

El nuevo Mercedes-Benz GLK

Índice	Página	14 de julio de 2008
<u>Resumen</u>		
Una fuerte personalidad en formato compacto El nuevo Mercedes-Benz Clase GLK	2	
Alto nivel de exigencia Equipamiento de serie completo, atractivos paquetes opcionales	5	
En pocas palabras Aspectos técnicos destacados de la Clase GLK	11	
Datos técnicos	18	
Seguridad activa y pasiva Con seguridad, el mejor SUV de su categoría	26	
Carrocería Un fundamento estable garantiza propiedades excelentes	34	
Habitáculo y climatización Un ambiente donde sentirse a gusto, con el elevado nivel de calidad típico de Mercedes	41	
Propulsión y tren de rodaje Una estrella en carretera, convincente campo a través	48	
Diseño Marca la pauta en un segmento en crecimiento	64	

Los datos y las especificaciones contenidos en esta carpeta de prensa se refieren al programa internacional de turismos de Mercedes-Benz, pero pueden variar según el país.

Una fuerte personalidad en formato compacto: el nuevo Mercedes-Benz Clase GLK

Stuttgart. Después del estreno mundial en la Feria Auto China en abril de 2008, el Mercedes-Benz GLK se presenta por primera vez al público en su entorno natural. En distintos recorridos, tanto en carretera como fuera del asfalto, la nueva personalidad con la estrella demostrará que abre nuevos horizontes en el segmento de los SUV compactos con su carrocería funcional y al mismo tiempo atractiva, sus extraordinarios atributos técnicos y sus prestaciones.

La nueva Clase GLK revalora con sus atributos el mundo de los vehículos todoterreno compactos. Este versátil modelo con un diseño inconfundible se destaca claramente de sus competidores: no sólo por la forma funcional y al mismo tiempo atractiva de la carrocería, sino también por conjugar en un solo modelo propiedades que hasta ahora eran consideradas incompatibles: gracias al tren de rodaje Agility Control, combina un dinamismo magnífico con una seguridad excelente y un confort extraordinario. El sistema variable de tracción integral 4MATIC, en interacción con los sistemas electrónicos de regulación, aúna prestaciones perfectas en carretera con una idoneidad equilibrada para la conducción fuera del asfalto. Esta armonía entre aspectos aparentemente contradictorios es la clave del atractivo del GLK, que hace honor plenamente a la «G» en la designación del modelo. Como comenta Dr. Dieter Zetsche, Presidente de la Junta Directiva de Daimler AG: «El GLK viene a completar la familia de SUV con la estrella, extraordinariamente apreciada en todo el mundo, y transpone a un formato compacto atributos típicos de Mercedes como la suavidad de marcha, el dinamismo y la seguridad. El nuevo modelo sube claramente el listón de exigencias en este segmento de mercado».

Los propulsores de cuatro y seis cilindros, potentes y económicos, son garantía de las prestaciones adecuadas en un vehículo de estas características. El GLK 220 CDI es un modelo BlueEFFICIENCY, equipado con el nuevo motor diesel de cuatro cilindros de Mercedes-Benz. El propulsor básico desarrolla 170 CV y no precisa en promedio más que 6,9 litros de diesel cada 100 kilómetros. La carrocería de alta resistencia crea las condiciones necesarias para una seguridad pasiva ejemplar, un nivel de ruidos bajo, un habitáculo con un confort convincente, en el que es fácil sentirse a gusto, y la conservación del valor del vehículo al cabo de muchos años. El excelente nivel de equipamiento de serie y atractivos paquetes opcionales distinguen al GLK de la gran masa de los SUV compactos. Además, algunos sistemas modernos, como el avanzado concepto de seguridad PRE-SAFE® o el sistema de alumbrado Intelligent Light System (ILS) se ofrecen por primera vez en este segmento de mercado.

**Mercedes-Benz GLK Edition 1:
un atractivo modelo especial en la fecha de lanzamiento**

Con el comienzo de las ventas de la Clase GLK se introduce asimismo el exclusivo modelo «Edition 1». Esta versión del compacto todoterreno, sin duda una de las más apreciadas de la gama, se basa en los modelos con paquete deportivo exterior, pero incorpora además llantas de aleación de 20 pulgadas, el portón trasero con accionamiento eléctrico EASY PACK y cristales tintados oscuros en las ventanillas de la parte trasera. El habitáculo incluye los componentes del paquete deportivo interior, que se completan con detalles de alta calidad. Forman también parte del equipamiento de serie asientos con tapizado de napa en blanco y negro de la línea de acabado diseño, un volante multifunción AMG en cuero, un techo interior negro, molduras de aluminio y el sistema COMAND APS. Los exclusivos modelos GLK se ofrecen en una versión básica de color blanco calcita, si bien el cliente puede elegir cualquier otra pintura del muestrario. Desde el punto de vista de la propulsión, el GLK Edition 1 puede combinarse con todos los grupos V6.

Mercedes dispone de la gama más variada de modelos SUV

La marca Mercedes-Benz brinda la oferta más diversificada de SUV de gama alta; el GLK es la quinta serie en este mercado, en crecimiento en todo el mundo. Ahora se completa esta apreciada familia de vehículos con un vehículo de ocio compacto, el GLK. La Clase R es el modelo con el mayor número de variantes, y convence sobre todo por el extraordinario confort en largos recorridos y el habitáculo más amplio y variable, con un máximo de siete plazas de asiento. La Clase M es el Sports Utility Vehicle con la estrella más vendida, y ha convencido a unos 950.000 clientes en todo el mundo por su concepto equilibrado. Este modelo salió a la venta hace diez años, y es considerado el pionero de los modernos SUV de gama alta. La Clase GL de Mercedes-Benz, a la venta desde el año 2006, ha asumido el liderazgo en el mundo de los SUV modernos. Sus ocupantes viajan siempre en primera clase: tanto en carretera como fuera de ella. El robusto modelo «G», que celebra el año próximo su 30º aniversario, demuestra su valía especialmente lejos de las pistas compactadas. Desde su introducción hasta nuestros días no ha dejado nunca de ser uno de los mejores vehículos todoterreno del mundo.

La Clase GLK se produce en exclusiva en la planta de Bremen

El GLK se producirá exclusivamente en la planta de Mercedes-Benz en Bremen. Los conductores europeos pueden encargar este compacto modelo a partir del 30 de junio de 2008; la entrega a los clientes dará comienzo en octubre. Precios para el mercado alemán, sin IVA:

GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY	33.900,00 €
GLK 320 CDI 4MATIC	38.700,00 €
GLK 280 4MATIC	36.600,00 €
GLK 350 4MATIC	38.700,00 €

Los datos técnicos y el equipamiento pueden variar de un mercado a otro.

Equipamiento de serie completo, atractivos paquetes opcionales*

La gama de modelos de la Clase GLK se distingue por su alto nivel de equipamiento. La lista de equipos de serie incluye, entre otros:

- Airbag para las rodillas del conductor (Europa y Australia)
- Airbags con activación selectiva para el conductor y el acompañante
- Airbags de cortinilla
- Airbags laterales para el conductor y el acompañante
- Antena integrada en el spoiler de techo (antena de techo adicional en los modelos equipados con COMAND)
- Apoyabrazos entre el conductor y el acompañante, abatible lateralmente y con compartimento
- Apoyo lumbar con ajuste manual de 2 vías en el asiento del conductor
- Argollas de sujeción en el maletero
- Asientos del conductor y del acompañante con ajuste eléctrico de la altura y la inclinación del respaldo, así como ajuste de la inclinación de la banqueta
- Avisador de pérdida de presión en los neumáticos
- Bolsas para mapas de carreteras en la parte trasera de los respaldos delanteros
- Cajas de impacto delante y detrás, atornilladas para facilitar la reparación
- Cambio automático de siete velocidades 7G-TRONIC con modo de confort y modo deportivo
- Cinturón de seguridad del conductor y del acompañante con ajuste de la altura
- Climatizador automático de 2 zonas THERMATIC
- Columna de la dirección con ajuste de la longitud y la altura
- Compartimento debajo del piso del maletero
- Conexión automática de las luces de cruce

- Cristales calorífugos en todas las ventanillas
- Cuadro de instrumentos con tres instrumentos redondos analógicos (velocímetro, cuentarrevoluciones, indicador de temperatura y del contenido del depósito) y display central
- Cubierta de protección del borde de carga de plástico negro, tanto en el interior como en el exterior
- Cuentarrevoluciones
- Detector de ocupación del asiento del acompañante
- Dirección paramétrica (GLK 280 4MATIC, GLK 350 4MATIC, GLK 320 CDI 4MATIC)
- Elevalunas eléctricos (en las 4 puertas)
- Equipo de regulación de velocidad TEMPOMAT
- Equipo de sonido Audio 20 con radio, reproductor de CD, interfaz Bluetooth integrada y micrófono, display central en color de 5 pulgadas
- Estor cubreequipajes (opcional, sin sobreprecio)
- Eyectores del equipo lavaparabrisas calefactados
- Faldones laterales negros con superficie estructurada
- Faros antiniebla con aros cromados, piloto antiniebla
- Filtro de partículas diesel (modelos CDI)
- Ganchos para bolsas (2) en el maletero
- Ganchos para colgar ropa en los tiradores interiores del portón trasero
- Guanterera climatizada
- Indicador de intervalos de mantenimiento ASSYST
- Indicador de temperatura exterior
- Indicador del desgaste de las pastillas de los frenos
- Indicador del uso del cinturón de seguridad de los ocupantes del asiento trasero en el cuadro de instrumentos
- Limpialunetas trasero con conexión automática al acoplar la marcha atrás
- Llantas de aleación de 17 pulgadas con neumáticos 235/60 R 17
- Luneta térmica trasera
- Luz de advertencia y luz ambiental en el portón trasero
- Luz de freno adaptativa
- Molduras textiles en el habitáculo
- Montantes centrales de color negro brillante

- Paragolpes, carcasa de los retrovisores exteriores y manillas de las puertas en el color de la carrocería
- Parasoles con espejo de cortesía iluminado
- Pintura más resistente al rayado
- Pretensores de cinturón y limitadores adaptativos de la fuerza de tensado de los cinturones en los asientos delanteros, así como pretensores de cinturón y limitadores de la fuerza de tensado en las plazas laterales detrás
- Red portaobjetos en el lado izquierdo del maletero
- Reposacabezas activos NECK-PRO para el conductor y el acompañante
- Respaldo trasero dividido en proporción 1/3 : 2/3, abatible, con apoyabrazos extensible integrado, incluyendo un portavasos doble y un compartimento
- Retrovisores con intermitentes integrados
- Retrovisores exteriores con ajuste eléctrico y calefactados
- Servodirección electrohidráulica con columna de dirección de seguridad
- Sistema antibloqueo de frenos ABS con servofreno de emergencia BAS y ayuda al arranque en pendientes (Hill Start Assist)
- Sistema de cierre ELCODE con mando a distancia por radio e infrarrojos, bloqueo electrónico de arranque integrado, bloqueo automático del cierre centralizado durante la marcha, desbloqueo en caso de accidente (sensor de impacto), función de cierre de confort
- Sistemas de control de la estabilidad ESP®, ASR, 4-ETS, ABS, servofreno de emergencia BAS
- Sujeción de sillas infantiles ISOFIX en el asiento trasero
- TIREFIT (como opción, sin sobreprecio, rueda de emergencia)
- Tomas de corriente (12 V) en la consola central delante y detrás, en la guantera y en el maletero
- Tracción integral permanente 4MATIC
- Tren de rodaje AGILITY CONTROL con sistema de amortiguación selectivo
- Tres reposacabezas en la parte trasera
- Volante multifunción con cuatro teclas

El «Paquete deportivo exterior» o el «Paquete estético todoterreno» completan el equipamiento de serie

Los clientes del GLK pueden elegir entre dos paquetes de equipamiento para personalizar su vehículo.

El «paquete deportivo exterior» incluye:

- Faldón trasero con franja de adorno cromada
- Faldones laterales del color de la carrocería
- Listones antirroce cromados
- Llantas de aleación de 19 pulgadas y 7 radios con neumáticos 235/50 R 19 delante y 255/45 R 19 detrás
- Paquete cromado, con barras longitudinales sobre el techo de aluminio, embellecedores cromados de sección rectangular en las salidas de escape, protector del borde de carga en el interior y el exterior con aplicaciones de acero inoxidable, faros antiniebla con aros cromados y listón cromado en la línea de cintura
- Parrilla del radiador con tres lamas cromadas
- Tren de rodaje deportivo, de altura rebajada en 20 mm

El «paquete estético todoterreno» incluye:

- Barras longitudinales sobre el techo de color negro mate
- Faldón delantero y trasero con protectores de superficie estructurada negra
- Llantas de aleación de 17 pulgadas con neumáticos 235/60 R 17 delante y 255/55 R 17 detrás
- Paquete cromado, con embellecedores cromados de sección rectangular en las salidas de escape, protector del borde de carga en el interior y el exterior con aplicaciones de acero inoxidable, faros antiniebla con aros cromados y listón cromado en la línea de cintura
- Parrilla del radiador con dos lamas cromadas
- Protección estética de bajos delante y detrás con superficie estructurada negra

Equipos opcionales exclusivos de las gamas de lujo

El comprador de un GLK puede aumentar el valor intrínseco de su vehículo con otros detalles y paquetes de equipamiento:

«Paquete técnico Offroad»

- Interruptor «G» para activar un programa especial de conducción todoterreno: adaptación del diagrama característico del acelerador y de los puntos de cambio de la transmisión automática 7G-TRONIC, modo manual para el cambio 7G-TRONIC, ABS para todoterreno, ESP®/4ETS especial para todoterreno
- Interruptor DSR para el control de la velocidad en descensos (Downhill Speed Regulation)
- Menú para todoterreno con brújula, indicador de altitud, coordenadas del GPS y registro de la ruta al abandonar las zonas digitalizadas (en combinación con COMAND APS)
- Protector técnico adicional de Gemtex en los bajos
- Volante en cuero con 3 radios y levas de cambio

«Paquete deportivo interior»

- Cuadro de instrumentos de color plata mate con tubos
- Listones de umbral de acero inoxidable en las puertas
- Molduras de aluminio en el tablero de instrumentos y en los revestimientos de las puertas delante y detrás
- Palanca de cambios en cuero con aplique cromado
- Paquete de alumbrado interior
- Pedales deportivos en efecto acero inoxidable
- Tapizado combinado de tela y símil de cuero ARTICO
- Volante en cuero con 3 radios y levas de cambio en el volante

Como opción se ofrecen además para todos los modelos:

- Airbags laterales detrás
- Calefacción de asiento delante
- Climatizador automático de confort de 3 zonas «THERMOTRONIC»
- COMAND APS con pantalla central de 7,5 pulgadas centrada en el tablero

de instrumentos, radio integrada, reproductor de CD/DVD, navegación por disco duro con registro de la ruta al salir de las regiones digitalizadas, manejo del teléfono y menú para todoterreno, combinable con sintonizador de TV y cámara de marcha atrás

- Cristales tintados oscuros
- Detector automático de sillas infantiles AKSE en el lado del acompañante
- Intelligent Light System con cinco funciones de alumbrado, que se activan en conformidad con la situación del vehículo (luz de giro, luz para carretera, luz para autopista, luces activas, luz antiniebla ampliada).
- LINGUATRONIC, mando fónico para navegación, radio, teléfono, reproductor y cargador de CD/DVD
- Llantas de aleación de 20 pulgadas y 7 radios o 5 radios dobles con neumáticos 235/45 R 20 delante y 255/40 R 20 detrás
- Media-Interface
- Molduras de madera noble de pino marrón o de raíz de nogal en el interior
- PARKTRONIC
- Portón trasero EASY PACK (apertura y cierre con accionamiento electrohidráulico) con telemando
- PRE-SAFE®
- Reglaje de 10 vías del asiento, completamente eléctrico, con kit de memorias
- Retrovisor interior y retrovisor exterior en el lado del conductor con función antideslumbrante automática
- Sistema de entretenimiento para las plazas traseras con 2 pantallas, radiotelemando, 2 auriculares de infrarrojos, toma AUX-IN para equipos multimedia como consolas de videojuegos o reproductores de DVD
- Tapicería interior de cuero auténtico
- Techo corredizo/elevable panorámico eléctrico

