



Mercedes-Benz GLA 45 AMG

Ik wil alles

Autotest | De GLA is de alleskunner van Mercedes-Benz. De GLA combineert het uiterlijk van een stoere personenauto met de off-road capaciteiten van een lichte SUV en het comfort van een luxe reisauto. In de "45 AMG"-uitvoering komen daar de prestaties van een sportwagen bij. En voor wie alles wil is er de ultieme uitvoering: de "Edition 1".

Mercedes-Benz presenteert de GLA als een SUV (Sports Utility Vehicle). En inderdaad, tijdens een eerdere test wist de GLA te overtuigen in het terrein. Uiteraard kan de GLA geen jungle bedwingen, maar licht terreinrijden kan wel degelijk.

Gezien het uiterlijk van de auto was dat een hele verrassing, want het uiterlijk hint voornamelijk op kracht. Terwijl SUV's van andere merken hun uitstraling puur aan de hoogte te danken hebben, is de GLA juist gespierd en atletisch. Dat geldt in het bijzonder voor de AMG-uitvoering met "twin blade" grille in titanium grijs, zwarte luchtgeleiders, grotere luchtinlaten, dorpelverbreeders, aluminium dakrails, diffusers (achter), rechthoekige uitlaten en natuurlijke grote (19 inch) vijfspaaks velgen.

Voor deze "Edition 1" zijn de vormgevers compleet "los" gegaan. Als ode aan de McLaren-uitvoering van de A-Klasse van weleer is de "Edition 1" met dezelfde kleuren en patronen uitgevoerd. Daarbij zijn een voorspoiler, extra windgeleiders en een forse achtervleugel het meest opvallend. Rode accenten op de velgen, radiator, buitenspiegels en remklauwen zorgen voor een fascinerend geheel.



Ruimte

Mercedes-Benz noemt de GLA een SUV, maar de instap en zit achter het stuur doen eerder denken aan een coupé. De instap is laag en de zit zo laag dat het metaal tot aan schouderhoogte reikt. De zwarte bekleding van het dak geeft ook meer een coupé-gevoel dan het gevoel een grote, machtige SUV te rijden. Vanwege het gebrek aan hoogte is de binnenruimte minder dan in traditionele SUV's, maar nog steeds ruim voldoende.

Ook in het interieur van de "Edition 1" hebben de vormgevers zich naar hartelust uitgeleefd. In vergelijking met een standaard AMG onderscheidt de "Edition 1" zich met de zwart/rode kleurstelling en het gebruik van bijzondere materialen. Vreemd genoeg zijn de (kuip)stoelen vrijwel gelijk aan die van de eerder gereden en meer alledaagse "GLA 250". Een leuk detail in deze "Edition 1" is het wapen van Affalterbach (de thuisbasis van AMG) dat in de versnellingshendel is verwerkt.



45 AMG

De "45 AMG" wordt aangedreven door een 2.0 liter benzinemotor die 360 pk / 450 Nm levert. Dit hoge vermogen is te danken aan een turbo, die echter pas bij een zeer hoog toerental effectief is.

Daarom is deze krachtpatser probleemloos te gebruiken in het dagelijkse verkeer. Wie de auto niet probeert, heeft aan deze AMG een opvallende, maar verder brave reisauto. Omdat het maximale koppel beschikbaar is vanaf een laag toerental, gedraagt deze bijzondere GLA zich zelfs als een goede lobbies die zich kalm en schakellui laat rijden!



Maar daar is het in deze test natuurlijk niet om te doen! Trap het gas dieper in en dankzij kleppen in de uitlaten klinkt kortstondig een sonore oerkreet. Vanaf zo'n 3.500 toeren per minuut wordt de eerst zo brave motor giftig en schiet de GLA AMG door het verkeer. Toch is de 45 AMG ook nu gemakkelijk te rijden; het is slechts een kwestie van verder vooruit kijken dan gebruikelijk.

Sport

Dat verandert wanneer voor de "sport"-stand wordt gekozen! Nu staat de GLA op scherp. De zeventraps automatische transmissie houdt het toerental zo hoog dat het maximale vermogen altijd beschikbaar is. Nu resulteert het voorzichtig dieper intrappen van het gaspedaal in verpletterende tussensprints. De AMG hapt, bijt, brult en drukt de inzittenden diep in hun stoelen op jacht naar de horizon.

