



Martijn Verhoef
14 september 2020

Complete familie

De populariteit van SUV's en cross-overs is nog steeds aan het toenemen en dat merkt Mercedes-Benz maar al te goed. Het is de reden dat de compacte lijn van het merk nu twee hoge modellen biedt. Naast de in 2013 onthulde GLA kun je inmiddels ook voor de uit de kluiten gewassen GLB opteren. Waar die laatste als stoer ruimtewonder de grotere families moet verleiden, is de GLA meer gericht op sportiviteit en lifestyle. De jongste generatie van dit model maakt de compacte familie van Mercedes nu compleet. Hoog tijd dus om ook met deze auto op pad te gaan, om te zien hoe het met de onderlinge verhoudingen is gesteld. En nog belangrijker; of de GLA een beetje tegen de concurrentie kan opboksen.



Duidelijke invloeden

Het uitgaande model GLA was oneerbiedig gezegd een opgehoogde A-Klasse. In het leven geroepen om markten als de Verenigde Staten en China in een compacte Mercedes-Benz te krijgen, maar net zo goed om de groeiende vraag in Europa te beantwoorden. Dat bleek een goede zet, want de GLA ontpopte zich als een populaire auto. Bij deze nieuwe generatie is het veel verder zoeken naar gelijkenissen met de A-Klasse hatchback. De GLA heeft meer kenmerken van de B-Klasse aangemeten gekregen, vooral bij de achterzijde zie je dat goed.

Het rauwe karakter van zijn voorganger heeft plaatsgemaakt voor vloeiende lijnen en brede heupen. Zeker met de optionele AMG-Line staat er een sportieve auto voor je neus. Toch blijft het ontwerp in ieder opzicht subtiel genoeg en in vergelijking met concurrenten als de Audi Q3 en BMW X1 loopt het model qua afmetingen keurig in de pas. De auto is net iets minder SUV dan deze genoemde rivalen en lijkt iets minder hoog op de poten te staan.



Stukken praktischer

Inmiddels hebben we de gehele reeks compacte modellen van Mercedes-Benz gereden. Het valt op dat de interieurs van de verschillende familieleden nagenoeg hetzelfde zijn ingericht, maar in details wel degelijk verschillen, zoals bij het passagierscompartiment. Waar bij de GLB nog een duidelijke scheidingslijn halverwege het dashboard loopt, lijkt het dashboard van de GLA meer uit één geheel opgetrokken. Met de AMG-Line worden ook de aluminium sierdelen op deurpanelen en middenconsole meegeleverd, wat het geheel een stuk hoogwaardiger doet overkomen dan het binnenste van de geteste GLB. Onderdeel van het Premium Plus Pack is de sierverlichting die in bijna iedere gewenste kleur en helderheid is in te stellen. Zelfs de turbine luchtrooster worden daarmee mooi verlicht. In tegenstelling tot de A-Klasse bieden de stoelen van de GLA AMG-Line wel een los verstelbare hoofdsteun, wat het vinden van de ideale zithouding nog gemakkelijker maakt. De elektrisch verstelbare multi-contourstoelen bewegen de leuning en zitting op lange ritten heel lichtjes, wat goed is voor de doorbloeding en jouw oplettendheid in het verkeer.

Bovendien kun je door de geheugenstand van stoelen, spiegels en multimedia heel eenvoudig de auto delen, zonder dat je daarna weer alles opnieuw dient in te stellen. Praktische oplossingen biedt de auto ook, want een groot pluspunt van de GLA is dat je de achterbank gemakkelijk kunt verschuiven. Zo kun je kiezen tussen meer beenruimte, of meer bagageruimte. Ruimte biedt de GLA achterin in ieder geval voldoende, zelfs met het aanwezige panoramadak kom je bijvoorbeeld geen hoofdruimte tekort. En ook op beenruimte is niet beknibbeld, zodat twee volwassenen een prima zitplek op de achterbank vinden. Daarmee biedt de nieuwe GLA stukken meer gebruiksgemak dan zijn voorganger, maar zit je ook beter achterin dan bij grote concurrent Q3. Ondanks de sportieve lijnen in het ontwerp weet de GLA ook voldoende bagageruimte te bieden. Het is lang niet zoveel als bij zijn ruimere broer, maar met 435 liter kun je heel aardig uit de voeten.



