzet van het dashboard is vrijwel gelijk aan die van de andere compacte modellen van Mercedes. Het is strak en overzichtelijk, maar bij een bijzondere auto als de GLA had een bijzonder interieur niet misstaan.



De ruimte voor- en achterin is gemiddeld voor een auto van deze omvang. Het verschil met de A-Klasse komt vooral terug in de kofferruimte. Mede dankzij het optionele "bagage"-pakket groeide die van 341 tot 421 liter.

De GLA is te voorzien van alle luxe en veiligheidsvoorzieningen die Mercedes-Benz levert; deze zijn niet alleen voorbehouden aan de grotere modellen. Het beeldscherm van het "infotainment"-systeem staat als een juweel op het dashboard. De duidelijkheid en gebruikersvriendelijkheid ervan zijn in de regel goed, maar sommige alledaagse functies zijn alleen met het nodige zoekwerk te activeren. Zo is het mogelijk om bij uitvoeringen met vierwielaandrijving op het beeldscherm de stuuruitslag, klimhoek en werking van de aandrijving te tonen. De procedure om deze gegevens in beeld krijgen is echter op z'n zachtst gezegd niet voor de hand liggend.



Motoren

Om het verschil met de A-Klasse en B-Klasse te benadrukken, is de GLA alleen leverbaar met de sterkere motoren op de prijslijst. Er is geen "GLA 180", het begint met een "GLA 200". Bovendien: de GLA is groter en zwaarder dan een A- of B-Klasse, waardoor het extra vermogen geen overbodige luxe is.

Voor deze test is eerst gereden met de "GLA 250 4Matic DCT". Deze viercilinder benzinemotor is goed voor 211 pk / 350 Nm. Daarmee is de GLA niet snel of uitdagend, maar in alle situaties zijn de prestaties ruim voldoende. Een zeventraps automaat met dubbele koppeling brengt het motorvermogen over op de voorwielen. Alleen wanneer dat nodig is, springen de achterwielen bij. Zowel de automaat als de vierwielaandrijving doen hun werk zoals het hoort: onmerkbaar.

De "GLA 220 CDI" (eveneens met "7G-Tronic" automaat) levert minder vermogen (170 pk) maar beduidend meer trekkracht (350 Nm) en presteert daarom met nog meer gemak. Omdat deze dieselmotor zich minder hoeft in te spannen om te presteren, is het bovendien beduidend makkelijker om zuinig te rijden.



On-road

Het weggedrag van de GLA is afhankelijk van het gekozen onderstel. Een "comfort"-onderstel is standaard. Optioneel is de GLA te voorzien van een "off-road" onderstel of "dynamisch"-onderstel. Speciaal voor de razendsnelle AMG-uitvoering is er nog een tweetal sportieve opties, maar daarover binnenkort meer in een aparte test van de "GLA 45 AMG".



Wanneer wordt gekozen voor het dynamische onderstel, zijn met een druk op de knop de rijhoogte (-15 mm), besturing en dempers te beïnvloeden. Voor deze test is echter gekozen voor het "comfort"-onderstel en dat doet precies wat het belooft: de nadruk ligt op comfort en niet op sportiviteit. Alhoewel de grip prima is, helt het koetswerk nadrukkelijk over en leent de GLA zich in de comfort-variant bij voorkeur voor een vloeiende, kalme rijstijl. Dan is ook dit compacte model een volbloed Mercedes-Benz die met groot gemak lange afstanden aflegt.

Off-road

Met het "off-road" onderstel kan de GLA zich ook buiten de gebaande paden wagen. Hiermee krijgt de GLA 3 cm extra bodemvrijheid, terwijl het comfort vergelijkbaar is met het standaard onderstel. De extra hoogte is al bij het instappen merkbaar. Het machtige SUV-gevoel dat bij de standaard uitvoering schittert door afwezigheid, is nu voorzichtig aanwezig.



Het koetswerk helt echter nog nadrukkelijker over en het gevoel in de besturing geeft weinig vertrouwen in de auto. Ook nu blijkt de grip prima te zijn, maar de "feed back" (bij gebrek aan een beter Nederlands woord) laat te wensen over. Zeker wanneer niet regelmatig gebruik zal worden gemaakt van de off-road capaciteiten, verdient het standaard onderstel wat Autozine betreft de voorkeur.

Omdat de in- en uitloophoeken gering zijn, is de extra bodemvrijheid in het terrein van grote waarde. Daarnaast is een speciaal "off road"-programma beschikbaar waarmee de vierwielaandrijving nog alerter reageert, het gaspedaal gemakkelijker is te doseren en de elektrische veiligheidsnetten zijn afgestemd op terreinrijden. Daarmee werd ook de laatste claim van deze alleskunner overtuigend waargemaakt.



Conclusie

Is de Mercedes-Benz GLA een echte alleskunner? Ja en nee. Ja, de GLA is mooi, ruim, modern, comfortabel, sportief en vaardig in het terrein. Als het gaat om ruimte, uitstraling en techniek scoort de GLA altijd. Het verschil met de A- en B-Klasse is overduidelijk en de meerprijs van de GLA is absoluut gerechtvaardigd. Bovendien is het kwaliteitsniveau zo hoog dat het verschil met een soortgelijke auto van een alledaags merk ook overduidelijk is.

Voor deze test zijn de "GLA 250" (benzine) en "GLA 220 CDI" (diesel) gereden. Beide motoren zijn stil en sterk, maar het beloofde verbruik is in de praktijk nauwelijks te realiseren.

Zoals Mercedes-Benz belooft, is de GLA comfortabel, terreinwaardig en sportief. Dat kan echter niet allemaal tegelijk. Het is aan de koper om een bepaald onderstel te kiezen en hier eventueel het bijbehorende uiterlijk aan te koppelen met optie-pakketten. De Mercedes-Benz GLA is daarmee vooral de auto die alles kan wat de koper wil. ■



Specificaties

Mercedes-Benz GLA GLA250 4Matic DCT

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	442 x 180 x 150 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.505 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.800 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	421/1235 l
Bandenmaat	215/60R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1991 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	211 pk @ 5500 tpm
Koppel	350 Nm @ 1200 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,6 sec.
Topsnelheid	230 km/u
Verbruik gemiddeld	6,6 l / 100 km
Verbruik stad	8,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	152 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 51.421,-
Prijs instapmodel	€ 38.800,-