Wanneer het gas ook maar even wordt gelost, geeft de computer tussengas om het toerental hoog te houden, ploffen de uitlaten en zet de elektronica zich opnieuw schrap voor de volgende uitbarsting.



Dankzij vierwielaandrijving kan het volledige motorvermogen keer-op-keer probleemloos op het asfalt worden overgebracht. De sprint vanuit stilstand naar 100 km/u wordt daarom geklaard in welgeteld 4.8 seconden. Om ervoor te zorgen dat iedereen dit spektakelstuk kan meemaken is "race start" beschikbaar.



Bij het verdelen van de aandrijfkrachten zorgt Mercedes-Benz er wederom voor dat beginnende bestuurders de 45 AMG kunnen "temmen". Daarom gaat het meeste vermogen in de regel naar de voorwielen. De achterwielen springen alleen bij als dat nodig is om de grip te behouden.

Het karakter van deze AMG verschilt daarom nadrukkelijk van volbloed sportwagens die in de regel achterwielaandrijving hebben. Hard rijden met de GLA is daarom meer als hard rijden met een "hot hatch" dan met een racewagen.



Hoezeer de elektronische veiligheidsnetten aanwezig zijn, is met een druk op de knop te bepalen. Naast de gebruikelijke "veiligheid voor alles"-stand, is er een dynamische modus waarbij het systeem minder opdringerig is. Voor de echte durfal is er de "uit"-stand waarbij de bestuurder geheel op zijn eigen talenten is aangewezen. Uiteraard is de AMG voorzien van aangepaste remmen die ook bij zeer intensief gebruik vastberaden blijven toehappen.

Weggedrag

De gewone GLA is een echte Mercedes-Benz. Dat wil zeggen dat de wegligging prima is, maar comfort belangrijker is dan sportiviteit. Bovendien geeft de stuurbekrachtiging weinig "feedback" met de voorwielen. De besturing is zeker niet te licht, maar het is niet voelbaar in het stuur wanneer de voorwielen weerstand ondervinden.



Speciaal voor de AMG-uitvoering, is een AMG-sportonderstel ontwikkeld (-15 mm), waarbij sportiviteit op de eerste plaats komt en comfort op de tweede. De hier gereden "Edition 1" maakt met het "Performance"-onderstel een nog radicalere keuze. Comfort wordt tot een zoete herinnering gereduceerd ten gunste van de prestatiedrang. Overhellen doet het hoge koetswerk overigens nog steeds, veren nauwelijks. Verkeersdrempels zorgen voor genadeloos harde klappen en de auto dribbelt en stuitert over slecht wegdek.

Uiteraard dient deze extreme keuze een hoger doel: de bestuurder kan hiermee het maximale uit de auto halen. Een dergelijk extreem onderstel was tot nu toe alleen aan peperdure "Black Editions" en andere onbereikbare modellen van Mercedes-Benz voorbehouden. De "GLA 45 AMG Edition 1" is niet alleen minder kostbaar, maar dankzij de geringere afmetingen nog beweeglijker en daarom intenser om te rijden.



Conclusie

De "GLA" is de meest veelzijdige Mercedes-Benz van dit moment. Deze compacte SUV combineert schoonheid met ruimte, luxe, comfort en off-road capaciteiten. Zoals uit een eerdere test al bleek, kan de GLA veel van deze zaken tegelijk bieden, maar moet de koper een keuze maken tussen off-road capaciteiten of comfort.

Met de "45 AMG" en "45 AMG Edition 1" komt daar een extra keuze bij. Wie kiest voor deze sportieve variant levert in op off-road capaciteiten, maar wint aan rijplezier. De "gewone" AMG is sportief en razendsnel. De "Edition 1" gaat in uiterlijk vertoon en weggedrag een flinke stap verder en overtuigt op alle manieren als de ultieme GLA. Daarmee is de GLA de auto die alles kan en is de AMG-uitvoering voor wie ook alles wil. ■



Specificaties

Mercedes-Benz GLA 45 AMG 45 AMG Edition 1

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	445 x 180 x 148 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.510 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	56 l
Bagageruimte	421/836 l
Bandenmaat	235/40R20

Motor en prestaties



Motorinhoud	1991 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	360 pk @ 6000 tpm
Koppel	450 Nm @ 2250 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,8 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	7,5 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	175 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 0,-
Prijs instapmodel	€ 38.800,-