**Extractos, la amplitud del equipamiento varía en los distintos países; ordenados alfabéticamente*

Equipos técnicos más destacados y detalles del equipamiento de la nueva Clase GLK*

4ETS: este sistema de regulación electrónica de la tracción aumenta el momento de impulsión en las ruedas con buena adherencia al terreno mediante una intervención en los frenos de las ruedas con menor tracción; de ese modo se garantiza el avance del vehículo fuera de la carretera en situaciones críticas. de serie

4MATIC: sistema de tracción integral permanente de Mercedes-Benz; comprende el ramal de transmisión de tracción integral propiamente dicho con distribución del momento de propulsión entre el eje delantero y trasero en proporción 45%: 55%, una caja de transferencia de desmultiplicación sencilla, el diferencial central con una acción de bloqueo básica de 50 Nm y los sistemas de regulación de la estabilidad ESP®, 4ETS. de serie

7G-TRONIC: el cambio automático de siete velocidades con mando electrónico inteligente y un escalonamiento amplio de las marchas ofrece ventajas importantes en cuanto a las prestaciones, el consumo y el confort acústico. de serie

ABS para todoterreno: este programa adicional para el ABS, optimizado para el empleo fuera del asfalto, reduce la distancia de parada del vehículo al frenar sobre pisos no compactados y en pendientes extremas. de serie en combinación con el «paquete técnico Offroad»

ADAPTIVE BRAKE: este nuevo sistema de frenos cuenta con funciones de asistencia a la conducción, que aumentan la seguridad y el confort. de serie

AGILITY CONTROL: un sistema de amortiguación selectivo adapta las fuerzas de los amortiguadores a la situación en que se encuentra el vehículo. de serie

Airbag para las rodillas: el airbag para las rodillas puede mejorar la protección de los ocupantes en determinadas situaciones.

de serie (Europa y Australia)

Airbags de cortinilla: si se produce un choque lateral, la bolsa de aire de gran superficie se extiende desde el montante delantero hasta el montante trasero, reduciendo el riesgo de lesiones en la cabeza de los ocupantes.

de serie

Airbags frontales con activación selectiva: los airbags del conductor y del acompañante se despliegan en dos etapas, en función del tipo y la gravedad del siniestro.

de serie

Airbags laterales: los airbags laterales integrados en los respaldos de los asientos reducen el riesgo de lesiones durante choques laterales.

de serie para conductor y acompañante, opcional para los ocupantes de las plazas traseras

Ayuda al arranque: impide que el vehículo comience a rodar en sentido contrario al previsto al soltar el freno para accionar el acelerador en una pendiente.

de serie

Cajas de impacto: elementos integrados en la estructura delantera y trasera de la carrocería, que pueden sustituirse sin grandes gastos después de un choque a baja velocidad.

de serie

Cámara para marcha atrás: al acoplarse la marcha atrás se transmite la imagen captada por la cámara trasera a la pantalla de COMAND en el puesto de conducción.

opcional

Climatizador automático de confort THERMOTRONIC: este climatizador permite configurar tres zonas climáticas en el interior del vehículo, y cuenta con funciones adicionales, como la ventilación difusa, sin corrientes de aire, el sensor de contaminantes y el aprovechamiento del calor residual del motor

opcional

Climatizador automático THERMATIC: este equipo perfeccionado trabaja con dos zonas de temperatura, y

de serie

brinda numerosas posibilidades de ajuste para un confort climático individual.

COMAND APS: sistema de audio y comunicación con radio integrada, reproductor de CD/DVD, navegación por disco duro, accionamiento del teléfono y menú para todoterreno. El sistema de navegación dispone de una función de registro del rumbo, que graba y memoriza el recorrido del vehículo fuera de las zonas digitalizadas. También está integrado un servidor de música con una capacidad para 1.000 canciones. opcional

Conexión automática de las luces: un sensor en el parabrisas evalúa la luminosidad exterior y conecta automáticamente las luces al caer la noche, en la oscuridad, al atravesar un túnel o si comienza a llover o a nevar. de serie

Control de la velocidad en descensos DSR: este sistema permite al conductor ajustar la velocidad máxima al descender pendientes acusadas. de serie en combinación con el «paquete técnico Offroad»

Cristales calorífugos de color oscuro en las ventanillas laterales traseras y en la luneta trasera. opcional

Detector automático de silla infantil: desactiva automáticamente el airbag frontal del lado del acompañante si se ha montado una silla infantil especial de Mercedes. opcional

Dirección paramétrica: la asistencia de la servodirección varía en función de la velocidad del vehículo; de ese modo se garantiza un buen contacto con la calzada a altas velocidades y se facilitan las maniobras de aparcamiento. de serie en el GLK 280, GLK 350, GLK 320 CDI

Equipo lavafaros: equipo de agua a presión que reduce el deslumbramiento debido a la suciedad en los cristales de cubierta de los faros. de serie en combinación con faros bixenón o ILS

ESP®: este sistema puede estabilizar automáticamente al GLK en situaciones críticas, reduciendo el riesgo de derrapar o de volcar; además, advierte al conductor si se aprecian pérdidas de presión en los neumáticos.	de serie
Faros bixenón: las lámparas de luminiscencia de los faros de proyección para las luces de cruce y de carretera mejoran la visibilidad al conducir de noche o bajo condiciones atmosféricas adversas.	de serie en combinación con ILS
Filtro de partículas diesel: este sistema exento de mantenimiento opera sin necesidad de aditivos y reduce adicionalmente en un 99% las de por sí bajas emisiones de partículas de los motores diesel.	de serie en todos los modelos diesel
Función de estabilizado de remolque del ESP®: esta función adicional del ESP® puede contrarrestar en su mismo nacimiento situaciones críticas de conducción al circular con remolque mediante una intervención precisa sobre los frenos de las ruedas.	de serie
Intelligent Light System: esta innovadora técnica de faros ofrece cinco funciones de alumbrado, que se activan según el tiempo y la situación del vehículo (ver luz de giro, luz para carretera, luz para autopista, luces activas y luz antiniebla ampliada).	opcional
Interfaz Bluetooth: conecta el teléfono móvil con el dispositivo manos libres sin necesidad de cables.	de serie
Kit de memorias: existen tres puestos de memoria para el asiento del conductor y otros tantos para el asiento del acompañante. También se memoriza la posición del volante y de los retrovisores exteriores.	opcional
Limitador adaptativo de la fuerza de tensado de los cinturones: puede reducir los esfuerzos que soportan el conductor y el acompañante debidos a la fuerza de tensado de la correa del cinturón.	de serie
Limitador de la fuerza de tensado de los cinturones: esta técnica reduce los esfuerzos que ejerce la correa del	de serie

cinturón sobre los ocupantes durante un accidente.

LINGUATRONIC: este sistema de mando fónico controla los equipos de radio, el reproductor de CD/DVD, el cargador de CD/DVD, el sistema de navegación y el teléfono; ahora permite entrar con palabras completas el destino de la navegación, o los datos del listín telefónico.

Luces activas: los faros bixenón del Intelligent Light System basculan lateralmente en curvas, siguiendo el movimiento del volante.

Luz antiniebla ampliada: esta función del Intelligent Light System bascula el faro del lado del conductor hacia el exterior, con lo que mejora la orientación.

Luz de freno adaptativa: al frenar en situaciones de emergencia, las luces de freno parpadean para advertir a los conductores de los vehículos siguientes.

Luz de giro: al cambiar de dirección en cruces o en curvas estrechas se ilumina adicionalmente la zona lateral a la que se dirige el vehículo, con lo que aumenta la seguridad.

Luz para autopista: a partir de los 90 km/h se aumenta la potencia luminosa de la luz de cruce; a partir de 110 km/h se eleva el faro del lado del conductor, con lo que se logra una iluminación más homogénea de la calzada. Con ello, el campo visual del conductor aumenta en unos 50 metros.

Luz para carretera: esta función del Intelligent Light System sustituye a la luz de cruce, y alumbra con mayor intensidad y amplitud el arcén izquierdo de la calzada.

NECK-PRO: reposacabezas activos para el conductor y el acompañante, que recogen antes la cabeza del ocupante si el vehículo sufre un choque por alcance, reduciendo el riesgo de lesiones.

Paquete técnico Offroad: mejora adicionalmente la

de serie en combinación con COMAND APS/Audio 50 APS con cargador de CD

de serie en combinación con ILS

de serie en combinación con ILS

de serie

de serie en combinación con ILS

de serie en combinación con ILS

de serie en combinación con ILS

de serie

opcional

capacidad de circulación todoterreno del vehículo; consiste en programas especiales de conducción, como el ABS para todoterreno y el control de la velocidad en descensos DSR, así como un protector adicional de los bajos para circular fuera de las pistas compactadas.	
PARKTRONIC: sensores de ultrasonidos ayudan al conductor en las maniobras de estacionamiento.	opcional
Pintura: pintura más resistente al rayado; al mismo tiempo, la pintura tiene más brillo y más profundidad.	de serie
Portón trasero EASY PACK: accionamiento electromecánico para la apertura y el cierre confortables del portón trasero, pulsando una tecla.	opcional
PRE-SAFE®: utiliza los sensores de los sistemas de control de la estabilidad, como el ABS, el servofreno de emergencia y el ESP® y puede aumentar la acción protectora de los equipos de seguridad pasiva si se detecta peligro de accidente.	opcional
Pretensor de cinturón: reduce la holgura del cinturón y puede disminuir los esfuerzos que soportan los ocupantes.	de serie
Sensor de lluvia: adaptación automática de los intervalos de barrido del limpiaparabrisas a las condiciones atmosféricas, con conexión a intervalos en dos niveles.	de serie
Sensores delanteros: sensores de impacto adicionales en el travesaño delantero de la carrocería, que completan la acción del sensor central situado en el túnel de la transmisión y permiten activar selectivamente los sistemas de retención en función de la situación.	de serie
Servofreno de emergencia BAS: evalúa la velocidad de accionamiento del pedal del freno y puede detectar situaciones críticas; en ese caso, aumenta en fracciones de segundo la presión de frenado hasta el máximo, con independencia de la intensidad de accionamiento del pedal, reduciendo la distancia de parada.	de serie

Sistema de sonido: equipo multicanal con innovadora técnica digital, que ofrece sonido en calidad surround en todas las plazas. En combinación con un reproductor de DVD se disfruta de una audición singular de calidad Dolby 5.1.

opcional

Techo corredizo panorámico: una superficie de cristal que se extiende desde el parabrisas hasta el maletero. La sección delantera se desplaza hacia atrás pulsando una tecla.

opcional

Tecla para todoterreno: activa el programa de conducción optimizado para circular fuera de la carretera (diagrama característico más suave del acelerador, adaptación de los puntos de cambio de marcha, programa de cambio manual para 7G-TRONIC, funciones para todoterreno del ESP® y el ABS).

de serie en combinación con el «paquete técnico Offroad»

Tempomat: equipo de regulación de la velocidad con limitador variable de la velocidad «SPEEDTRONIC».

de serie

Volante multifunción de confort: el conductor puede accionar la radio, el teléfono, el sistema de navegación, el display y otros equipos sin necesidad de separar las manos del volante.

opcional

* Orden alfabético, los datos técnicos y el contenido del equipamiento puede variar de un país a otro; extractos

GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY

Página 18

Motor

Cilindros/disposición		4 en línea, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	2.143
Diámetro cilindros x carrera	mm	83,0 x 99,0
Potencia nominal	CV	170 a 3.000-4.200 rpm
Par motor máximo	Nm	400 a 1.400-2.800 rpm
Relación de compresión		16,2 : 1
Preparación de la mezcla		inyección directa a alta presión <i>common rail</i> , turbocompresor de doble etapa
Postratamiento de los gases de escape		recirculación de los gases de escape EGR, catalizador de oxidación, filtro de partículas diesel exento de mantenimiento, Euro 5

Transmisión

Cambio		cambio automático de siete velocidades 7G-TRONIC con mando electrónico y anulación del convertidor de par
Propulsión		tracción integral permanente 4MATIC, ESP®, 4ETS; ASR; caja de transferencia integrada en la caja de cambio, diferencial central con acoplamiento de láminas de dos discos, acción de bloqueo básica delante/detrás 50 Nm
Distribución de par eje delantero: eje trasero		45:55
Diferencial, i=		3,46
Escalonamiento del cambio, 1ª marcha		4,38
i=	2ª marcha	2,86
	3ª marcha	1,92
	4ª marcha	1,37
	5ª marcha	1,00
	6ª marcha	0,82
	7ª marcha	0,73
	marcha atrás	3,42

Tren de rodaje

Eje delantero	soporte integral, eje de tres brazos McPherson con compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas de doble tubo con sistema de amortiguación variable en función de la amplitud, estabilizador transversal de barra de torsión	
Eje trasero	portaeje, eje multibrazo, compensación del cabeceo al frenar y al acelerar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación variable en función de la amplitud, estabilizador transversal de barra de torsión	
Equipo de frenos	equipo hidráulico de frenos de doble circuito con servo de depresión, cilindro principal de frenado escalonado, ABS, servofreno de emergencia BAS, ESP, discos de freno autoventilados delante y detrás, freno de estacionamiento de tambor en el eje trasero con accionamiento por pedal	
Dirección	servodirección de cremallera, amortiguador de la dirección	
Ruedas	Paquete estético todoterreno	Paquete deportivo
	delante 7,5 J x 17	delante 7,5 J x 19
	detrás 8,0 x 17	detrás 8,5 J x 19
Neumáticos	delante 235/60 R 17	delante 235/50 R 19
	detrás 255/55 R 17	detrás 255/45 R 19

Infoautomovil.es

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.755
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.567/1.588
Longitud total	mm	4.528
Anchura total	mm	1.840
Altura total	mm	1.689 (con barras longitudinales sobre el techo)
Altura libre sobre el suelo	mm	187
Voladizo delante/detrás	mm	816/957
Ángulo de ataque/de salida	grados	23/25
Ángulo de cresta	grados	19
Capacidad ascensional	%	70
Inclinación lateral máxima	grados	35
Profundidad de vadeo	mm	300
Diámetro de giro	m	11,50
Volumen del maletero	l	450
Peso en orden de marcha según DIN (directiva CE*)	kg	1.845
Carga útil según DIN (directiva CE)	kg	655
Masa máxima admisible	kg	2.500
Carga remolcable con frenos	kg	2.000
y sin frenos	kg	750
Capacidad depósito/reserva l		66/8

Prestaciones y consumo de combustible**

Aceleración 0-100 km/h	s	8,8
Velocidad máxima	km/h	205
Consumo de combustible mixto	l/100 km	6,9

*Según 1992/21/CE con equipamiento de serie, incluyendo conductor (68 kg), equipaje (7 kg) y depósito de combustible lleno al 90%

** Valores provisionales

GLK 320 CDI

Página 21

Motor

Cilindros/disposición		6 en V, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	2.987
Diámetro cilindros x carrera	mm	83,0 x 92,0
Potencia nominal	CV	224 a 3.800 rpm
Par motor máximo	Nm	540 a 1.600-2.400 rpm
Relación de compresión		17,7 : 1
Preparación de la mezcla		inyección directa a alta presión <i>common rail</i> , turbocompresor con turbina de geometría variable control electrónico diesel EDC
Postratamiento de los gases de escape		recirculación de los gases de escape EGR, catalizador de oxidación, filtro de partículas diesel exento de mantenimiento, Euro 4

