



Mercedes-Benz GLA

Omnipotente

Prueba | Usted también conoce uno de esos tíos que sabe de todo? Tiene su doctorado, trabaja como modelo, y como si nada, también posee una medalla olímpica. Muchas veces suena demasiado perfecto para ser verdad. Ahora hay un coche que promete ser así. El Mercedes-Benz GLA combinaría sus curvas elegantes con espacio, tecnología moderna, calidades en el terreno y prestaciones deportivas.

La mejor forma de comprobar las promesas del Mercedes-Benz es verificar cada uno de los aspectos prometidos. Comienza con la apariencia. Técnicamente el GLA tiene mucho en común con el Clase A. El GLA es, sin embargo, más largo, ancho y alto. En lugar de perder las proporciones, el GLA es más balanceado y masculino. Como regla, los SUV deben su aspecto masculino a su altura, pero el GLA lo debe a sus proporciones compactas y musculares. Con ésto, el GLA se distingue enfáticamente de coches similares de otras marcas.

Equipamiento

Hay que anotar aquí que el GLA está disponible en diferentes sabores. Se puede comprar el GLA con un carisma elegante, deportivo o robusto. Éso es tanto para el interior como para el exterior. El coche de nuestra prueba tenía un paquete "AMG styling" (ruedas, rompevientos) y "night package" (acentos negros).

Considerando la apariencia del GLA, la entrada es

sorpresivamente baja. Más encima, el conductor y su copiloto están hasta los hombros cubiertos por metal. Es la sensación abrigada de un coupé, y no lo que quiere transmitir un SUV. La organización del salpicadero es prácticamente idéntica a los demás modelos compactos de Mercedes. Es austero y lúcido, pero en el caso de un coche tan especial como el GLA, un interior exclusivo le hubiera quedado bien.



El espacio, tanto atrás como adelante, es promedio para un coche de este tamaño. La diferencia con el Clase A se nota más en el maletero. En parte gracias al paquete "equipaje" que creció de 341 a 421 litros.

Es posible equipar el GLA con todas las previsiones de lujo y seguridad que provee Mercedes-Benz: éstas no son exclusivas para los modelos más grandes. La pantalla del sistema "infotainment" está parada como una joya encima del salpicadero. La claridad y la facilidad del manejo son buenas, pero hay algunas funciones bastante comunes que solamente se pueden activar después de una larga búsqueda. Las versiones con doble tracción por ejemplo, pueden mostrar el ángulo de las ruedas delanteras, el ángulo de la subida y el funcionamiento de la tracción. El procedimiento para que éstos datos aparezcan en la pantalla es, expresándolo suavemente, no muy obvio.



Motores

Para enfatizar la diferencia con los Clases A y B, el GLA está solamente disponible con los motores más grandes. No hay un "GLA 180", comienza con un "GLA 200". Bueno, el GLA es más pesado que un Clase A o B, así que no es puro lujo tener un motor de mayor potencia.

Para esta prueba hemos conducido primero en el "GLA 250 4Matic DCT". Este motor a gasolina de cuatro cilindros presta 211 cv / 350 Nm. No lo convierte en rápido o desafiante, pero en todas las situaciones las prestaciones son suficientes. Una caja automática de siete velocidades y doble embrague transmite la potencia a las ruedas delanteras. Solamente cuando es necesario, reciben ayuda de las ruedas traseras. Tanto la caja como la doble tracción funcionan como se debe: desapercibidamente.

El "GLA 220 CDI" (también con caja automática "7G-Tronic") presta menos potencia (170 cv) pero considerablemente más par (350 Nm). Entonces funciona con más comodidad. Ya que este motor a diésel no tiene necesidad de esforzarse mucho, es más fácil economizar combustible.



Pavimentado

El comportamiento en camino del GLA depende mucho del chasis elegido. Un chasis "comfort" es estándar. Opcionalmente es posible proveer el GLA de chasis "off-road" o "dinámico". Especialmente para la versión rápida AMG hay dos opciones deportivas. Posiblemente pronto publicaremos una prueba aparte del "GLA 45 AMG".



Cuando se elige el chasis dinámico, es posible influir en la altura (- 15 mm), la conducción y la amortiguación con un solo botón. Sin embargo, para esta prueba hemos elegido el chasis "comfort" y éste hace exactamente lo que promete: el énfasis está en comfort y no en deportividad. El agarre es bueno, pero la carrocería inclina. En la variante comfort, el GLA se presta para un estilo calmado y fluido. En este caso este modelo compacto es un Mercedes-Benz de sangre pura que recorre distancias largas con facilidad.

Fuera del pavimento

Con el chasis "off-road" el GLA se atreve a salir del pavimento. Con este chasis, el GLA tiene 3 cms más de altura desde el suelo, mientras que el confort es comparable con el chasis estándar. La altura extra es ya notable al entrar al vehículo. En la versión estándar, la poderosa sensación de un SUV brilla por su ausencia, pero aquí está presente.



La carrocería tiende a inclinarse con aún más énfasis, y la sensación transmitida por el volante no da mucha confianza en las posibilidades del coche. Aquí también el agarre es excelente, pero falta el "feedback" ("retro-alimentación" en buen español). Uno que no conduce regularmente en el terreno, debería dar preferencia al chasis estándar, según la opinión de Autozine.

Los ángulos de entrada y salida son pequeños, entonces la altura extra tiene su plusvalía en el terreno. Al margen de eso, está disponible un programa especial "off-road" con el cual la doble tracción reacciona más rápido, el acelerador se dosifica más fácil, y las ayudas electrónicas se adaptan para el uso en terreno. Con eso fue afirmada la última promesa de este "omnipotente".



Conclusión

Es el Mercedes-Benz GLA un coche omnipotente? Sí y no. Sí, el GLA es bonito, amplio, cómodo, deportivo y ágil en el terreno. Cuando trata de espacio, irradiación y tecnología, el GLA marca puntos siempre. La diferencia con la Clase A y B es clarísima y el precio del GLA es justificado. Además, el nivel de la calidad es tan elevado, que la diferencia con un coche similar de una marca cualquiera también queda muy clara.

Para esta prueba hemos conducido el "GLA 250" (gasolina) en "GLA 220 CDI" (diésel). Ambos motores son silenciosos, pero el consumo prometido es imposible de realizar en la práctica.

Como promete Mercedes-Benz belooft, el GLA es cómodo, apto para el terreno y deportivo. No es posible reunir estas propiedades en un solo coche. Depende del comprador cual chasis elegir y combinarlo con paquetes de opciones. Con eso, el Mercedes-Benz GLA es más que todo un coche capaz de cumplir los deseos del comprador. ■



Especificaciones

Mercedes-Benz GLA GLA250 4Matic DCT

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	442 x 180 x 150 cms
Batalla	270 cms
Peso	1.505 kg
Remolque	750 kg
Remolque frenado	1.800 kg
Contenido del tanque de combustible	50 l
Maletero	421/1235 l
Dimensiones de los neumáticos	215/60R17

Motor y prestaciones



Cilindradas	1991 cc
Cilindros / valvulas	4/
Potencia	211 cv @ 5500 rpm
Par motor	350 Nm @ 1200 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	7,1 seg.
Velocidad máxima	230 kms/h
Consumo promedio	6,5 l / 100 kms
Consumo urbano	8,2 l / 100 kms
Consumo extraurbano	5,5 l / 100 kms
Emision CO2	151 grs/km

Precio

Precio	€ 45.500
Modelo mas barato	€ 31.150