Goede combi

Mercedes-Benz levert haar compacte cross-overs standaard met de zeventraps automaat met dubbele koppeling. Naast de opgeruimde middenconsole (de

automaathendel zit namelijk aan het stuur) biedt deze automaat ook precies de rijervaring die je bij deze auto verwacht. De GLA 200 is met zijn 163 pk namelijk snel genoeg en de schakelmomenten zijn bijna niet merkbaar. Alleen wanneer je het gaspedaal diep intrapt treedt er wat vertraging op in het schakelgedrag, maar zeker in de sportstand wordt dat tot een minimum beperkt.

Qua vermogen heb je eigenlijk niet meer nodig en als je een rustige rijder bent zou je ook prima met de 136 pk sterke GLA 180 uit de voeten kunnen. Maar de meerprijs van zo'n 1.500 euro voor de sterkere 200 lijkt ons al redelijk snel gerechtvaardigd, want in het geheel maakt deze krachtlijn de GLA een soepele auto met een surplus aan vermogen. Bij een stevige versnelling klinkt de 1.3 getergd en rauw, maar op koerssnelheid verdwijnt al het motorgeluid naar de achtergrond. De auto is duidelijk nog beter geïsoleerd dan een A-Klasse, want verdere rijgeluiden worden ook op hogere snelheid keurig buiten gehouden.



Comfortabele koers



Ondanks zijn sportieve voorkomen, is de auto verre van sportief. De grote wielen met dito sloffen bieden een goede grip in de bochten, maar de ophanging kan niet voorkomen dat de auto behoorlijk overhelt. Het is overduidelijk dat je voor scherp rijgedrag beter voor een lager model uit de compacte Mercedes-familie kunt gaan, want de GLA is in alles gericht op comfort. Gelukkig werpt die poging zijn vruchten af, want de auto is stukken comfortabeler dan bijvoorbeeld de A-Klasse, maar ook een BMW X1 of een Audi Q3 delft het onderspit. Verkeersdrempels en oneffenheden in het wegdek worden keurig opgevangen en de auto is ondanks de lichte besturing lekker koersvast.

Dat is maar goed ook, want de overrijverige rijbaanhulp laat geen kans onbenut om abrupt in te grijpen als wegbelijning iets te dicht in de buurt komt naar de smaak van het systeem. De rijbaanhulp slaagt met vlag- en wimpel als meest irritante rij-assistent en dient bovendien na iedere startbeurt opnieuw uitgeschakeld te worden. Zonde, want met bijvoorbeeld de voortreffelijk werkende adaptieve led-verlichting en de virtual reality navigatie-instructies laat Mercedes zien dat het wel degelijk hele goede hulpsystemen heeft te bieden.



Een goede basis

We zien de prijs van compacte cross-overs met iedere nieuwe generatie stijgen. Voor de GLA geldt dat net zo goed, wat maakt dat de auto minimaal 46.000 euro moet kosten als GLA 180. Dat is ruim 11.000 euro meer dan de instapprijs van de vorige generatie, maar Mercedes maakt het wel enigszins goed door standaard een automaat en het MBUX multimediasysteem te leveren. Door handig te kiezen uit verschillende optiepakketten en zogeheten Business Solutions kan voornamelijk de zakelijke rijder het bijtellingsleed nog beperken. Zo biedt het Plus pakket op de testauto onder meer een panoramisch schuifdak, de memorystoelen en adaptieve koplampen. Door het aankruisen van de AMG-Line en een head-up display schiet de prijs van 'onze' GLA 200 toch nog naar 62.647 euro. Directe concurrenten als de Audi Q3 en Volvo XC40 kosten met gelijke uitrusting ongeveer evenveel, dus ondanks de forse bedragen loopt de auto daarmee in de pas.

De sportief gelijnde cross-over biedt voornamelijk veel comfort en luxe, terwijl de praktische bruikbaarheid enorm is toegenomen. Of dat voldoende ingrediënten zijn



Mercedes-Benz GLA 200 7G-DCT Premium Plus AMG

voor een groot succes, moet blijken. Maar Mercedes heeft er in ieder geval zoveel vertrouwen in, dat ze de GLA ook als basis nemen voor een nieuwe compacte elektrische auto die binnenkort wordt onthuld. Dat smaakt naar meer.

Plus

- + Stuk praktischer dan voorheen
- + Blinkt uit in comfort
- + Luxe uitstraling

Min

- Iritante rijbaanhulp
- Behoorlijk aan de prijs