Transmisión

Cambio		cambio automático de siete velocidades 7G-TRONIC con mando electrónico y anulación del convertidor de par
Propulsión		tracción integral permanente 4MATIC, ESP [®] , 4ETS; ASR; caja de transferencia integrada en la caja de cambio, diferencial central con acoplamiento de láminas de dos discos, acción de bloqueo básica delante/detrás 50 Nm
Distribución de par eje delantero: eje trasero		45:55
Diferencial, i=		3,07
Escalonamiento del cambio, 1ª marcha		4,38
i=		2ª marcha 2,86
		3ª marcha 1,92
		4ª marcha 1,37
		5ª marcha 1,00
		6ª marcha 0,82
		7ª marcha 0,73
		marcha atrás 3,42

Tren de rodaje

Eje delantero	soporte integral, eje de tres brazos McPherson con compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas de doble tubo con sistema de amortiguación variable en función de la amplitud, estabilizador transversal de barra de torsión	
Eje trasero	portaeje, eje multibrazo, compensación del cabeceo al frenar y al acelerar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación variable en función de la amplitud, estabilizador transversal de barra de torsión	
Equipo de frenos	equipo hidráulico de frenos de doble circuito con servo de depresión, cilindro principal de frenado escalonado, ABS, servofreno de emergencia BAS, ESP [®] , discos de freno autoventilados delante y detrás, freno de estacionamiento de tambor en el eje trasero con accionamiento por pedal	
Dirección	dirección paramétrica con centraje variable	
Ruedas	Paquete estético todoterreno	Paquete deportivo
	delante 7,5 J x 17	delante 7,5 J x 19
	detrás 8,0 x 17	detrás 8,5 J x 19

Neumáticos

delante 235/60 R 17
detrás 255/55 R 17
avisador de pérdida de presión en los neumáticos

delante 235/50 R 19
detrás 255/45 R 19

Página 22

Infoautomovil.es

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.755
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.567/1.588
Longitud total	mm	4.528
Anchura total	mm	1.840
Altura total	mm	1.689 (con barras longitudinales sobre el techo)
Altura libre sobre el suelo	mm	187
Voladizo delante/detrás	mm	816/957
Ángulo de ataque/de salida	grados	23/25
Ángulo de cresta	grados	19
Capacidad ascensional	%	70
Inclinación lateral máxima	grados	35
Profundidad de vadeo	mm	300
Diámetro de giro	m	11,50
Volumen del maletero	l	450
Peso en orden de marcha según DIN (directiva CE*)	kg	1.880
Carga útil según DIN (directiva CE)	kg	620
Masa máxima admisible	kg	2.500
Carga remolcable con frenos sin frenos	kg	2.000
Capacidad depósito/reserva l		750
		66/8

Prestaciones y consumo de combustible**

Aceleración 0-100 km/h	s	7,5
Velocidad máxima	km/h	220
Consumo de combustible mixto	l/100 km	7,9

*Según 1992/21/CE con equipamiento de serie, incluyendo conductor (68 kg), equipaje (7 kg) y depósito de combustible lleno al 90%

** Valores provisionales

Motor

Cilindros/disposición		6 en V, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	2.996
Diámetro cilindros x carrera	mm	88,0 x 82,1
Potencia nominal	CV	231 a 6.000 rpm
Par motor máximo	Nm	300 a 2.500-5.000 rpm
Relación de compresión		11,3 : 1
Preparación de la mezcla		inyección de gasolina controlada por procesador, medición del caudal por película caliente
Postratamiento de los gases de escape		catalizador de 3 vías, Euro 5

Transmisión

Cambio		cambio automático de siete velocidades 7G-TRONIC con mando electrónico y anulación del convertidor de par
Propulsión		tracción integral permanente 4MATIC, ESP®, 4ETS; ASR; caja de transferencia integrada en la caja de cambio, diferencial central con acoplamiento de láminas de dos discos, acción de bloqueo básica delante/detrás 50 Nm
Distribución de par eje delantero: eje trasero		45:55
Diferencial, i=		3,92
Escalonamiento del cambio, 1ª marcha		4,38
i=	2ª marcha	2,86
	3ª marcha	1,92
	4ª marcha	1,37
	5ª marcha	1,00
	6ª marcha	0,82
	7ª marcha	0,73
	marcha atrás	3,42

Tren de rodaje

Eje delantero	soporte integral, eje de tres brazos McPherson con compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas de doble tubo con sistema de amortiguación variable en función de la amplitud, estabilizador transversal de barra de torsión	
Eje trasero	portaeje, eje multibrazo, compensación del cabeceo al frenar y al acelerar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación variable en función de la amplitud, estabilizador transversal de barra de torsión	
Equipo de frenos	equipo hidráulico de frenos de doble circuito con servo de depresión, cilindro principal de frenado escalonado, ABS, servofreno de emergencia BAS, ESP, discos de freno autoventilados delante y detrás, freno de estacionamiento de tambor en el eje trasero con accionamiento por pedal	
Dirección	dirección paramétrica con centraje variable	
Ruedas	Paquete estético todoterreno	Paquete deportivo
	delante 7,5 J x 17	delante 7,5 J x 19
	detrás 8,0 x 17	detrás 8,5 J x 19
Neumáticos	delante 235/60 R 17	delante 235/50 R 19
	detrás 255/55 R 17	detrás 255/45 R 19
	avisador de pérdida de presión en los neumáticos	

Infoautomovil.es

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.755
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.567/1.588
Longitud total	mm	4.528
Anchura total	mm	1.840
Altura total	mm	1.689 (con barras longitudinales sobre el techo)
Altura libre sobre el suelo	mm	201
Voladizo delante/detrás	mm	816/957
Ángulo de ataque/de salida	grados	23/25
Ángulo de cresta	grados	19
Capacidad ascensional	%	70
Inclinación lateral máxima	grados	35
Profundidad de vadeo	mm	300
Diámetro de giro	m	11,50
Volumen del maletero	l	450
Peso en orden de marcha según DIN (directiva CE*)	kg	1.830
Carga útil según DIN (directiva CE)	kg	650
Masa máxima admisible	kg	2.480
Carga remolcable con frenos sin frenos	kg	2.000
Capacidad depósito/reserva l		750
		66/8

Prestaciones y consumo de combustible**

Aceleración 0-100 km/h	s	7,6
Velocidad máxima	km/h	210
Consumo de combustible mixto	l/100 km	10,2

*Según 1992/21/CE con equipamiento de serie, incluyendo conductor (68 kg), equipaje (7 kg) y depósito de combustible lleno al 90%

** Valores provisionales

Motor

Cilindros/disposición		6 en V, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	cm ³	3,498
Diámetro cilindros x carrera	mm	92,9 x 86,0
Potencia nominal	CV	272 a 6.000 rpm
Par motor máximo	Nm	350 a 2.400-5.000 rpm
Relación de compresión		10,7 : 1
Preparación de la mezcla		inyección de gasolina controlada por procesador, medición del caudal por película caliente
Postratamiento de los gases de escape		catalizador de 3 vías, Euro 5

Transmisión

Cambio		cambio automático de siete velocidades 7G-TRONIC con mando electrónico y anulación del convertidor de par
Propulsión		tracción integral permanente 4MATIC, ESP®, 4ETS; ASR; caja de transferencia integrada en la caja de cambio, diferencial central con acoplamiento de láminas de dos discos, acción de bloqueo básica delante/detrás 50 Nm
Distribución de par eje delantero: eje trasero		45:55
Diferencial, i=		3,67
Escalonamiento del cambio, 1ª marcha		4,38
i=	2ª marcha	2,86
	3ª marcha	1,92
	4ª marcha	1,37
	5ª marcha	1,00
	6ª marcha	0,82
	7ª marcha	0,73
	marcha atrás	3,42

Tren de rodaje

Eje delantero	soporte integral, eje de tres brazos McPherson con compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas de doble tubo con sistema de amortiguación variable en función de la amplitud, estabilizador transversal de barra de torsión	
Eje trasero	portaeje, eje multibrazo, compensación del cabeceo al frenar y al acelerar, muelles helicoidales, amortiguadores de gas con sistema de amortiguación variable en función de la amplitud, estabilizador transversal de barra de torsión	
Equipo de frenos	equipo hidráulico de frenos de doble circuito con servo de depresión, cilindro principal de frenado escalonado, ABS, servofreno de emergencia BAS, ESP, discos de freno autoventilados delante y detrás, freno de estacionamiento de tambor en el eje trasero con accionamiento por pedal	
Dirección	dirección paramétrica con centraje variable	
Ruedas	Paquete estético todoterreno	Paquete deportivo
	delante 7,5 J x 17	delante 7,5 J x 19
	detrás 8,0 x 17	detrás 8,5 J x 19
Neumáticos	delante 235/60 R 17	delante 235/50 R 19
	detrás 255/55 R 17	detrás 255/45 R 19
	avisador de pérdida de presión en los neumáticos	

Infoautomovil.es

Medidas y pesos

Batalla	mm	2.755
Ancho de vía delante/detrás	mm	1.567/1.588
Longitud total	mm	4.528
Anchura total	mm	1.840
Altura total	mm	1.689 (con barras longitudinales sobre el techo)
Altura libre sobre el suelo	mm	201
Voladizo delante/detrás	mm	816/957
Ángulo de ataque/de salida	grados	23/25
Ángulo de cresta	grados	19
Capacidad ascensional	%	70
Inclinación lateral máxima	grados	35
Profundidad de vadeo	mm	300
Diámetro de giro	m	11,50
Volumen del maletero	l	450
Peso en orden de marcha según DIN (directiva CE*)	kg	1.830
Carga útil según DIN (directiva CE)	kg	650
Masa máxima admisible	kg	2.480
Carga remolcable con frenos sin frenos	kg	2.000
Capacidad depósito/reserva l		750
		66/8

Prestaciones y consumo de combustible**

Aceleración 0-100 km/h	s	6,7
Velocidad máxima	km/h	230
Consumo de combustible mixto	l/100 km	10,4

*Según 1992/21/CE con equipamiento de serie, incluyendo conductor (68 kg), equipaje (7 kg) y depósito de combustible lleno al 90%

** Valores provisionales

Con seguridad, el mejor SUV de su categoría

A la hora de desarrollar la seguridad activa y pasiva del nuevo GLK, Mercedes-Benz está respaldado por los conocimientos adquiridos durante más de 60 años en su propio departamento de investigación de accidentes, que ha aportado contribuciones decisivas a la evolución de la seguridad del tráfico. Junto a esta experiencia, en el desarrollo se tienen en cuenta también nuevos datos, resultantes del análisis de siniestros reales, y se llevan a cabo tanto simulaciones detalladas como extensas series de pruebas reales, que conducen a medidas concretas de protección.

La concepción cabal en el desarrollo de vehículos cada vez más seguros se refleja en la filosofía de seguridad integral de los nuevos turismos con la estrella, que Mercedes-Benz ha realizado en el nuevo GLK. Este avanzado concepto de seguridad no se basa simplemente en el cumplimiento de las directivas sobre pruebas de colisión. Al contrario, se tienen en cuenta todos los aspectos de la conducción de un automóvil relevantes para la seguridad de los ocupantes, de otros conductores y de ciclistas y peatones. El concepto de seguridad de Mercedes divide este elenco de tareas en cuatro fases:

1. Conducción segura:
Evitar peligros, advertir al conductor a tiempo y asistirle
2. En situaciones de peligro:
Intervención preventiva mediante PRE-SAFE®
3. Si se produce un accidente:
Proteger a los ocupantes en función de la situación
4. Después del accidente:
Evitar daños ulteriores, facilitar la ayuda

Un sistema completo de retención para proteger a los ocupantes

En combinación con las zonas de deformación controlada delante y detrás, el habitáculo de alta resistencia de la Clase GLK constituye una base sólida y eficiente para los sistemas de protección de los ocupantes. El complejo sistema de retención ofrece la mayor protección viable. En función del tipo y la gravedad del siniestro, y del equipamiento del vehículo, pueden activarse hasta un máximo de nueve airbags que protegen a los ocupantes y reducen los esfuerzos a que se ven sometidos durante un accidente. Se trata en concreto de los siguientes componentes:

- airbags frontales con activación selectiva para el conductor y el acompañante
- airbags para las rodillas del conductor (sólo Europa, Australia y países del Pacífico)
- airbags laterales delante y, como opción, en la segunda fila de asientos
- airbags de cortinilla que cubren las dos filas de asientos, desde el montante A hasta el montante C
- reposacabezas activos NECK-PRO para el conductor y el acompañante
- cinturones de seguridad de 3 puntos en todas las plazas
- pretensores y limitadores adaptativos de la fuerza de tensado para el conductor y el acompañante; pretensores y limitadores de la fuerza de tensado en las plazas laterales de la segunda fila de asientos
- sistema de sujeción de sillas infantiles ISOFIX
- ajuste de la altura del cinturón de seguridad del conductor y del acompañante
- indicador del uso del cinturón de seguridad de los ocupantes del asiento trasero en el cuadro de instrumentos
- detector automático de silla infantil (opcional) para el asiento del acompañante, con desactivación del airbag frontal de este lado si se emplean sillas infantiles especiales de Mercedes-Benz.

ARAMIS: unidad de control central para los sistemas de retención

La unidad de control central ARAMIS se encarga de activar los distintos sistemas de retención del GLK –airbags frontales del conductor y el acompañante, airbag para las rodillas, airbags laterales, airbags de cortinilla, pretensores de cinturón y reposacabezas activos NECK-PRO– en función del tipo de accidente y la gravedad del impacto. La centralita electrónica puede detectar en pocos milisegundos el tipo de choque y su gravedad y activar los sistemas de retención adecuados en conformidad con el pronóstico sobre las consecuencias del siniestro. La unidad de control ARAMIS recibe la información necesaria para ello de una compleja red de transmisores, con dos sensores frontales en el travesaño delantero, dos sensores satélite laterales en la zona de la base de los montantes centrales y sensores de presión adicionales en las puertas. ARAMIS puede activar también funciones individuales, que contribuyen a aliviar la situación después de una colisión. En concreto, pueden desconectarse de la batería determinados circuitos de la red eléctrica de a bordo, puede pararse el motor, pueden activarse los intermitentes de advertencia y el alumbrado de emergencia en caso de impacto, pueden desbloquearse las puertas y pueden abrirse unos 50 milímetros las ventanillas laterales.

Habitáculo de alta resistencia, estructura delantera y trasera deformable para absorber la energía del impacto

La base de la excelente protección de que gozan los ocupantes de todos los modelos de la Clase GLK es la carrocería autoportante de chapa de acero con un habitáculo de alta resistencia y estructuras especiales delante y detrás que se deforman de forma controlada bajo los esfuerzos de un impacto, absorbiendo una buena parte de la energía de la colisión.

Una serie de medidas en la parte frontal de la carrocería contribuyen a la absorción de energía. Los distintos grupos y componentes configuran en total tres vías de fuerza para absorción y distribución de la energía del impacto:

- Un soporte integral de acero de alta resistencia –al que se sujetan determinados componentes de guiado de las ruedas, el engranaje de

cremallera de la dirección y los apoyos del motor–, desvía los esfuerzos mecánicos a la estructura del piso. En choques frontales especialmente graves, el soporte integral mismo puede deformarse y absorber adicionalmente energía.

- Plano central de impacto, con largueros de material y forma optimizados.
- Los refuerzos precisos en los pasarruedas constituyen una tercera estructura portante, situada por encima de los largueros delanteros, que aumenta la resistencia a la deformación en caso de colisión frontal.
- Un tirante de acero de muy alta resistencia entre la torreta del amortiguador y el travesaño del parabrisas en el lado del conductor facilita la distribución de las fuerzas del plano superior de largueros y reduce el desplazamiento de los componentes de la dirección y los pedales hacia atrás.
- Elementos de impacto adicionales en la prolongación de los largueros laterales y travesaños de forma específica debajo de los pedales pueden proteger el espacio reposapiés en el lado del conductor y del acompañante.
- Un soporte reforzado en el salpicadero, que puede contribuir a impedir que las ruedas delanteras penetren en el habitáculo bajo la acción de fuerzas transversales (especialmente en las llamadas colisiones frontales asimétricas).

