



A kisméretű luxusterepjárók szegmense igazi boomnak örvendhet, amelyet mi sem igazol jobban, mint a presztízsgyártók folyamatos fejlesztései. Pár éve még elképzelhetetlennek tűnt, hogy a vastagabb pénztárcájú vásárlóközönség kisebb luxusdzsippek felé orientálódjon.



Sikerült valamelyest kiirtani a köztudatból a minél böszmébb, annál jobb irányvonalat, és a propelleres bajor, illetve a négykarikás nyugat-német márka mellé felzárkózni látszik a **Mercedes** is.

Persze egyik nagyágyúnak sem titkolt célja, hogy a kisméretű, a városi dzsungel leküzdésére alkalmas terepmasínakkal

a szebbik nem képviselőit próbálja behálózni.

Erre talán a legjobb példa maga a **GLK** marketing-stratégiája: a közkedvelt csajszi-sorozat, a Szex és New York enyhén lóarcú főszereplőjét választotta reklámarcnak. Tehát apuci nyugodtan járhat ML, esetleg egy mérettel nagyobb GL osztállyal, anyamobilnak inkább a kis GLK dukál a drága designer-táska és napszemcsi mellé.



Az eddigi markáns vonalakat lágyabbakra cserélik, és jobban hangsúlyozni szeretnék, hogy ezt a szekeret inkább a citynek szánták, mint a dagonyázásnak a kemény mellékutakon.

Új bőrért viszi vásárra a terep Merc

Az első generációs GLK teljesen elütött a konkurencia termékeinek formavilágától, és meglepő módon követte a megunhatatlan katonai terepjáróra hajazó, ősz G-osztály vonalait. Nagyon maszkulinnak hatott a baltával faragott kasztni, vajmi kevés nőiességet mutatott a GLK.



Legfeltűnőbb az orrsz változása

Teljes LED pompában díszel az első lökhárító és lámpa, nem spóroltak a csíkba szedett diódákkal. Az alsó nappali fény krómozott műanyagágyban pihen, míg a felső sor szemöldökként egészíti ki az újratervezett világítóelemeket. Természetesen játszottak a hűtőmaszk és a motorháztető vonalaival is. Sokkal jobban hasonlít a nemrég frissített ML osztályra a kistesó, mint igazi terepősré, a G class-ra.



Szerencsére a magas(abb) felépítés megmaradt, így kevésbé kell figyelni az útpadkákra. Persze oldalról még nagyon kocka, de sokat enyhít az összképen a becsempészett fény-árnyék vonal páros. Talán itt változott a legkevesebbet a kis Merci, de az öblös kerékjáratok alá elkel majd a 17, inkább 19 colos felnigarnitúra, hogy igazán mutatós legyen a masina. Állítólag a tetőcsomagtartót rögzítő rudazat is áramvonalasabb lett. Szívesen megnézném a tanulmányt, amellyel igazolni tudják állításukat a tervezők.

Hátul is látható a szorgos munka gyümölcse. Áttervezték a hátsó világítóelemeket, és ízléses, de hivalkodó krómketrecbe szorították a dupla kipufogóvéget. Az összkép lágyabb és szerethetőbb, igaz, inkább női szemszögből. Amennyiben lehetett, minden férfias, macsó elemet száműztek a kasztniról, talán csak a fellépő invitál terepezésre.

A beltér más muzsikát zeng

A bal egyest kinyitva a Mercedestől megszokott, visszafogott elegancia fogad. Főösleges összeszerelési minőségről és felhasznált anyagokról regélni, elvégre ez egy Merci, a név kötelez. A változtatások látványosra sikeredtek. Faberakást kapott a navigáció alatti rész, a középkonzolt is teljesen átrajzolták, a hangulat a C Mercire emlékeztet. Stílusos és feldobja az utasteret az SLK és SL modellekből átigazolt, köralakú légbeömlő.



Ha már bekérekedtünk, akkor a kutyüfaktort is érdemes nagyító alá helyezni. A legfapadosabb GLK is 5,8 colos érintőképernyős zenecuccal rendelkezik, amely kék fogat, USB-t és egyéb technikai vívmányt vonultat fel. Ha nagyobb az egónk és a pénztárcánk, akkor meglephetjük az asszonyt 12 hangszórós Harman Kardon zenekarral, iPad csatlakoztatási lehetőséggel és persze digitális TV tunerrel, hogy körömfestegetés közben ne unatkozzon.

Az igazán elvetemülteknek újdonságként elérhető az AMG csomag, amely nemcsak esztétikailag dobja fel a szekeret, hanem sportfutóművet és fékrendszert is tartalmaz. A nem összkerekes GLK ezentúl nem elől, hanem becsületes Mercedes lévén hátul kapar.

A motorkínálat nagyon érdekes,

de nem változatos. Finoman sugallja a csillagos márka, hogy a kis terep-Mercihez a gázolajos motorizáció dukál: kínálatában egyetlen benzines és négy dízel aggregát szerepel.

A benzinfaló egy tekintélyes méretű, 3,5 literes V6-os, amely a kis kasztnit 306 német ló erejével cibálja. Ez a motor csak négykerék meghajtással rendelhető. Oda marketingezték persze a BlueEFFICIENCY szerény étvágyra figyelmeztető parasztvakítást is, de ez senkit ne tévesszen meg, egy hathengeres benzinmotor sosem fog keveset fogyasztani.



A legkisebb olajkályha a 200 CDI, amely 143 turbó dízel lovat mozgósít a mérőpadon. A következő lépcsőfok 170, illetve 204 PS-et teljesít, míg a csúcs gázolajos, a 350 CDI egy igazi combos, 265 lovas erőgép. A két kisebb aggregátot kombinálni lehet a már említett hátsó kerék meghajtással, a nagyobbakat kizárólag összkerekeshez lehet rendelni. Az alap váltó hat sebességes és manuális, de lehet kérni 7 gangos, dupla kuplungos, automata nyálánkságot is.

A leplet a New York-i Autószalonon rántják le április elején. Hogy mennyire és mekkorát üt majd a hölgyek között az új GLK, még kérdéses. Egy dolog viszont biztos: az új GLK és vásárlóközönsége között még szorosabb lehet a kötelék: egyszer már biztosan fektették mindanyukat kés alá esztétikai korrekció érdekében.