

HOCH SOLL ER LEBEN!

DER NEUE **MERCEDES GLA** HAT VIELE VORZÜGE – DOCH EINEN GANZ SPEZIELLEN SIEHT MAN IHM NICHT AN



Aufgrund der höheren Sitzposition geht der Mercedes GLA endlich als vollwertiges SUV durch. Dennoch ist sein Erscheinungsbild dynamischer als beim Vorgängermodell, auch dank der nicht mehr klobigen Scheinwerfer. Die Markteinführung des neuen GLA sollte schon „ab dem zweiten Quartal“ erfolgen. Durch die Corona-Krise dürfte sich der Start aber etwas verzögern.

Klingt plausibel, wie das Mercedes erklärt: Mit den beiden Newcomern GLB (siehe Seite 35) und GLA, der in zweiter Generation startet, habe man zwei Modelle, die sich hervorragend ergänzen. Während der GLB der funktionalste und geräumigste Vertreter in der Kompaktklasse-Familie von Mercedes sei, wurde der neue GLA als sportlicher Bruder und Lifestyle-orientiertes SUV positioniert, so heißt es. Und tatsächlich: Die Bezeichnung „SUV“ ist nicht (mehr) übertrieben. Hinter seinen nach wie vor City-tauglichen Dimensionen offeriert der GLA nicht nur mehr Platz, sondern auch eine höhere Sitzposition. Er hat sich zu einem echten SUV gemausert.

Die wichtigsten Vergleichszahlen: In der Länge schrumpfte der GLA um 14 mm auf 4.410 mm, wogegen sich der Radstand um 30 mm auf 2.729 mm ausgedehnt hat. Deutlich zugelegt hat der GLA auch in der Höhe (+104 auf 1.611 mm), wobei die Bodenfreiheit um 9 mm wuchs, sowie in der Breite (+30 auf 1.834 mm), die sich aber inklusive Außenspiegel sogar um 2 mm reduzierte! Und was haben die Insassen davon? Fahrer wie Beifahrer genießen eine SUV-adäquate Sitzhöhe. Im GLA thronen sie 140 mm höher als in der A-Klasse und auch 50 mm höher als in der B-Klasse. Außerdem hat die maximale Kopffreiheit vorn um 22 mm zugenommen, von der die Fondpassagiere allerdings 6 mm eingebüßt haben. Dafür ist deren Beinraum um kommode

116 mm gewachsen. Überhaupt hat sich die Bewegungsfreiheit (Ellbogen, Schulter) vorn wie hinten spürbar verbessert.

Apropos kommod: Als Mercedes ist der GLA wie aus einem Guss gebaut, was sich freilich in den Preisen niederschlägt – unter 40.900 Euro geht gar nichts! Zumal es verlockende aufpreispflichtige Schmankerln gibt. Zum Beispiel die eben sehr komfortable „Energizing-Sitzkinetik“, die vor allem auf langen Strecken eine Wohltat ist. Dabei unterstützen laufend kleinste Änderungen von Sitzkissen und Lehne das orthopädisch vorteilhafte Wechseln der Sitzhaltung. Angeboten wird das sinnvolle Feature für beide Vordersitze, aber nur im Paket mit einer Memory-Funktion.



Die freistehende Bildschirmeinheit gibt's in drei Ausführungen: mit zwei 7-Zoll-Displays, mit sieben und 10,25 Zoll oder zweimal mit 10,25 Zoll (Bild). Das intuitiv bedienbare Infotainmentsystem MBUX ist serienmäßig dabei, natürlich mit optionalen Funktionen erweiterbar. Aufpreis „Ehrensache“: belüftbare Vordersitze (kl. Bild).

Gesondert zu erwerben sind außerdem neue Assistenzsysteme mit Abbiege-, Rettungsgassen- und Ausstiegswarn-Funktion sowie mit der Warnung vor Passanten in Zebrastreifen-Nähe. Dagegen gehören aktive Brems- und Spurhalte-Assistenten zum Serienumfang. Auch das viel gelobte Infotainmentsystem MBUX ist ohne Aufpreis an Bord.

Keine Überraschungen hält die bewährte Motorenpalette parat, die durchwegs aus Vierzylindern besteht. Die Diesel-Triebwerke leisten 150 oder 190 PS, die Benziner 163 oder 224 PS. Alle mit DCT-Automatik. Die jeweils stärksten Aggregate sind wahlweise mit Allradantrieb kombinierbar. Dem neuen SUV-Image des GLA zuträglich: Jedes 4Matic-Modell gibt's serienmäßig mit einem Offroad-Paket, das auch Multibeam-LED-Schein-



Dampfhammer im feinen AMG-Zwirn: 306 PS starker GLA 35 4Matic.

werfer beinhaltet. Deren Clou ist eine spezielle Lichtfunktion, mit der sich bei Dunkelheit Hindernisse auf unwegsamem Terrain besser erkennen lassen. Was man dagegen noch nicht erkennen kann: Wann genau der GLA mit Plug-in-Hybrid in den Startlöchern stehen wird. Angeblich noch heuer.

Erfreulich, wenn auch nur im Vergleich ersichtlich: Gegenüber dem Vorgängermodell wurde die Rundumsicht verbessert. Man beachte zudem die über die Schweller ragenden Türöffnungen, was sowohl den Einstiegscomfort erhöht als auch den Aufprallschutz bei einem Seiten-Crash verbessert. Sehr guter Luftwiderstand: c_w -Wert ab 0,28.

Insassen haben mehr Bewegungsfreiheit als bisher, das Gepäck um immerhin 14 Liter mehr (Grundvolumen 435 Liter). Für sperrige Ladung lassen sich die Fondsitze optional um 14 cm verschieben, sind dann im Verhältnis 40:60 geteilt. Wer mit vier Insassen Skier transportiert, dürfte mit der serienmäßigen Fondlehnen-Teilung von 40:20:40 besser bedient sein.



SERIENSIEGER MERCEDES GLB

Kein Mercedes ist derart pragmatisch gestylt wie der GLB. Abgesehen von der sauteuren G-Klasse, versteht sich. Vielleicht ist dank dieser klassischen MB-Tugend mit dem GLB im wahren Wortsinn ein Stern aufgegangen! Das schon vor dem GLA auf den Markt gekommene Kompakt-SUV hat in etlichen Vergleichstests sowohl Premium- als auch Bestseller-Mitbewerber abgehängt. Verantwortlich dafür ist das hohe Niveau des GLB in mehreren Disziplinen. Dazu zählen Federungskomfort, Raumangebot, Funktionalität, Sicherheit und praktisch alle Motoren, zumal deren Leistung serienmäßig über eine homogen agierende DCT-Automatik übertragen wird.

Freilich: Auch das Preisniveau ist beim immerhin 4,63 m langen GLB weiter oben angesiedelt. Doch deutlich niedriger als beim lediglich 22 mm längeren Konzernbruder GLC, der ebenso wie der „kleine“ GLA eher im Lifestyle-Bereich positioniert ist. Weiterer Pluspunkt: Optional ist der GLB sogar als Siebensitzer lieferbar.