El habitáculo constituye el núcleo básico de la seguridad pasiva, y envuelve a los pasajeros a modo de jaula de seguridad de alta resistencia. La extraordinaria estabilidad de esta célula se debe a:

- el aumento del porcentaje de chapas de acero de alta y muy alta resistencia, así como de chapas de espesor escalonado, las llamadas «Tailored Blanks»
- un conjunto del piso rígido en sentido transversal, con perfiles adicionales de refuerzo entre los largueros delanteros y laterales y el túnel del árbol cardán
- un travesaño pasante debajo de los asientos traseros

- travesaños en forma de perfil extrusionado de aluminio entre los montantes delanteros y el tablero de instrumentos
- refuerzos en el maletero, rígidos en sentido transversal, con un travesaño inferior
- asientos rígidos en sentido transversal, con tubos y elementos de impacto en los revestimientos laterales de los asientos.

En la parte trasera de la carrocería se han previsto vías de deformación amplias para absorber la energía de impacto en caso de un choque por alcance. En las zonas críticas de deformación, los largueros traseros están contruidos en acero de alta resistencia. El depósito de combustible se encuentra en una posición protegida por delante del eje trasero, debajo del asiento.

Protección ejemplar para los peatones dentro del segmento de los SUV

En el desarrollo de la Clase GLK se ha prestado especial atención a la protección de los peatones. Por este motivo, todos los modelos de esta clase cuentan de serie con el servofreno de emergencia BAS, que reduce claramente la carrera de frenado en situaciones de peligro y puede contribuir de ese modo a evitar accidentes o, al menos, a aliviar sus consecuencias. Además, una serie de espacios libres definidos en la sección delantera del vehículo, entre la carrocería y los grupos de propulsión situados por debajo, permiten configurar vías de deformación amplias en caso de colisión de peatones con el capó. La conformación especial de los paragolpes delanteros y la mayor elasticidad de los amortiguadores de impactos integrados en éstos son otros factores que aumentan la protección de los peatones.

Novedad mundial: primer SUV compacto con PRE-SAFE

Con el sistema preventivo de protección de los ocupantes PRE-SAFE disponible como opción, que se incorpora ahora por primera vez en todo el mundo en el segmento de los SUV compactos, el nivel de seguridad alcanza

un nivel elevado e inédito en este mercado. La clave de este programa de protección, que ha sido desarrollado de forma permanente desde su introducción en el año 2002: la interconexión en red de los sistemas de seguridad activa y seguridad pasiva. PRE-SAFE utiliza los sensores de los sistemas de control de la estabilidad, como el servofreno de emergencia BAS y el ESP, y aprovecha esta información para detectar situaciones críticas de conducción, con grave peligro de accidente, y para tomar medidas preventivas con objeto de proteger a los ocupantes del vehículo.

En principio, PRE-SAFE interviene si se cumple uno de los siguientes criterios:

- Frenados de emergencia: accionamiento rápido del pedal de freno, con activación del servofreno de emergencia BAS, o bien si el conductor solicita más de un 70% de la presión de frenado máxima posible.
- Tendencia acusada al sobrevirado o al subvirado.
- Movimientos críticos del volante a alta velocidad, que permiten asumir una reacción de pánico del conductor, y que podrían conducir a una situación inestable del vehículo.
- El conductor aumenta la presión sobre el pedal durante una maniobra de frenado (frenado sostenido de emergencia) y requiere de ese modo una demanda de deceleración mayor de la posible físicamente: por ejemplo, en caso de aquaplaning, carretera helada o nieve.

Si se detecta una situación de peligro, el sistema prepara a los ocupantes y al vehículo para soportar mejor el posible impacto. En función de la situación, pueden pretensarse por ejemplo los cinturones de seguridad del conductor y del acompañante. El asiento con reglaje eléctrico y función de memoria disponible como opción para el acompañante puede adoptar una posición en la que los airbags y los cinturones de seguridad desarrollen plenamente su acción de protección. Además, si se trata de una situación crítica de conducción con esfuerzos dinámicos transversales, el sistema cierra a título preventivo el techo corredizo y las ventanillas laterales. De ese modo, el airbag de cortinilla puede ofrecer una protección más efectiva, y puede

evitarse mejor la penetración de objetos en el habitáculo e impedirse que puedan extenderse de forma incontrolada hacia el exterior determinadas partes del cuerpo. Si se logra evitar el accidente en el último momento y los parámetros dinámicos del vehículo se encuentran de nuevo en el margen seguro, se destensan los cinturones de seguridad. Los demás sistemas activados, como por ejemplo el reglaje del asiento del acompañante, las ventanillas laterales y el techo corredizo, pueden colocarse de nuevo en la posición que tenían antes de la situación crítica.

Excelente nivel de seguridad activa con el tren de rodaje AGILITY CONTROL, tracción integral 4MATIC e innovadores sistemas de control de la estabilidad

Así como los sistemas de seguridad pasiva aseguran una buena protección de los ocupantes durante un accidente y después de éste, las funciones de seguridad activa intervienen antes de que se haya producido el siniestro. La base para la elevada seguridad activa de la Clase GLK es el tren de rodaje AGILITY CONTROL, confortable y dinámico al mismo tiempo, con el sistema de amortiguación selectivo. La dirección electrohidráulica AGILITY CONTROL que se incorpora de serie reacciona con precisión a los movimientos del volante, y permite al conductor apreciar con precisión el estado de la calzada. En los modelos con motor V6 GLK 320 CDI 4MATIC, GLK 350 4MATIC y GLK 280 4MATIC se incorpora de serie una dirección paramétrica, que aumenta una vez más el confort de manejo.

El moderno sistema de tracción integral 4MATIC tiene un dimensionado básico que favorece la seguridad y la estabilidad, y ayuda al conductor a afrontar situaciones críticas en combinación con los sistemas de control de estabilidad de serie ESP®, 4ETS y ASR y el sistema de frenos ADAPTIVE BRAKE con funciones integradas como la ayuda al arranque en pendientes, la función de llenado anticipado para agilizar la respuesta de los frenos en situaciones de peligro y la función frenos secos para eliminar el agua depositada durante la lluvia sobre los discos. Otras funciones que forman parte del equipamiento de serie son el avisador de pérdidas de presión en los

neumáticos y la función de estabilizado de remolques. Como equipo opcional está disponible un dispositivo de control de la presión de los neumáticos que supervisa de forma secuencial la presión efectiva en cada neumático e informa al conductor sobre el neumático afectado.

La seguridad psicofísica es la base de una tranquilizante sensación al volante

La seguridad psicofísica es una de las propiedades básicas de todos los turismos de Mercedes-Benz. El ambiente confortable a bordo, común a todos los vehículos con la estrella en el frontal, favorece una conducción relajada y sin cansancio, incluso en recorridos largos. Esto se debe al excelente confort de los asientos y la suspensión, al bajo nivel de ruidos, a los mandos ergonómicos y a un equipo climatizador de dimensiones adecuadas y con buenas posibilidades de regulación. Los cristales calorífugos en todas las ventanillas y el mando fónico opcional LINGUATRONIC contribuyen igualmente a hacer más agradable la estancia a bordo del GLK. Otros factores que favorecen la seguridad psicofísica son el comportamiento seguro del vehículo y el equipo de regulación de velocidad TEMPOMAT con limitador SPEEDTRONIC integrado.

Entre los componentes que garantizan la seguridad de percepción a bordo del GLK se encuentran las ventanillas con una excelente visibilidad panorámica, el amplio campo de barrido del limpiaparabrisas y los retrovisores exteriores, grandes, calefactados y con ajuste eléctrico. Los potentes faros H7 con luz de giro integrada y conexión automática de la luz de cruce o el Intelligent Light System ILS con faros bixenón disponible como equipo opcional aumentan asimismo la seguridad de percepción. Otro dispositivo de serie que contribuye a evitar accidentes es la luz de freno adaptativa, que advierte a los conductores que circulan por detrás si el conductor se ve obligado a frenar a fondo en un caso de emergencia, y contribuye a aumentar la seguridad del tráfico en situaciones críticas. Otros equipos adicionales que mejoran la percepción del entorno del vehículo son el sensor de lluvia, con dos niveles de sensibilidad que se ajustan mediante

una palanca en la columna de dirección, la ayuda para maniobrar PARKTRONIC y una cámara para marcha atrás.

Página 38

Infoautomovil.es

Un fundamento estable garantiza propiedades básicas excelentes

La carrocería resistente y estable de la Clase GLK no es sólo un requisito básico para un nivel elevado de seguridad activa y pasiva. Al mismo tiempo, constituye el fundamento del confort del habitáculo, pues ayuda a evitar vibraciones y ruidos molestos. Su concepto de construcción ligera contribuye a reducir el consumo de combustible. Por otro lado, la estructura autoportante debe resistir esfuerzos bruscos de torsión, soportar pistas de arena, barro o grava, y garantizar la durabilidad de todos los componentes a largo plazo. Como todos los demás turismos Mercedes-Benz, el GLK cumple los requisitos para convertirse en un clásico. Con todos los vehículos nuevos se otorga una garantía MobiloLife de dos años. Esta garantía puede prolongarse hasta 30 años si se realiza el mantenimiento periódico del turismo en un taller autorizado de Mercedes-Benz.

Refuerzos precisos de la estructura básica para soportar situaciones extremas

La carrocería del GLK se ha diseñado y dimensionado en conformidad con el catálogo de requerimientos a un SUV compacto. Está formada en un porcentaje elevado por modernas chapas de acero de alta resistencia, muy alta resistencia y extrema resistencia; estas piezas constituyen un 47% en peso. Los llamados puntos de aplicación de fuerzas –es decir, los enlaces entre la carrocería y el chasis– se han reforzado para garantizar una seguridad y un dinamismo elevados en cualquier circunstancia. Al mismo tiempo, estas medidas estructurales favorecen el confort, reduciendo los ruidos y las vibraciones a bordo, y contribuyen a hacer del GLK el líder en este campo en el segmento de los SUV compactos. También se han reforzado el grupo del piso, el túnel de la transmisión y los puntos de inserción de los montantes en la carrocería. El salpicadero está formado por cuatro piezas de chapa de espesor escalonado en función de los esfuerzos

individuales que tienen que soportar, que garantizan máxima estabilidad en combinación con un peso mínimo. Las piezas inferiores del salpicadero están formadas por chapa de 1,25 mm de espesor, mientras que las piezas superiores son de 0,8 mm. El elemento portante del tablero de instrumentos es un perfil recto de aluminio de sección rectangular, atornillado a los dos montantes delanteros, que contribuye pese a su bajo peso a aumentar la rigidez de la carrocería en esta zona. Un tirante suplementario une el tubo envolvente de la columna dirección con el salpicadero para impedir vibraciones del volante con el motor al ralentí.

Construcción que facilita posibles reparaciones

La sección frontal de la carrocería está atornillada a la estructura delantera; de ese modo, resulta más fácil y económico realizar reparaciones después de un accidente, pues no es necesario soldar los componentes. El módulo frontal consta de un perfil extrusionado de aluminio, una caja de impactos de una sola pieza de aluminio como elemento de unión con los largueros delanteros y un armazón de varias piezas de chapa de acero como soporte para los faros, el paragolpes, el depósito de agua lavaparabrisas y las cerraduras del capó. Un soporte integral de acero de alta resistencia sirve de base a los componentes del eje delantero y al motor. Aquí se sujetan las piezas de guiado de las ruedas, el engranaje de la dirección y los apoyos del motor. El módulo trasero consta de una pieza de acero de muy alta resistencia rígida a la torsión con cajas de impacto de chapa de gran resistencia soldadas.

Protección efectiva contra la corrosión para una larga vida útil

La protección anticorrosión asume un papel de especial importancia en los SUV y los vehículos todoterreno. Por este motivo, todos los modelos de la Clase GLK cuentan con mecanismos de protección perfectamente armonizados, basados en un galvanizado integral. En lugar de aplicar una capa homogénea de zinc por vía electrolítica sobre el exterior y el interior de la carrocería, se ha optado por un revestimiento selectivo de los

componentes, que mejora claramente la acción protectora.

Junto al galvanizado integral, otras medidas que aumentan la resistencia contra acciones corrosivas son la conservación de los espacios huecos de la carrocería, el sellado de las bridas de la carrocería y el empleo de un sistema moderno de pintura. Entre las sucesivas capas de recubrimiento que se aplican en la nave de pintado de la planta de Mercedes-Benz en Bremen hay que mencionar el fosfatado, el pintado por inmersión cataforética, la llamada capa funcional y el esmalte básico de color, así como el esmalte transparente más resistente al rayado basado en la nanotecnología. Por motivos de protección medioambiental, los ingenieros de desarrollo han renunciado a la aplicación de una capa de protección de PVC en los bajos del vehículo; en su lugar se utiliza un revestimiento integral de esta zona. Este sistema de revestimiento ofrece además ventajas aerodinámicas, puede sustituirse con facilidad y protege con fiabilidad los bajos del vehículo de los golpes de piedras.

Una tortura sistemática: la MEKO dinámica

Durante la fase de desarrollo, el GLK ha tenido que superar la prueba dinámica de resistencia a la corrosión de Mercedes-Benz denominada MEKO. Este método de ensayo se basa en la exposición a los climas más extremos de nuestro planeta: por ejemplo, la acción prolongada del frío y niebla salina en Canadá, el clima tropical con elevada humedad en Tailandia y las variaciones extremas de temperatura en Dubai, con la consiguiente formación de agua de condensación. También se tiene en cuenta el calor extremo bajo el tórrido sol de Sudáfrica, en combinación con recorridos prolongados sobre pistas no compactadas o de gravilla. Los especialistas en la tortura de automóviles han incluido en el programa de pruebas otros esfuerzos dinámicos, como las pistas de piso desigual, de barro y de piedras, las llamadas pistas de torsión, circuitos de alta velocidad y pistas de vadeo. Los ingenieros saben que la aplicación de esfuerzos mecánicos continuos y los fenómenos de fatiga son imprescindibles para comprobar la eficacia de las medidas de protección anticorrosión de la carrocería y las piezas adosadas. El programa de pruebas continuas dura 16 semanas, e incluye

fases de rociado con agua salina, calor húmedo y calor seco en cámaras climáticas, seguidas de los esfuerzos dinámicos. Durante los fines de semana, los pilotos de prueba se toman un merecido descanso mientras los automóviles siguen soportando el programa de torturas. Por ejemplo, se someten a frío ártico, a calor tropical o a lluvia continua en las cámaras climáticas. Con ello se da por finalizada la prueba de corrosión de larga duración de Mercedes-Benz. A fin de verificar los resultados, se desguaza la carrocería en sus partes componentes. Este desmontaje sistemático es imprescindible para evaluar la eficacia de la protección anticorrosión en las bridas y los espacios huecos de la carrocería y, si es necesario, definir las medidas de optimizado adecuadas.

MobiloLife: garantía de movilidad y conservación de valor

En numerosos países europeos, Mercedes-Benz otorga a los clientes de la Clase GLK y de cualquier otro turismo nuevo con la estrella una garantía de movilidad y conservación de valor. La garantía de movilidad MobiloLife tiene validez sin restricciones durante dos años a partir de la fecha de la primera matriculación. Esta garantía puede prolongarse hasta 30 años si se realiza el mantenimiento periódico del GLK en un taller autorizado de Mercedes-Benz. Las prestaciones de MobiloLife incluyen, entre otras, la reparación gratuita en un taller autorizado de Mercedes-Benz en caso de oxidación con penetración (desde el interior hacia el exterior) en la carrocería o el grupo del piso durante un máximo de 30 años. Además, se asegura la movilidad del propietario del vehículo durante la reparación de los daños por corrosión.

