

## Mercedes-Benz GLA 220 CDI 4Matic



### As três face da estrela

Ao herdar a plataforma e alguns agregados mecânicos do A, e o conceito SUV do GLK, o GLA é um compromisso interessante, que no entanto se dissocia dos outros modelos, e nalguns aspectos até da gama. Disponível em diversas motorizações, o novo modelo revela na 220 CDI 4Matic, a outra face da estrela. A que permite abrir a porta a um outro tipo de clientes na MB. O AMG de 360 cv é outra das versões que enfatiza isso mesmo.

---

### As heranças

Basta olhar para a tabela de preços e constatar que o GLA é mais dispendioso do que o A, do qual herdou a plataforma e alguns agregados mecânicos. No entanto, o novo modelo é mais acessível do que o GLK, do qual herdou o conceito SUV. Dito por outras palavras, o novo GLA não tem o dinamismo do Classe A, nem o espaço e visibilidade do GLK. E face à tradição da marca de Stuttgart, existe outra característica diferenciadora: algumas versões do GLA são de tracção dianteira, enquanto noutras se encontra o 4Matic. E mesmo este sistema de tracção integral, também aparece com diferenças face a outros já conhecidos, embora os resultados práticos e princípios de funcionamento, sejam muito idênticos. Neste caso, a energia electro-hidráulica para fazer funcionar a tracção traseira, tem origem na transmissão automatizada 7G-DCT (via tomada de força).

Outra curiosidade tecnológica no 220 CDI tem a ver com a recirculação (EGR) dos gases de escape, para assim conseguir a redução do NOx. Os gases de escape que accionam o turbo e são arrefecidos no permutador de calor ar-ar ("intercooler") são 'reutilizados' ao passar no filtro de partículas e daí encaminhados para o processo de combustão.

### Equipamento enriquecido

Se quiser embalar o GLA, vai precisar de uma caixa com metro e meio de altura (1.494 mm) e quatro e meio de comprimento (4.417 mm). No tocante a pesos este SUV ronda os 1.600 kg, quer se trate do peso de ordem em marcha (tara) ou do peso rebocável com travões.

Ao analisar outros números não menos interessantes, constatamos que os preços variam entre os 40 e os 65.200 € mas atenção a este último, por que se trata da versão AMG de 360 cv.

Num patamar mais racionalizado, o 220 CDI 4Matic tem por base o número 33, mas depois de impostos e taxas, chega quase aos 50... 49.950 € sem despesas administrativas.

A este valor e de série, estão associados diversos equipamentos de segurança que merecem destaque. Além dos “airbags” frontais, laterais e de cortina, é o caso do “airbag” ao nível dos joelhos para quem conduz, dos sistemas preventivos de colisão e de alerta para quem vai ao volante, capot activo, e os já conhecidos ABS+ASR+ESP.

Além da ausência do pedal de embraiagem, existem dois automatismos que achamos dignos de destaque: o acelerador automático (Tempomat) e o ar condicionado (Thermatic).

Nos opcionais, entre outros, encontrámos a pintura metalizada (610 €), a assistência à faixa de rodagem (772 €), o estacionamento activo (691 €), tecto de abrir em vidro (1.220 €), Becker map pilot (772 €), faróis bi-xénon (853 €) e o conjunto “Urban” (1.545 €).

### Um motor para três andamentos

O acesso ao interior do GLA é fácil e muito funcional. No interior e em posição central, deparamos com o visor fixo e cinco ventiladores, que contribuem para a eficaz distribuição de ar no habitáculo. Na versão que conduzimos, além da transmissão automática, existe a possibilidade de escolher um modo económico, um andamento mais desportivo, ou a selecção manual comandada por duas patilhas colocadas atrás do volante. Como já referimos por diversas vezes, estes sistemas são 'cópias' dos utilizados em competição, na qual o diâmetro de viragem e o número de voltas ao volante, são muito diferentes dos automóveis do dia-a-dia. Em nossa opinião, é preferível efectuar a selecção manual no selector.

Mediante os diversos ajustes é fácil encontrar uma boa posição de condução, cuja ergonomia permite fácil e cómodo acesso aos diversos comandos. Todavia, gostámos menos dos ângulos de visibilidade. Para a frente, o longo capot e a forma arredondada dos guarda-lamas, cortam os ângulos mais utilizados. Na traseira, a forma do pilar 'C' e a dimensão do óculo traseiro, reduzem a visibilidade, em especial nas manobras de estacionamento.

### As tentações ao volante

A primeira impressão com que ficámos depois de rodar a chave, é a de que o motor (no arranque) é mais ruidoso face ao habitual nos modelos MB, tanto no interior como no exterior.

## Comunicauto

Procuramos por si e para si, as melhores Soluções de Gestão Automóvel no Mercado  
<http://comunicauto.pt>

---

No entanto, ao fim de alguns quilómetros, esta sensação dissipa-se, mas ficámos com a ideia de que este modelo não é dos mais silenciosos na gama.

Depois de alguns quilómetros, um dos pontos que mais nos cativou foi a suavidade da direcção e o refinamento conseguido ao volante. Como atrás referimos, o GLA não concede o dinamismo do A, mas a direcção é reactiva quanto baste para proporcionar uma condução agradável... e em qualquer dos modos (E-S-M). Por outras palavras, quer se dê prioridade à economia ou às performances do 170 cv, o comportamento dinâmico é agradável de usufruir, bem como o conforto de rolamento.

No tocante à transmissão automatizada (ou robotizada) gostámos mais do escalonamento do que da suavidade, em especial nas manobras em tráfego urbano. No entanto, rapidamente percebemos que para além de não estarmos em presença de um automatismo, em circuito urbano, a inércia do GLA é uma das causas dos hiatos de que nos fomos apercebendo. Contudo, sublinhe-se que em estrada e quando exigimos mais do GLA, a resposta da cinemática é muito boa. Por fim mas não menos importante, fica o registo dos números importantes. A uma média de 53 km/h obtivemos um consumo de 6,2 litros/100 km... e algumas das vezes, desafiámos o 4Matic que transforma em integral a tracção dianteira.

### Gostámos Mais

- Conforto de rolamento
- Comportamento dinâmico
- Refinamento na condução
- Performances nos 3 programas
- Materiais e finalização
- 
- 
- 

### Gostámos Menos

- Suavidade da DCT