Máximo rendimiento aerodinámico en el segmento de los SUV

Las propiedades aerodinámicas y aeroacústicas constituyen un desafío muy especial en el proceso de desarrollo de un SUV compacto como el GLK. Normalmente, una carrocería con forma básica cúbica y parabrisas casi vertical constituye un obstáculo para una circulación armónica del aire en torno al cuerpo del vehículo. A pesar de ello, los especialistas de Mercedes han logrado reducir a un nivel muy bajo los ruidos del viento perceptibles

desde el interior del vehículo, especialmente a altas velocidades; la clave es la supresión de las vías de transmisión acústicas. Las medidas más importantes:

- una carrocería básica más rígida y medidas efectivas de hermetizado
- un concepto de hermetizado de las puertas con dos planos de juntas, e incluso tres en zonas críticas
- refuerzos en las superficies críticas de la carrocería exterior para reducir los ruidos de baja frecuencia debidos al viento de marcha
- recubrimientos insonorizantes de alta calidad en las superficies de chapa que pueden originar ruidos

El techo corredizo panorámico de cristal disponible como opción obedece a una innovadora configuración, con deflector de aire de malla, de manera que se evitan casi completamente el retumbado y las corrientes de aire pese a la amplia superficie de la abertura.

A pesar del gran tamaño de los retrovisores y las amplias aberturas para el aire de refrigeración, el GLK posee un coeficiente de resistencia aerodinámica c_x de 0,34. Con ello, asume el liderazgo en su segmento de mercado. Este excelente valor es el resultado del trabajo de perfeccionamiento de los especialistas en aerodinámica. En la carrocería, este optimizado se concreta en la conformación aerodinámica del faldón delantero, el faldón trasero y los grupos ópticos traseros, así como un hermetizado preciso del entorno del radiador y una conducción precisa del aire en el compartimento del motor para aprovechar mejor el caudal de aire disponible. No menos importantes son los detalles optimizados en el montante delantero, en los vierteaguas y en los retrovisores de gran tamaño. El revestimiento de gran superficie de los bajos, un difusor trasero con propiedades aerodinámicas y los spoilers delante de las ruedas reducen la resistencia a la penetración del vehículo en la zona inferior y en torno a las ruedas.

La excelente estabilidad direccional, especialmente a altas velocidades y bajo la acción del viento lateral, se debe a una distribución idónea de las fuerzas ascensionales entre el eje delantero y el eje trasero. Otro aspecto

que aumenta la seguridad son las medidas para evitar la acumulación de suciedad y agua de lluvia en los retrovisores exteriores, las ventanillas laterales y la luneta trasera. La configuración precisa del vierteaguas en el montante delantero impide que pueda rebosar agua hacia las ventanillas laterales, incluso al circular bajo lluvia intensa. La carcasa de los retrovisores recoge el agua en un canal que la rodea completamente y la conduce hacia el exterior hasta un punto de goteo definido. Para suprimir la suciedad de la luneta trasera se ha incorporado un lavalunetas, que se conecta automáticamente al acoplar la marcha atrás si está conectado el limpiaparabrisas delantero.

Potente sistema de alumbrado de serie, Intelligent Light System ILS como equipo opcional

La Clase GLK incorpora de serie un potente sistema de faros H7. La luz de carretera H7 utiliza los acreditados faros con reflectores multifoco. Los faros antiniebla de serie están integrados en el revestimiento del paragolpes; intermitentes adicionales con cuatro LED en la carcasa de cada retrovisor exterior aseguran una buena visibilidad de estos elementos de señalización, tanto desde delante como desde los lados.

Como equipo opcional está disponible el Intelligent Light System ILS con faros bixenón. A diferencia de los sistemas de alumbrado convencionales, este innovador equipo adapta las luces delanteras a las condiciones climáticas y a la situación dinámica del vehículo. Entre las funciones básicas de este equipo hay que mencionar las luces activas, la luz para carretera, la luz para autopista, la luz antiniebla ampliada y la regulación dinámica del alcance de las luces. La luz de giro está integrada en los faros principales. Descripción breve de las distintas funciones:

Luz para carretera:

En lugar de la acreditada luz de cruce convencional, con distribución asimétrica del alumbrado, los vehículos con ILS utilizan la nueva luz para carretera, que ilumina el margen de la calzada en el lado del conductor con

más intensidad y mayor alcance que hasta ahora. De ese modo, el conductor puede orientarse mejor en la oscuridad y reaccionar con mayor rapidez si otros vehículos, ciclistas o peatones cruzan la calzada.

Luz para autopista:

A partir de una velocidad de 90 km/h se conecta automáticamente la nueva luz para autopista, que aumenta el campo visual del conductor hasta un 90%. Esta función de alumbrado se activa en dos niveles. En primer lugar, el Intelligent Light System aumenta la potencia de las lámparas bixenón de 35 a 38 vatios, con lo que aumenta la intensidad lumínica; esto se refleja en un mejor alumbrado de la calzada y de los arcenes. A partir de los 110 km/h está a disposición el segundo nivel de la luz para autopista. El procesador eleva para ello ligeramente los módulos bixenón. El alcance de la nueva luz para autopista es de unos 120 metros; en el centro del foco luminoso, el conductor dispone de un campo visual unos 50 metros más largo que con la luz de cruce convencional.

Luz antiniebla ampliada:

La luz antiniebla ampliada mejora la orientación del conductor si la visibilidad es limitada. La nueva función de alumbrado se activa automáticamente si está conectado el piloto antiniebla y el vehículo circula a menos de 70 km/h. La técnica variable del Intelligent Light System permite bascular el faro bixenón del lado del conductor ocho grados hacia el exterior, y dirigir al mismo tiempo el foco luminoso hacia abajo. De ese modo se aumenta la intensidad de alumbrado de la sección interior de la calzada y se reduce el deslumbramiento del conductor resultante de la reflexión de la luz de los faros en la niebla. Las luces antiniebla ampliadas se desconectan de nuevo si el vehículo supera la marca de los 100 km/h.

Luces activas y luz de giro

Si están activadas las luces activas, los faros basculan en fracciones de segundo hasta 15 grados hacia los lados, en función del ángulo de giro del volante, la velocidad de guiñada y la velocidad del vehículo, mejorando claramente el alumbrado de la calzada. En una curva amplia de 190 metros

de radio, el conductor de un vehículo con luces activas goza de un campo visual 25 metros más largo que en un modelo con luz de cruce convencional. Esta función de alumbrado trabaja tanto con las luces de cruce como con las de carretera.

El equipamiento del Intelligent Light Systems ILS incluye grupos ópticos traseros de LED.

Infoautomovil.es

Un ambiente para sentirse a gusto, con el nivel típico de Mercedes

Viajar a bordo de la Clase GLK es una vivencia confortable, relajada y segura; de ello se encargan el diseño estético del habitáculo, que armoniza perfectamente con la forma de la carrocería, una habitabilidad generosa y una ergonomía perfecta en todas las plazas, un concepto de accionamiento ejemplar, el distinguido equipamiento y el climatizador automático. La carrocería de alta resistencia y estabilidad fomenta el bienestar de todos los ocupantes. Este fundamento inmovible favorece un nivel equilibrado de confort, pues mantiene reducido el nivel de ruidos y las vibraciones perceptibles en el habitáculo.

El canon de medidas de la carrocería permite aprovechar perfectamente el espacio interior del GLK, pese al reducido espacio vial que precisa (longitud 4.528 mm, anchura 1.840 mm). Las cotas más importantes para esta habitabilidad son sobre todo la generosa altura del vehículo (1.689 mm), la batalla larga (2.755 mm), el parabrisas en posición casi vertical (50 grados), el ancho de vía relativamente amplio (delante 1.567 mm, detrás 1.588 mm) y el túnel de la transmisión, muy estrecho para un vehículo con tracción a las cuatro ruedas. La concepción básica del GLK es la clave de la posición sobre el asiento característica de los todoterreno: la llamada cota de confort es equiparable a la de la Clase M, un vehículo considerablemente mayor. La relación entre el punto de referencia del asiento y el punto de referencia del talón es 318 milímetros delante y 347 milímetros detrás. De ese modo, y en combinación con la estructura ergonómica perfecta de los asientos, todos los ocupantes pueden viajar relajados, tanto en un desplazamiento breve por ciudad como en recorridos de varios cientos de kilómetros, o al atravesar zonas no compactadas. Al mismo tiempo, el GLK convence por el extraordinario confort de los accesos. Gracias al amplio ángulo de apertura de las puertas (65 grados delante, 73 grados detrás), el borde alto del techo y los umbrales estrechos, subir o bajar del GLK es sumamente sencillo y

confortable.

Posición perfecta sobre el asiento, ajuste eléctrico parcial de serie en los asientos delanteros

Todos los ocupantes del GLK disfrutan de un nivel convincente de confort en sus asientos. Los especialistas en ergonomía de Mercedes han prestado especial atención al «puesto de trabajo» del conductor: el asiento, el volante y el grupo de pedales, adaptados a la posición más vertical del asiento, se encuentran en un mismo eje. Este dimensionado básico crea condiciones ideales para una configuración ergonómica ideal del puesto de conducción. Una gama de ajuste amplia y la generosa altura hasta el techo (1.010 mm) permiten que los conductores de cualquier estatura, incluso de más de dos metros, asuman una posición confortable y puedan accionar cómodamente todos los mandos. El asiento del conductor puede desplazarse 265 mm en dirección longitudinal y 54 mm en altura; la gama de ajuste de serie del volante permite desplazar este componente 60 mm en sentido axial y 50 mm en dirección vertical. Estas cotas son inéditas en un vehículo de esta categoría.

Todos los modelos que se ofrecen en la fecha de lanzamiento de la serie cuentan con ajuste eléctrico parcial de los asientos: la altura del asiento y la inclinación del respaldo se ajustan pulsando una tecla. Además, el asiento del conductor incorpora de serie un apoyo lumbar manual con 2 vías de ajuste. Si se elige el equipo opcional «asiento eléctrico integral con 10 vías de ajuste», con apoyo lumbar eléctrico de 4 vías de ajuste para el conductor y el acompañante, los asientos y los reposacabezas delanteros se ajustan utilizando los conocidos elementos de 3 piezas en el panel de mandos de la puerta. La función integrada de memoria conserva y restablece automáticamente la posición programada para el asiento, la columna de dirección y los retrovisores exteriores. Además, también puede activarse la ayuda para el acceso. Los reposacabezas activos delanteros son un equipo nuevo, y es posible ajustar tanto la altura como la inclinación.

Los ocupantes de las plazas traseras disfrutan igualmente de una habitabilidad muy generosa para un vehículo del segmento de los SUV compactos. Además de una altura hasta el techo de 1.012 mm, también resultan convincentes la anchura a la altura de los hombros (1.408 mm) y a la altura de los codos (1.440 mm) y el espacio efectivo para las piernas: 891 mm. Los reposacabezas de las plazas laterales de esta fila de asientos permiten ajustar la altura y la inclinación.

Maletero variable de gran capacidad

El maletero del GLK tiene una capacidad de 450 litros si se coloca equipaje hasta la altura de los respaldos de los asientos traseros; la anchura mínima del maletero es 950 milímetros. Si se precisa más espacio de transporte es posible abatir completa o parcialmente los respaldos de los asientos traseros, en una proporción de 1 a 2, con lo que se obtiene una superficie de carga prácticamente plana. Este concepto facilita el manejo en comparación con los sistemas de otros fabricantes, como un banco trasero plegable. Si se abate el respaldo completo hacia delante se dispone de un volumen de 1.550 litros para el equipaje, con una longitud de 1.674 milímetros. A fin de aumentar la seguridad, siempre que está desbloqueado el respaldo trasero se enciende un piloto rojo en la tecla de desbloqueo.

En el maletero, que puede cerrarse con un estor cubreequipajes, se han dispuesto argollas de sujeción de serie para asegurar el equipaje. Además se han previsto ganchos para bolsas de la compra, ganchos para colgar ropa en el revestimiento del portón trasero, una toma de corriente de 12 voltios y lámparas para alumbrar el maletero. El equipamiento de serie incluye además un espacio adicional debajo del piso abatible del maletero, con un volumen de 86 litros. Una bandeja portaobjetos extraíble divide el espacio disponible. Como opción a bordo: la red separadora de seguridad y un «portón trasero EASY PACK», que puede abrirse y cerrarse pulsando una tecla situada junto al asiento del conductor o mediante el radiotelemando del sistema de cierre del vehículo.

Equipamiento de confort completo de serie, opciones de lujo

La gama de modelos de la Clase GLK ofrece un equipamiento de confort especialmente generoso, incluso en el modelo básico GLK 220 CDI 4MATIC con un motor de 170 CV (véase la lista de equipos). Además, los compradores del GLK pueden revalorar su vehículo con equipos que aumentan el confort y que normalmente están reservados a los automóviles de las clases superiores. Mercedes-Benz ofrece para la Clase GLK, entre otros equipos:

- «paquete deportivo interior»: volante de 3 radios en cuero con levas de cambio, molduras de aluminio en el tablero de instrumentos y en los revestimientos de las puertas delanteras y traseras, listones de umbral de acero inoxidable, paquete de alumbrado interior, cuadro de instrumentos color plata mate con tubos, tapizado combinado de tela y símil de cuero ARTICO, pedales deportivos en efecto de acero inoxidable, palanca de cambios en cuero con aplique cromado
- «equipamiento interior en cuero»: tapizado en cuero, incluyendo los apoyabrazos traseros, en color negro, gris alpaca, beige arena o beige macadamia, paquete de alumbrado interior con difusores de aire iluminados, iluminación del espacio reposapiés delantero, iluminación de los tiradores de las puertas, luces de salida y de advertencia en la parte inferior de las puertas delanteras y traseras, alfombrillas especiales delante y detrás, alfombrilla reversible en el maletero
- «molduras de madera»: madera de «pino marrón mate» o «raíz de nogal» para el plano de molduras en el tablero de instrumentos, los cuatro paneles de mandos en las puertas, la cubierta de la corredera del cambio y el cenicero

Otros equipos de confort disponibles por separado para el habitáculo:

- calefacción de asiento delante
- COMAND APS con pantalla central de 7,5 pulgadas centrada en el tablero de instrumentos, radio integrada, reproductor de CD/DVD,

navegación por disco duro con registro de la ruta al salir de las regiones digitalizadas, manejo del teléfono y menú para todoterreno, combinable con sintonizador de TV y cámara de marcha atrás

- cristales tintados oscuros
- KEYLESS-GO
- Media Interface
- PARKTRONIC
- retrovisores interior y exterior con función antideslumbrante automática
- sistema de entretenimiento para las plazas traseras con 2 pantallas de 8 pulgadas, radiotelemando, 2 auriculares de infrarrojos, toma AUX-IN para equipos multimedia como consolas de videojuegos o reproductores de DVD
- techo corredizo/elevable panorámico eléctrico
- volante multifunción en cuero

Como opción puede encargarse un nuevo equipo LINGUATRONIC en combinación con COMAND APS y AUDIO 50 APS, con funciones ampliadas que aumentan el confort en el manejo de los sistemas de audio, comunicación y navegación. El mando fónico reconoce los comandos hablados, que pueden entrarse sin necesidad de entrenamiento y con independencia de la voz y la tonalidad del usuario. El sistema se activa con un mando en el lado derecho del volante multifunción y permite hacer uso de las siguientes funciones: establecer una conexión telefónica entrando el número de teléfono, manejar el equipo de audio, consultar el listín telefónico global y controlar el equipo de navegación.

Habitáculo con clima agradable bajo todas las condiciones

El equipamiento de confort de serie incluye un sofisticado sistema para asegurar una temperatura ideal en el habitáculo en cualquier situación, incluso bajo temperaturas exteriores glaciales o tropicales, y evitar la entrada del polvo al circular sobre pistas no compactadas y del polen en primavera. El equipamiento de serie de todos los modelos GLK consta del climatizador automático THERMATIC de 2 zonas, con regulación por

separado de la temperatura del habitáculo a la derecha y a la izquierda. En el modo automático se regula de forma progresiva la velocidad del ventilador en función de la diferencia de temperatura entre el valor nominal y el valor real. Una red completa de sensores transmite al equipo electrónico de mando la información necesaria: junto a los dos sensores de temperatura interior se utiliza para calcular el clima ideal la señal del sensor de temperatura exterior. Un sensor solar, que registra tanto la intensidad como la dirección en que inciden las radiaciones del astro adapta automáticamente el caudal y la temperatura del aire de ventilación y mejora la regulación de la temperatura interior.

Para los ocupantes de las plazas traseras se han dispuesto dos difusores centrales en la parte trasera del revestimiento del túnel de la transmisión. Es posible regular por separado el caudal de aire y la orientación de los difusores. THERMATIC incluye otras funciones de confort: si se mantiene oprimida durante más de dos segundos la tecla para recirculación de aire, se cierran todas las ventanillas abiertas y el techo corredizo-elevable (función de aislamiento del habitáculo). Si se mantiene de nuevo oprimida esta tecla durante unos 2 segundos, se colocan las ventanillas en la posición ajustada anteriormente y se abre la trampilla de aire del exterior.

A bajas temperaturas en el exterior, el intercambiador de calor del circuito de calefacción con una potencia calorífica de 11,0 kW garantiza un ambiente agradable en el habitáculo. Con el fin de acortar la fase de calentamiento después del arranque en frío en las versiones diesel GLK 220 CDI y GLK 320 CDI, en estos modelos se incorpora un elemento PTC (coeficiente de temperatura positivo), un módulo de calefacción controlado por vía electrónica. A diferencia de los equipos convencionales, en los que se emplea combustible diesel adicional en un calentador para acortar la fase de calentamiento, este sistema es más eficiente y genera menos emisiones contaminantes.

Como opción puede encargarse el climatizador automático de confort de 3 zonas, que aumenta claramente las posibilidades de regulación. En

combinación con esta versión de equipamiento pueden controlarse además la temperatura del habitáculo y el caudal de aire en las plazas traseras mediante una unidad de mando separada en la consola central trasera, o puede elegirse la regulación automática. Si se acciona la tecla REST con el motor parado, se caldea o se ventila el habitáculo durante unos 30 minutos en función de la temperatura ajustada en la unidad de manejo y de la temperatura exterior.

Innovador concepto de manejo visualizado

El concepto de manejo visualizado del GLK define un nuevo estándar en la categoría de los SUV compactos. Una estructura ordenada de los mandos, un display fijo para los sistemas de infoentretenimiento centrado en la parte superior del tablero de instrumentos y diferentes volantes multifunción simplifican el trabajo del conductor. Nuevos colores y atractivos gráficos facilitan el uso de las distintas aplicaciones con ayuda de un esquema ordenado de menús. Las funciones del vehículo –por ejemplo, los ajustes del climatizador– se controlan por medio de mandos clásicos, dispuestos de forma ordenada en grupos.

El cuadro de instrumentos Entry se utiliza en combinación con un volante multifunción de 4 teclas. En el segmento izquierdo se muestran mediante indicadores analógicos el contenido del depósito de combustible y la temperatura del líquido refrigerante; un display digital de una línea indica la temperatura exterior. Un segundo display de dos líneas, integrado en el velocímetro situado en el centro del cuadro de instrumentos, visualiza el kilometraje total y diario, y reproduce en caso necesario mensajes de advertencia. En el campo de visualizado derecho existen un cuentarrevoluciones analógico y un display para la hora o la marcha seleccionada en el cambio 7G-TRONIC. Si se elige el cuadro de instrumentos Midline se añade un display retroiluminado de 4,5 pulgadas dentro del velocímetro redondo, que amplía las posibilidades de visualizar informaciones. El indicador multifunción visualiza entre otras informaciones un menú de configuración para los ajustes del vehículo, los mensajes del

ordenador de mantenimiento, los datos del equipo de navegación, las funciones del sistema de audio, los datos del ordenador para viaje, las funciones de telefonía, los mensajes del control de la presión de inflado de los neumáticos o el avisador de pérdida de presión en los neumáticos y el nivel de aceite en el motor.

Si se incorpora el sistema de infoentretenimiento opcional COMAND APS, que incluye entre otros componentes un monitor de color de 7,5 pulgadas, radio integrada, unidad de CD/DVD, navegación por DVD o disco duro, funciones de telefonía y menú para todoterreno, se monta el controlador en una posición ergonómica ideal por delante del apoyabrazos central del conductor. El control de los distintos menús es intuitivo, y se basa en el esquema lógico conocido y acreditado en la Clase S. Una serie de teclas de mando directo facilitan el acceso a las funciones más importantes.

Una estrella en carretera, convinciente campo a través

El tren de rodaje AGILITY CONTROL confiere a la Clase GLK una gran flexibilidad, que le permite solucionar el dilema a que se ven enfrentados los ingenieros a la hora de diseñar la suspensión y los amortiguadores de un SUV: por un lado, se trata de crear un vehículo ágil y deportivo en carretera, confortable y de marcha suave; al mismo tiempo, se exige alta idoneidad para todoterreno. Si se otorga prioridad al carácter activo y deportivo, hay que equipar el vehículo con elementos rígidos, tanto en la suspensión como especialmente en los amortiguadores. A su vez, esto impide lograr el confort deseado de la suspensión, típico de un modelo de la marca con la estrella, y limita las posibilidades de desplazarse sobre terrenos no compactados. Si se montan amortiguadores blandos para optimizar el confort de los ocupantes y la idoneidad para circulación campo a través, disminuye necesariamente el dinamismo. Una solución a este dilema es la «amortiguación variable en función de la amplitud». Se elige para ello un dimensionado flexible para las fuerzas que ejerce el amortiguador. Al circular por carreteras con un trazado suave, o al desplazarse a baja velocidad fuera del asfalto, el sistema opera con una característica blanda que aumenta el bienestar de los ocupantes, así como la aptitud para todoterreno. A fin de conservar este bienestar al circular de una forma más brusca, o en maniobras rápidas de cambio de carril, los amortiguadores asumen más protagonismo en situaciones de este tipo, reaccionando con más dureza y aumentando la estabilidad del vehículo.

Los sistemas de dirección del GLK

En los modelos con motor V6, el conductor cuenta con la ayuda de una dirección paramétrica de serie, que le presta la servoasistencia ideal en cualquier situación. Así, aparcar el vehículo o maniobrar fuera de la carretera se convierten en un juego de niños, pues se dispone de la

asistencia plena en la dirección. A mayor velocidad disminuye esta asistencia a favor de una mayor estabilidad. En el GLK 220 CDI 4MATIC se utiliza una dirección electrohidráulica de alta precisión. El perfeccionamiento sistemático de las dos versiones de la dirección ha permitido aumentar el confort en el manejo del volante. Por ejemplo: los ingenieros han desacoplado el módulo del airbag integrado en el volante para evitar la transmisión de vibraciones. Esta reducción de las masas no suspendidas en el sistema supone una mejora adicional del confort de la dirección.

Llantas de 17 pulgadas y avisador de pérdida de presión en los neumáticos

Todos los modelos de la Clase GLK salen de fábrica con neumáticos más anchos detrás; en combinación con el tren de rodaje AGILITY CONTROL y la distribución asimétrica del momento de propulsión entre el eje delantero y el eje trasero, se sienta la base para una transmisión perfecta de la fuerza de tracción entre los neumáticos y la calzada. Cuanto mejor sea esta transmisión, menos tienen que intervenir los sistemas electrónicos de control de la estabilidad.

Es posible elegir entre dos reglajes básicos para el tren de rodaje. En los modelos equipados con el «paquete estético todoterreno», el GLK opera con un recorrido largo de la suspensión y un dimensionado básico relativamente blando con el fin de mejorar el comportamiento fuera de las vías compactadas. Si el cliente opta por el «paquete deportivo exterior», sale de fábrica con un tren de rodaje deportivo de altura rebajada en 20 milímetros y muelles más cortos, amortiguadores más duros y estabilizadores transversales más fuertes. Con ello aumenta el dinamismo al circular de modo deportivo sin que disminuya de forma decisiva el confort equilibrado del vehículo.

En la versión optimizada para circular por carretera, con el «paquete deportivo exterior», se montan en el eje delantero llantas de aleación de tamaño 7,5 J x 19 con neumáticos 235/50 R 19, mientras que el eje trasero

utiliza ruedas 8,5 J x 19 con neumáticos de dimensiones 255/45 R 19. Si se elige el «paquete estético todoterreno» se montan delante llantas de aleación 7,5 J x 17 con neumáticos 235/60 R 17 y detrás llantas 8,0 J x 17 con neumáticos 255/55 R 17. Como opción pueden encargarse los neumáticos All Terrain para todoterreno de la gama de accesorios, optimizados para el GLK. Todos los modelos cuentan con el sistema TIREFIT para subsanar defectos en los neumáticos. Como opción alternativa se ofrece una rueda de emergencia, que puede montarse en el eje delantero o en el eje trasero.

A fin de que los posibles defectos en los neumáticos no tengan consecuencias desagradables, todos los GLK cuentan con un avisador de pérdida de presión en los neumáticos. Este sistema detecta pérdidas repentinas de presión en un neumático y las señala mediante un mensaje de advertencia en el cuadro de instrumentos. El control de la presión de inflado de los neumáticos es un equipo opcional que aumenta la seguridad. Si la presión de inflado es incorrecta, o si se producen pérdidas de presión ocultas, se muestra el mensaje «Comprobar neumáticos»; si la caída de presión es más rápida, el texto del mensaje es «Atención: neumático defectuoso». El sistema de control de la presión de los neumáticos detecta automáticamente el montaje de neumáticos o ruedas nuevos.

Adaptive Brake: moderno sistema de regulación de los frenos con funciones adicionales

El nuevo sistema de regulación de los frenos ADAPTIVE BRAKE incluye las funciones básicas del sistema antibloqueo de frenos ABS, el sistema de control de tracción ASR y la regulación del momento de guiñada GMR. El ABS y el ASR detectan y regulan el dinamismo longitudinal, el GMR el dinamismo transversal. Si el ADAPTIVE BRAKE detecta una situación crítica de conducción, interviene de forma precisa sobre los frenos y sobre la gestión del motor para conservar o restablecer la tracción y la estabilidad, siempre dentro de los límites impuestos por las leyes de la física.

Una serie de funciones adicionales de frenado hacen el ADAPTIVE BRAKE

más seguro y más confortable que nunca. La ayuda al arranque en pendientes (Hill-Start-Assist) impide que el vehículo se ponga en marcha por sí mismo en dirección opuesta a la deseada por el conductor. Otra función ampliada es el llamado llenado anticipado. Siempre que el conductor retira rápidamente el pie del acelerador, el sistema prepara un posible frenado de emergencia apoyando las pastillas de los frenos sobre los discos sin que aumente de forma apreciable la presión de frenado. Si el conductor se ve obligado realmente a frenar a fondo, esta acción preventiva acorta claramente la distancia de parada, pues la presión del sistema de frenos aumenta inmediatamente al accionarse el pedal. La capacidad de ADAPTIVE BRAKE de generar presiones de frenado precisas, incluso a muy bajo nivel, permite activar breve y ligeramente los frenos para acercar las pastillas a los discos y eliminar la capa de agua depositada al circular bajo la lluvia. De ese modo disminuyen el tiempo de respuesta de los frenos y la distancia de parada. La intervención sobre los frenos se repite automáticamente al alcanzarse un determinado número de ciclos del barrido del limpiaparabrisas, a no ser que el conductor active directamente los frenos.

El GLK incorpora de serie la luz de freno adaptativa. Si el vehículo experimenta una deceleración elevada, este sistema conecta la luz de freno de forma intermitente para señalar a los conductores de los vehículos que circulan por detrás una maniobra de frenado de emergencia; si el vehículo se detiene después de un frenado intenso a partir de una velocidad mayor de 70 km/h, se conectan automáticamente los intermitentes de advertencia.

4MATIC: potente propulsión integral con modernos sistemas de regulación

El ramal de transmisión 4MATIC de la Clase GLK es uno de los sistemas de tracción integral más eficientes existentes; sus sistemas de regulación son ejemplares. Gracias a su concepción compacta, ligera y con bajas pérdidas por fricción, con motor en posición longitudinal y un bloque formado por el cambio y la caja de transferencia, este equipo tiene ventajas decisivas frente a los sistemas con unidad de propulsión en sentido

transversal. El consumo de combustible es equiparable al de un vehículo con propulsión convencional. El nivel de vibraciones y de ruido no tiene nada que envidiar al de los vehículos de las gamas superiores.

La distribución básica del momento de propulsión entre el eje delantero y el eje trasero (45 a 55%) garantiza en cooperación con los sistemas de control de la estabilidad ESP[®], ASR y 4ETS un comportamiento siempre seguro y previsible. Para el dimensionado de los sistemas electrónicos de regulación, los ingenieros del Centro Tecnológico de Mercedes-Benz (MTC) han prestado especial atención a un comportamiento autodireccional definido y subvirador. Los modelos de la Clase GLK muestran este comportamiento sobre las condiciones más variadas de la calzada: tanto sobre carreteras secas como al circular bajo la lluvia, con nieve, hielo o en pistas no compactadas.

El nuevo acoplamiento de láminas en el diferencial central apoya la acción de este sistema si la adhesión de los neumáticos al piso es especialmente baja: por ejemplo, sobre nieve o hielo. El bloqueo básico de 50 Nm entre el eje delantero y el eje trasero conlleva un aumento significativo de la tracción, sin detrimento de la elevada estabilidad direccional, de modo que el GLK asume el liderazgo entre los vehículos sin bloqueos mecánicos del diferencial.

Prestaciones excelentes fuera del asfalto con el «paquete técnico Offroad»

La tecla para todoterreno en la consola central mejora considerablemente la capacidad de avance del GLK sobre terrenos escarpados en los modelos equipados con el «paquete técnico Offroad». Si se acciona esta tecla entra en acción un programa especial de conducción, que varía los puntos de cambio de la transmisión automática 7G-TRONIC, conmuta a un diagrama característico más «suave» del acelerador y activa las funciones todoterreno del ESP[®] con ABS para todoterreno y un 4ETS especial para circular campo a través. En ese caso, el procesador interviene menos en la

gestión del motor, y el sistema tolera un mayor resbalamiento de las ruedas. Esta estrategia de regulación mejora la tracción en todoterreno, especialmente sobre pisos con coeficiente de fricción reducido como arena, gravilla y canchales. El ABS para todoterreno se introdujo en la actual versión de la Clase M. Para detectar las características de los distintos tipos de piso, el procesador compara permanentemente los modelos de resbalamiento de las ruedas. De aquí se derivan distintas estrategias de deceleración para desplazamientos sobre terrenos accidentados, como rocas, arena, canchales, gravilla o barro.

En esta versión de equipamiento, con el «paquete técnico Offroad», el cambio automático dispone, además del modo de confort (C) y el modo deportivo (S), de un programa manual de cambio (M). Si se activa, el conductor puede seleccionar la relación idónea utilizando levas de cambio en el volante multifunción. Este modo de operación es garantía de disfrute de la conducción fuera de la carretera.

Otro interruptor activa el control de velocidad en descensos DSR, que mantiene automáticamente una velocidad seleccionada previamente entre 4 y 18 km/h al descender pendientes acusadas. El conductor del GLK puede variar en cualquier momento la velocidad ajustada utilizando la palanca del Tempomat. Este detalle de equipamiento, importante al conducir por terrenos especialmente accidentados, es una exclusiva de Mercedes-Benz. Los sistemas convencionales de los competidores mantienen solamente la velocidad del vehículo en el momento de su activación, pero no permiten variarla durante el proceso de regulación. El equipamiento para terrenos agrestes del «paquete técnico Offroad» para el GLK se completa con una protección técnica de los bajos, que conjuga alta resistencia con bajo peso.

Si el vehículo está equipado con el sistema COMAND APS, se completa el sistema de navegación con una función adicional, especialmente práctica para los recorridos campo a través. Si se abandona el área de cobertura de los planos digitalizados, el conductor puede activar el registro de la ruta,

que se memoriza automáticamente en el sistema de navegación. A continuación es fácil retornar al punto de partida, siguiendo el principio del hilo de Ariadna.

Los datos de la carrocería relevantes para la circulación todoterreno hablan por sí mismos. Gracias a la altura libre sobre el suelo de 201 milímetros y los voladizos cortos (delante 816 mm, detrás 957 mm), el ángulo de ataque es 23 grados y el ángulo de salida 25 grados, mientras que el ángulo de cresta asciende a 19 grados. El GLK puede ascender cuestas de un 70% y soporta una inclinación lateral máxima de 35 grados. Junto con la batalla relativamente compacta de 2.755 milímetros y un peso de 1.830 kilogramos, bajo en comparación con otros SUV, el GLK posee una aptitud ideal para moverse con soltura por terrenos muy accidentados.

El programa electrónico de estabilidad ESP[®] incluye, junto al avisador de pérdida de presión en los neumáticos de serie, una función de estabilizado para remolques. Se trata de un programa especial que puede aliviar situaciones críticas de conducción al circular con remolque, mediante intervención precisa sobre los frenos del vehículo tractor en el momento en que se presentan movimientos pendulares. La carga máxima remolcable es 2.000 kilogramos.

Desarrollo del vehículo bajo condiciones extremas

El reglaje de los sistemas de control de la estabilidad es uno de los mayores desafíos en la fase de desarrollo de un SUV. En comparación con un turismo convencional, este tipo de vehículos tiene que poder cubrir una gama mucho más amplia de requerimientos: además de garantizar la seguridad activa, el confort y el placer de conducción sobre carreteras asfaltadas, hay que extender este requerimiento a las pistas, los caminos no compactados y terrenos accidentados. Además, los sistemas deben trabajar con fiabilidad bajo todas las condiciones meteorológicas posibles (e imaginables) en todas las zonas climáticas de nuestro planeta. Por este motivo, los ingenieros del departamento de pruebas buscan las condiciones

más duras existentes en el mundo para llevar a los SUV como el GLK a su límite de resistencia, a fin de poder asegurar que los vehículos de serie puedan funcionar con fiabilidad durante un periodo de tiempo largo, por adversas que sean las condiciones de manejo y del entorno.

Algunos ejemplos de este programa de desarrollo son los recorridos bajo el implacable calor del desierto de Namib y las pruebas de medición y regulación de los prototipos del GLK bajo las condiciones árticas del Círculo Polar Norte. La alternancia continua entre «Fire & Ice» es aval de que los resultados obtenidos no se influyen mutuamente de forma negativa. Este mismo principio de armonización se ha utilizado para optimizar al GLK en otros campos en los que existen conflictos de objetivos, como el programa de desarrollo «Climb & Speed»: ¿permite el reglaje del tren de rodaje del GLK conducir con estabilidad y seguridad en un circuito de alta velocidad? ¿Se consigue al mismo tiempo el confort típico de Mercedes sobre pistas de suelo desigual? ¿Resulta convincente su capacidad de ascenso sobre terreno no compactado? Durante la fase de pruebas, los responsables de desarrollo recorrieron en total unos 4,5 millones de kilómetros en todo el mundo. Las pruebas prácticas se completan con extensos programas de medición en prototipos, utilizando diferentes bancos de ensayo, así como con simulaciones precisas con ayuda de prototipos digitales. Durante la fase de desarrollo, los especialistas de Mercedes probaron de forma virtual unas 1.000 versiones diferentes del vehículo, llevando a cabo más de 220.000 maniobras de conducción en el ordenador.

Para armonizar los sistemas electrónicos de regulación, como el ESP®, el 4ETS, el ASR y el ABS se recurre a criterios objetivos de medición, que reflejan el mayor nivel tecnológico posible; no obstante, no puede renunciarse a la sensibilidad y la experiencia de los ingenieros del departamento de pruebas. Los especialistas en desarrollo del MTC han optimizado la calidad de la regulación y la interacción entre los distintos sistemas con el fin de aumentar claramente el rendimiento de la cadena cinemática. Al comienzo de los recorridos de prueba, los distintos sistemas de regulación se influían mutuamente bajo determinadas condiciones, de

manera que no podía aprovecharse una parte del momento de propulsión: por ejemplo, al circular sobre terrenos accidentados. Al final de la fase de pruebas, la interacción en red de los sistemas era tan armónica que las ruedas podían aprovechar un par motor adicional de unos 40 Nm para impulsar el vehículo.

Dos entrevistas realizadas durante las pruebas de optimización «Fire & Ice» en el invierno polar y en el desierto de África meridional nos permiten hacernos una idea de la labor de desarrollo de los ingenieros. En primer lugar, opina Thomas Merker, jefe responsable de desarrollo de la Clase M, la Clase GL y la Clase GLK de Mercedes-Benz, con ocasión de las pruebas de resistencia bajo el calor del desierto de Namib:

¿Por qué se desplazan a Namibia para los recorridos de prueba? ¿Qué desafíos especiales tiene que afrontar aquí el GLK?

Dentro de nuestro proceso global de desarrollo, Namibia cubre una parte de los desafíos que queremos superar con nuestro GLK. En el desierto de Namib encontramos exactamente las condiciones que buscamos para el programa de tortura bajo condiciones extremas de calor. Por un lado, la temperatura. El aire se calienta aquí por encima de los 50 grados centígrados y la temperatura superficial de determinados objetos puede alcanzar los 80 grados. A esto se suman una arena especialmente fina, las temidas pistas onduladas y los periplos por zonas rocosas. Los equipos que soportan estas condiciones no tienen nada que temer en cualquier otro desierto del mundo. Como es natural, los datos recogidos en el desierto de Namibia se contrastan con los resultados de las pruebas en otras regiones o bajo condiciones diferentes. Las medidas de optimizado tienen que poder satisfacer requisitos contrapuestos, y los equipos deben ser igualmente fiables bajo el frío glacial del círculo polar, el clima húmedo y caliente de los Trópicos y las condiciones climáticas de Europa Central.

¿Qué tipo de pruebas se llevan a cabo aquí?

Por un lado, verificamos la estabilidad térmica del vehículo completo, y comprobamos si sus equipos –desde el tren de rodaje Agility Control hasta

los sistemas electrónicos de regulación– trabajan de forma ideal bajo las condiciones extremas de la carretera y del entorno. Al mismo tiempo se comprueba la resistencia a la arena: un desafío especial para el GLK.

¿Es necesario someter al GLK a condiciones extremas de este tipo? La mayoría de los clientes utilizarán el vehículo para moverse por carretera en los países occidentales.

Dentro de los SUV y vehículos todoterreno de Mercedes-Benz, como la Clase G, la Clase GL y la Clase M, el GLK es sin duda la serie de modelos más orientada a la circulación por carretera. No obstante, otorgamos una gran importancia a su viabilidad fuera de las pistas compactadas y bajo condiciones ambientales extremas. Esto forma parte de la filosofía de los SUV de Mercedes-Benz: pese a que pocos clientes utilizarán el vehículo fuera del asfalto, tenemos que optimizarlo para estos casos y garantizar un determinado nivel de prestaciones.

Además, se trata de cubrir también los mercados de países con condiciones ambientales extremas, como por ejemplo Rusia o los estados del Oriente Medio. A esto hay que sumar los requisitos en los mercados más recientes, como India o China. En definitiva, nuestros clientes en Europa se benefician también del desarrollo en este campo. No hacemos distinciones en los vehículos destinados a los diferentes mercados.

¿Existen exigencias contrapuestas? ¿Qué conflictos hay que solucionar para que el GLK pueda satisfacer los severos requerimientos de Mercedes, tanto en un entorno ártico a temperaturas por debajo de –30 grados como en el desierto, a más de +45 grados?

En primer lugar hay que garantizar que la modificación de un parámetro para asegurar la resistencia a temperaturas ambientales elevadas no perjudica el rendimiento del vehículo bajo condiciones árticas. Un ejemplo: si optimizamos la conducción del aire de refrigeración del motor exclusivamente para soportar el calor extremo del desierto, tendríamos problemas en la fase de calentamiento del motor a temperaturas externas muy bajas, y viceversa. Es necesario trabajar de forma sistemática para

cubrir todos los requerimientos. Lo mismo puede decirse de otros campos de desarrollo. ¿Alcanza la calefacción pronto el rendimiento deseado a una temperatura exterior de 30 grados bajo cero? ¿Refrigera el THERMOTRONIC con rapidez el habitáculo bajo la radiación solar intensa a una temperatura del aire de +45 grados? ¿Funciona el sistema de suministro de combustible del motor? ¿Conserva el combustible diesel su fluidez a temperaturas bajas extremas? ¿Se evita con seguridad la formación de burbujas de vapor en los motores de gasolina bajo temperaturas muy elevadas? ¿Trabajan los sistemas de filtrado del motor y del habitáculo con fiabilidad? ¿Satisfacen los distintos sistemas de hermetizado la tarea encomendada?

¿Pueden apreciarse rasgos paralelos en los esfuerzos que tiene que soportar el GLK bajo las condiciones extremas mencionadas?

Puede resultar increíble, pero existen en realidad rasgos paralelos. Por ejemplo: los esfuerzos que soporta el vehículo al circular sobre dunas o arena profunda son muy similares a los que se dan sobre carreteras con nieve recién caída o en los puertos alpinos. La nieve en polvo presenta un comportamiento similar al del polvo del desierto. Recordemos nuestra experiencia al circular en caravana: en invierno, el vehículo delantero levanta una nube de nieve fina al desplazarse sobre la calzada nevada; en invierno, una pista seca origina una nube de polvo. En ambos casos tenemos que evitar la aspiración de partículas y la obturación de los sistemas de filtrado del motor o del equipo de ventilación del habitáculo.

En una segunda entrevista, preguntamos a Wolfgang Keller, jefe de pruebas del vehículo completo de la Clase M, GL y GLK de Mercedes-Benz, sobre las condiciones especiales de ensayo en el Círculo Polar Ártico:

Una vez finalizadas las pruebas en el desierto de Namib, van a comenzar los ensayos en un entorno ártico, cercano al Círculo Polar. Las condiciones no pueden ser más contrapuestas. ¿Qué conocimientos espera de este cambio climático extremo?

Los recorridos de prueba en el Círculo Polar forman parte de nuestro procedimiento de autorización antes de la producción en serie, al igual que el programa de optimizado en Namib. En ambos casos se utilizan los mismos vehículos de prueba: de ese modo podemos asegurar que los vehículos que se entreguen a los clientes satisfacen las elevadas exigencias de Mercedes. Es poco probable que nuestros clientes recorran con su GLK el desierto de Namibia, y más adelante las estepas nevadas del norte de Europa. No obstante, quien utiliza su GLK con intensidad –por ejemplo, para viajar a las pistas de esquí en los Alpes y pasar las vacaciones de verano en España– tiene que soportar condiciones similares a las que hemos simulado.

¿No se comprueban estas propiedades en una fase anterior de desarrollo?

Es evidente que probamos todos los componentes del vehículo en las fases anteriores de desarrollo, tanto en vehículos especiales de pruebas como en bancos de ensayo y mediante simulación en el ordenador, con ayuda de nuestros prototipos digitales. No obstante, al final del proceso de desarrollo hay que armonizar el vehículo completo, una vez que todos los módulos han alcanzado el nivel de funcionalidad y fiabilidad exigido. De ese modo se garantiza que el sistema integrado armoniza perfectamente y trabaja de forma ideal y fiable bajo todas las condiciones. Puede comparar esta tarea a la construcción de un piano de cola: también en este caso hay que desarrollar y producir con sumo esmero y precisión cada uno de los componentes. Pero, una vez ensamblado el instrumento, se precisa una tarea minuciosa de afinado para alcanzar el sonido ideal, que es lo que nosotros también queremos para nuestros clientes.

¿Qué diferencias tienen que superar los sistemas de regulación de la estabilidad en Namibia y en el norte de Suecia?

En Namibia, la adherencia de las ruedas al piso es baja, pero relativamente constante, tanto en las pistas de arena como en las dunas. Por lo tanto, es importante distribuir el momento de propulsión y de frenado de forma homogénea entre las cuatro ruedas, con el fin de asegurar la máxima

tracción y una elevada estabilidad. En el Círculo Polar rigen condiciones mucho más exigentes. Aquí tenemos que contar con coeficientes de fricción muy diferentes: en un tramo de pocos metros pueden alternarse nieve suelta con nieve compactada, hielo pulido y superficies de asfalto. Nuestra tarea es garantizar la estabilidad y por consiguiente la seguridad en cualquier situación, tanto al acelerar como al frenar y al tomar curvas. En este caso, la capacidad de avance asume un papel subordinado.

¿Existen otros desafíos a la hora de armonizar los sistemas de regulación bajo condiciones árticas?

Sobre una carretera cubierta de nieve o de hielo, es importante que los sistemas de regulación de la estabilidad, como el ESP, el ASR y el 4ETS operen con eficiencia, pero también con cierta suavidad. Una intervención suave y armónica es imprescindible para poder garantizar la seguridad psicofísica. En cambio, las intervenciones de regulación bruscas, sin armonía, ayudan al conductor a conservar el control sobre su vehículo, pero originan distracciones en el tráfico y, a largo plazo, propician el cansancio. Para señalar situaciones críticas durante la conducción se utiliza el testigo de advertencia del ESP, que invita al conductor a manejar el vehículo con más prudencia.

¿Qué ventajas ofrece la moderna cadena cinemática 4MATIC sobre nieve o hielo?

La nueva generación del cambio automático 4MATIC reúne las funciones ideales para conducir bajo condiciones invernales. La construcción mecánica optimizada, con baja fricción entre los componentes, es la clave para una disminución de las pérdidas en la cadena cinemática en comparación con otros sistemas: por ejemplo, los motores en posición transversal. La distribución básica del par motor favorece la tracción y la agilidad. Además, la acción básica de bloqueo en el diferencial permite poner en marcha el vehículo sin dificultades, incluso sobre suelos completamente helados.

El tren de rodaje del GLK es considerado un pionero en el mundo de los SUV.

¿Qué ventajas específicas ofrece bajo condiciones árticas?

La amortiguación variable en función de la amplitud de nuestro tren de rodaje Agility Control garantiza un contacto ideal de los neumáticos con el suelo bajo todas las condiciones, también con hielo o con nieve. De esa manera pueden transmitirse mejor las fuerzas longitudinales y transversales. Cuando mejor sea la transmisión de fuerza entre los neumáticos y la calzada, menos tienen que intervenir los sistemas electrónicos de control de la estabilidad. Por decirlo de otro modo: Agility Control sienta la base para un dinamismo y una seguridad extraordinarios. Al mismo tiempo, asegura el elevado confort típico de Mercedes.

Gama competa de motores diesel y de gasolina

La moderna gama de motores es garantía de una propulsión confortable y prestaciones razonables en todos los modelos de la Clase GLK, junto con cotas de consumo y emisiones bajas en comparación con sus competidores. Los clientes pueden elegir entre cuatro motorizaciones. Los partidarios de los motores diesel pueden optar por el GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY y el GLK 320 CDI. Como alternativa se ofrecen dos motores de gasolina V6: el GLK 280 y el GLK 350.

Una generación completamente nueva de motores diesel garantiza en el GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY cotas extraordinarias de potencia, par motor, emisiones y consumo. El balance medioambiental es otro aspecto impresionante del modelo diesel, equipado como todos los turismos diesel con recirculación de los gases de escape, catalizador de oxidación y un filtro de partículas diesel exento de mantenimiento. El grupo de cuatro cilindros y marcha suave no requiere más que 6,9 litros de diesel cada 100 kilómetros y emite tan solo 183 gramos de CO₂ por kilómetro. Al mismo tiempo, los ingenieros de Mercedes-Benz han logrado reducir una vez más las emisiones contaminantes. De ese modo, el nuevo propulsor diesel de cuatro cilindros satisface la futura norma de homologación EU5

sin necesidad de recurrir a medidas activas de reducción de los óxidos de nitrógeno. El moderno motor permite al GLK 220 CDI 4MATIC alcanzar una velocidad máxima de 205 km/h, y el sprint de 0 a 100 km/h termina a los 8,8 segundos.

Para poder lograr estas extraordinarias prestaciones, los ingenieros han recurrido a una técnica innovadora en sus motores. Los rasgos más importantes del nuevo motor diesel de Mercedes:

- La sobrealimentación de dos etapas es garantía de alta potencia y una curva de par motor ideal.
- La técnica *common rail* de cuarta generación con una presión 400 bares más elevada en el *rail* (2.000 bares) y un nuevo concepto de inyectores piezoeléctricos con mando directo de las agujas crea las condiciones ideales para una mayor flexibilidad en los tiempos de inyección y, por consiguiente, una marcha más suave del motor.
- La presión máxima de encendido asciende a 200 bares y contribuye igualmente al aumento de la potencia.
- Los eyectores de aceite y la bomba de agua se conectan solamente cuando es necesario, a fin de ahorrar energía.
- El dispositivo de accionamiento por árbol de levas se encuentra detrás: de ese modo aumenta el confort de rodadura y mejora la protección de los peatones en caso de accidente.
- El bloque motor se fabrica en fundición gris, mientras que la culata es de aluminio.
- Dos camisas de agua son garantía de una refrigeración ideal ahí donde se produce la mayor irradiación térmica; la refrigeración eficiente es imprescindible para poder operar con una presión de encendido de 200 bares y una potencia específica elevada.
- Los pistones de aluminio se desplazan dentro de camisas de fundición gris de baja fricción.
- Las bielas son de acero forjado. Los ingenieros de Mercedes han optimizado el peso de estos componentes.

- El cigüeñal forjado con ocho contrapesos se apoya sobre cinco cojinetes: una configuración que reduce las vibraciones y aumenta el confort. Los radios de los muñones de los cojinetes de biela se someten a un proceso final de laminado para aumentar la resistencia del material.
- Los momentos libres de primer orden inherentes al principio de funcionamiento de un motor de cuatro cilindros se compensan mediante dos árboles de compensación Lanchester, situados en la parte inferior del bloque motor y apoyados sobre rodamientos en lugar de cojinetes de fricción.

El nuevo motor de 170 CV destaca por su potencia y su agilidad, brilla con una capacidad de aceleración elevada y convence por su suavidad de marcha, ejemplar para un grupo de cuatro cilindros. Junto a la extraordinaria potencia, el nuevo propulsor se distingue también por el aumento fulminante del par motor desde la gama baja de revoluciones, así como por el mejor diagrama característico de par de su clase de cilindrada: el par motor máximo de 400 Nm se mantiene constante en una gama amplia de revoluciones, de 1.400 a 2.800 rpm. Por consiguiente, el conductor puede elegir en la mayoría de las situaciones de conducción un régimen bajo, ligado a un consumo reducido.

Fuera de serie: el confort de seis cilindros en la clase de los SUV compactos

El elenco de motores diesel se completa con el acreditado motor V6 del GLK 320 CDI, que desarrolla 224 CV y entrega un par motor máximo de 540 Nm. Con su ayuda, el GLK alcanza prestaciones más impresionantes aún: la velocidad máxima es 220 km/h, y la aceleración de 0 a 100 km/h no dura más que 7,5 segundos. El motor V6 trabaja igualmente con recirculación de los gases de escape, un catalizador de oxidación y un filtro de partículas diesel exento de mantenimiento; puede recorrer cien kilómetros con un consumo medio de 7,9 litros de diesel y satisface los criterios de homologación EU4.

Los dos modelos con motor de gasolina V6 y gran suavidad de marcha GLK 280 4MATIC y GLK 350 4MATIC desarrollan 231 CV y 272 CV respectivamente. Estos vehículos se distinguen igualmente por sus prestaciones y por un nivel moderado de consumo. El grupo V6 de 3,5 litros a bordo del GLK 350 4MATIC convence por cotas más propias de un deportivo: la velocidad punta es 230 km/h y la aceleración de 0 a 100 km/h termina a los 7,1 segundos. Ambos motores satisfacen los valores límite de la directiva Euro 4 y consumen 10,2 y 10,4 litros cada 100 kilómetros respectivamente.

Cambio automático de siete velocidades 7G-TRONIC de serie

Todas las versiones de motorización se combinan de serie con el cambio automático de siete velocidades 7G-TRONIC, que pone a disposición del conductor dos programas de cambio: confortable (C) y deportivo (S). El modo C está optimizado con respecto al confort y la rentabilidad de la propulsión, sin renunciar a elevadas reservas de potencia. El programa de conducción S obedece a un dimensionado claramente deportivo, con una estrategia de cambio y un diagrama característico del acelerador adaptados. Si se elige el equipamiento opcional «paquete técnico Offroad» se añade a la gestión del cambio un programa manual (M) y se monta un volante multifunción con levas de cambio.

El cambio 7G-TRONIC está equipado de serie con una función de «desacoplamiento a vehículo parado». Este detalle técnico reduce el momento absorbido por el cambio si el vehículo está detenido y no se ha cambiado a punto muerto. El resultado es una disminución de los esfuerzos que soporta el motor y, como consecuencia, un consumo más bajo de combustible, menor nivel de ruidos, más confort a vehículo parado y mejor calidad de la marcha al ralentí. Este acoplamiento, regulado por resbalamiento, se cierra de nuevo una vez que el conductor levanta el pie del pedal del freno. Es decir, la puesta en marcha se lleva a cabo sin retardo, con la suavidad y calidad acostumbradas. Esta opción se logra mediante la regulación electrónica de un embrague con un nivel de

resbalamiento definido. Este embrague responde a un diseño mecánico de resbalamiento constante.

Infoautomovil.es

Marca la pauta en un segmento en crecimiento

La impresionante presencia de la Clase GLK subraya sus pretensiones de liderazgo dentro del segmento de los SUV compactos de gama alta. A primera vista se aprecian algunos elementos asumidos de la Clase G, el patriarca de todos los SUV de Mercedes-Benz. Según el jefe de diseño Gordon Wagener: «El GLK es un automóvil con personalidad propia, que conjuga el diseño purista del arquetipo de este género de vehículos, la Clase G, con las nuevas pautas de diseño de los turismos Mercedes-Benz».

Carácter llamativo, fuerza y dinamismo

Hasta ahora no existía en el mundo de los SUV compactos un modelo con un porte tan llamativo y expresivo. Las proporciones de la carrocería (longitud 4.528 mm, anchura 1.840 mm, altura 1.689 mm) son armónicas, y la interacción del diseño cúbico de un todoterreno clásico con los rasgos característicos de los modernos turismos modernos con la estrella resulta fascinante. El lenguaje formal diáfano está formado por líneas nítidas y superficies amplias, ligeramente cóncavas, que configuran la carrocería funcional de un todoterreno. El canon de medidas incluye voladizos cortos, un frontal casi vertical, montantes esbeltos, un parabrisas erguido y una línea del techo robusta. No obstante, el diseño de la carrocería no es ni pretende ser un capricho estilístico, sino una adaptación precisa de las ventajas típicas de los todoterreno a un SUV compacto orientado al uso preferente en carretera. El ángulo de ataque y de salida amplios y una buena altura libre sobre el suelo convierten cualquier excursión fuera del asfalto en un placer. La carrocería diáfana y la buena visibilidad panorámica en combinación con una posición elevada sobre el asiento mejoran la idoneidad para el uso diario y son aval de una conducción relajada, incluso en el agobiante tráfico urbano.

Potente y expresivo: el frontal del GLK

El rasgo más llamativo en el frontal del GLK es una poderosa parrilla del radiador con un marco característico, que acentúa la pertenencia de esta serie de modelos a la familia de los todoterreno y Sport Utility Vehicles de Mercedes-Benz. En ambas versiones de equipamiento –el «paquete deportivo exterior» con dos lamas y el «paquete estético todoterreno» con tres– este elemento está pintado en color «plata brillante mate». Las aplicaciones cromadas establecen un contraste con la parrilla del radiador, de color negro mate en concordancia con la rejilla de entrada de aire situada por debajo y las cubiertas de los faros antiniebla y destacan el cariz deportivo del vehículo. Los faros de proyección con cubiertas transparentes que se incorporan de serie establecen un vínculo óptico entre el frontal erguido y la vigorosa línea lateral. En la versión de equipamiento «paquete estético todoterreno» se añaden listones antirroce de color negro mate en el exterior de los paragolpes y una protección estética de los bajos, que subrayan la idoneidad de la Clase GLK para moverse fuera de las vías asfaltadas.

Vigorosas líneas laterales, con las proporciones de un todoterreno clásico

La vista lateral del GLK recuerda tanto al arquetipo de los todoterreno, la Clase G, como a su interpretación más moderna, la Clase GL. Los voladizos cortos, el frontal vertical, el parabrisas erguido y una silueta nítida del techo, que se prolonga en un llamativo spoiler en la zaga, subrayan la pertenencia del GLK a esta familia. Los diseñadores de la carrocería han sabido aprovechar las posibilidades de configuración que ofrecen las barras longitudinales sobre el techo. En la versión con «paquete estético todoterreno», este detalle del equipamiento de serie de color negro mate destaca el carácter de todoterreno del GLK en interacción con las defensas y los faldones laterales del mismo color. En la variante con «paquete deportivo exterior», las barras longitudinales sobre el techo tienen un acabado en

efecto aluminio brillante mate. La interacción estética con los faldones laterales pintados en el color de la carrocería y un listón cromado por encima acentúa la orientación deportiva para el uso en carretera de esta línea de equipamiento. Como opción puede montarse en las dos versiones de equipamiento un estribo lateral de acero inoxidable con tacos de goma.

Las molduras de color negro brillante en las ventanillas laterales contribuyen a crear la sensación de una superficie de vidrio continua. Este detalle confiere serenidad a la vista lateral y prolonga dinámicamente el acristalado, configurando un auténtico «greenhouse». Una moldura cromada acentúa la línea inferior de las ventanillas, que se prolonga en la superficie de los guardabarros y la pared lateral posterior. De ese modo se logra una visión armónica desde el frontal a la zaga del vehículo, pasando por los laterales.

Por debajo de la línea de las ventanillas domina la vista lateral un resalte, que se abre hacia delante y acaba en el pasarruedas delantero. Esta llamativa línea de cintura, común a numerosas series de turismos con la estrella, permite identificar claramente al GLK como un Mercedes de la nueva generación de modelos. Los robustos pasarruedas asumen este expresivo juego de líneas y superficies; con independencia de las dimensiones elegidas para las ruedas, las llantas de aleación de serie terminan casi enrasadas con los guardabarros. Los vehículos con «paquete estético todoterreno» montan llantas de 5 radios y 17 pulgadas; como opción alternativa pueden sustituirse por una llanta de aspecto más vigoroso de 20 pulgadas y 7 radios. Si se elige el «paquete deportivo exterior», el GLK incorpora llantas de 19 pulgadas y 10 radios. Los clientes del GLK pueden elegir asimismo la llanta opcional de 20 pulgadas en diseño «Twin Spoke» con cinco radios dobles.

Un punto final logrado: la zaga del GLK

La zaga del SUV compacto culmina el diseño armónico de la carrocería, conjugando a la perfección los distintos elementos de configuración: el spoiler trasero prolonga la silueta diáfana del techo y pone un punto final sereno a la carrocería mediante un perfil aerodinámico que se extiende de

lado a lado. Otro elemento que enlaza la vista lateral con la parte trasera de la carrocería son los grupos ópticos traseros. Además de constituir un importante rasgo distintivo del diseño actual de Mercedes, común a la mayoría de las líneas de turismos, los pilotos traseros subrayan con su configuración horizontal el porte ancho y dominante del GLK. En combinación con el paquete de alumbrado opcional se montan intermitentes de LED, que aumentan la impresión de calidad con su aspecto brillante y cristalino. El protector de acero inoxidable para el bordo de carga evita con fiabilidad que pueda rayarse el paragolpes pintado al colocar y extraer el equipaje. Este elemento está integrado en la superficie de la zaga, aumentando la calidad óptica de esta zona del vehículo.

Al igual que sucede en el frontal, una serie de elementos de la zaga acentúan el carácter específico de las dos versiones de equipamiento: el «paquete deportivo exterior» y el «paquete estético todoterreno». La primera de las opciones mencionadas interpreta el cariz deportivo con listones y apliques cromados; la segunda está dominada por robustos elementos para la conducción fuera del asfalto, como listones antirroce negro mate y una protección estética de los bajos. El equipo de escape, de doble flujo en todas las motorizaciones, subraya el llamativo porte de la Clase GLK con sus molduras rectangulares de acero inoxidable.

El interior armoniza con el diseño de la carrocería

El interior de la Clase GLK es una prolongación del llamativo diseño de la carrocería y una muestra de la moderna configuración de superficies y aristas de los modelos actuales de Mercedes. El equipamiento interior confortable y de alta calidad convence por el excelente valor intrínseco de los materiales y el acabado preciso de cada detalle. Aquí se respira el ambiente de bienestar típico de Mercedes; la sensación de calidad del habitáculo emula el lujo de la Clase GL.

Un elemento dominante en el interior es el tablero de instrumentos, que se prolonga formalmente en los revestimientos de las puertas y confiere una

anchura adicional al habitáculo de generosas dimensiones. Un amplio plano de molduras divide el cuerpo básico en tres zonas en sentido vertical. Con sus superficies serenas y ligeramente abombadas, las aristas acabadas con precisión y una moldura cromada, define el carácter del interior del GLK. En la versión básica, este elemento está cubierto por un revestimiento textil, rústico y elegante al mismo tiempo, idéntico al tapizado de los asientos. Como opción pueden elegirse dos tipos de madera noble y un acabado de aluminio para las molduras.

La sección superior del tablero de instrumentos cubre tanto el cuadro de instrumentos como el display central fijo y es siempre de color negro mate, con independencia del color elegido para el equipamiento interior, a fin de evitar reflexiones molestas en el parabrisas. La sección inferior presenta el mismo color de equipamiento que el túnel de la transmisión: a elección, negro, gris o beige. En la parte delantera del túnel existen dos molduras de lacado brillante: la tapa del maletero y la corredera del cambio. Según los equipos opcionales elegidos, estas cubiertas y el plano de molduras del tablero de instrumentos pueden ser de madera de pino marrón o de raíz de nogal. Como opción, en combinación con el «paquete deportivo interior», pueden elegirse aplicaciones de aluminio.

El revestimiento de las puertas asume la configuración del tablero de instrumentos. La línea inferior de las ventanillas es siempre de color negro mate y genera un efecto envolvente en el habitáculo: los ocupantes se sienten seguros y acogidos. Al mismo tiempo, y como efecto secundario positivo, este elemento evita con fiabilidad las reflexiones. Los mandos para el ajuste del asiento del conductor y del acompañante, con el acabado típico de Mercedes, y las manillas cromadas en las puertas delanteras y traseras están rodeados por paneles decorativos, de material y acabado correspondiente a las molduras del tablero de instrumentos. Los apoyabrazos situados por debajo se apoyan sobre un tirador largo, de acabado metálico galvanizado, y presentan siempre el color del equipamiento elegido. Es posible elegir entre numerosos materiales: tela, combinación de tela y símil de cuero ARTICO, símil de cuero ARTICO y cuero. El cliente del GLK tiene la

posibilidad de encargar un habitáculo monocromo en color negro o bien, como contraste al negro, en color gris alpaca o beige almendra. En ese último caso, los asientos, los apoyabrazos, las bolsas en las puertas con altavoces integrados y la sección inferior del tablero de instrumentos presentan el color más claro; el color beige almendra se utiliza también para la moqueta del suelo. Si se quiere aumentar el contraste es posible optar por el color beige Sáhara en combinación con el tapizado opcional en cuero: el tono claro de los asientos y los apoyabrazos contrasta con un interior de color negro.

Pero eso no es todo: la gama de Mercedes designo brinda otras posibilidades de personalización a los clientes del GLK. Por ejemplo: los asientos designo que se montan de serie en el modelo especial «EDITION 1» combinan el color de contraste negro con un acabado muy claro beige porcelana.