Martijn Verhoef

Uitblinker

De Europese autobouwers hebben het moeilijk. Ze zijn zwaar afhankelijk geworden van verkopen in regio's als AziÃ«, het Midden-Oosten en Noord-Amerika. En laat het daar nu om verschillende redenen onrustig zijn en marktbescherming overheersen. De ene na de andere fabrikant moet winstwaarschuwingen afgeven en ontslagrondes aankondigen. Zo ook Mercedes-Benz, dat in de hoogtijdagen zo'n 50 procent van haar auto's in China verkocht. Inmiddels is dat flink teruggelopen, enerzijds door economische uitdagingen in het land, maar zeker ook omdat er een veelvoud aan Chinese automerken bij is gekomen, met een aanbod dat precies aansluit op wat de Chinese (en ver daarbuiten) consument wil.

Op technisch vlak en in productie-aantallen streven merken als BYD en MG veel Westerse producenten voorbij. Maar Mercedes-Benz laat het er niet bij zitten en weet met een heel nieuwe generatie elektrische modellen te tonen waartoe het in staat is. De CLA bleek al een uitstekende nieuwkomer en weet ook qua verkoopaantallen verwachtingen in Europa te overtreffen. Maar met de nieuwe elektrische GLC gaat het

merk nog een flinke stap verder. In het wereldwijd veruit populairste segment heb je nu de keuze tussen een conventionele GLC en de auto uit deze test, die met zijn naamgenoot verder niets van doen heeft.

Geen windtunnel-effect

De GLC met benzine-, diesel en hybride-aandrijflijnen blijft ongewijzigd beschikbaar, maar heeft zoals gezegd weinig overeenkomsten met zijn elektrische evenknie. De elektrische GLC toont de nieuwe ontwerptaal van Mercedes en dat kenmerkt zich door een niet al te subtiele en volledig verlichte grille, ronde achterlichten en een langgerekte koets. Doordat de auto niet veel hoger is dan de brandstof-GLC, maar wel ruim tien centimeter langer, komt de auto minder over als een SUV. De ontwerpers hebben het voor elkaar gekregen dat de auto ondanks zijn flinke proporties niet intimiderend overkomt, zolang je de verlichte grille maar niet aanzet. Hoewel we bij de onthulling best even moesten wennen aan deze nieuwe designtaal, blijkt dit in de praktijk toch wel mee te vallen en zeker in het obsidiaanzwart staat er een indrukwekkende auto voor onze neus, die niet over the top aandoet. Het is een meer conventionele auto dan de

grote concurrent, de BMW iX3. Voor een SUV heeft de auto een indrukwekkende cW-waarde van 0,26, ter vergelijking: dat is evenveel als een BMW i8. En hoewel de auto dus voor een SUV lager en langgerekter oogt, is het windtunneleffect veel minder merkbaar dan de eerste generatie EQ-modellen van Mercedes-Benz.

Met sterrenhemel

We stappen in de GLC en kijken uit op een volledig digitaal dashboard. Optioneel is het hyperscreen leverbaar, dat het hele oppervlakte van het dashboard behelst. Maar het standaard MBUX Superscreen is ook al indrukwekkend en bestaat uit de duidelijke digitale cockpit, een centraal multimediasysteem waarin je ook zaken als temperatuur en voertuiginstellingen regelt Ã©n een bijrijderscherm, waarop spelletjes zijn te spelen en films zijn af te draaien. Je ziet dit bij steeds meer merken terugkomen en Mercedes was er met het eerste Hyperscreen al vroeg bij, maar eerlijk gezegd vinden we het weinig toevoegen en een meerprijs niet waard. Bovendien leidt het toch wel af als een passagier tijdens de rit Angry Birds opstart of een Netflix-serie aanzet.
Net als in de CLA valt op dat het dashboard in een hoek van 90 graden op de

inzittenden lijkt afgesteld. Hoewel de schermen heel goed afleesbaar zijn, maakt dat wel dat je voor je gevoel wat verder van de schermen afzit dan wanneer deze licht gekanteld zijn. Je voelt je ook niet helemaal omsloten, zoals bij veel personenwagens wel het geval is en daarom doet de opzet een beetje aan dat van een bedrijfswagen denken. Qua materialen is daar overigens helemaal geen sprake van, want de GLC biedt het beste wat er in het segment is te krijgen: mooie metalen, zo min mogelijk glimmend kunststof (los van de schermranden) en ook wat gegalvaniseerde fysieke bedieningsknoppen voor onder meer volume en rijmodi. Het standaard kunstleder blijkt ook heel prettig aan te voelen en goed te ventileren, dat was bij eerdere synthetische Artico-bekleding wel anders. De stoelen zijn ontzettend uitgebreid te verstellen, zoals je mag verwachten in dit segment. Ze geven een fijne zijdelingse steun en de zitverlengers blijven de bovenbenen ook op een lange rit goed ondersteunen. Het is een raadsel waarom de importeur voor 60 euro niet de stoelmassage heeft aangevinkt, maar als koper kun je via de MB Shop ook achteraf nog opties afnemen (al dan niet voor een beperkte periode). Dan moet je vooral denken aan softwaregerelateerde zaken als een uitgebreidere adaptieve cruise control die zelf inhaalt, maar blijkbaar is de auto onderhuids ook al afgestemd op de eerder genoemde stoelmassage die voor een geringe meerprijs is te bestellen via het multimediasysteem.
In het D-segment biedt de GLC voldoende ruimte, maar achterin komt de auto niet zo ruim over als concurrent iX3 en de Volvo EX60. Je beschikt mede door het glazen panoramadak dat standaard aanwezig is wel over veel hoofdruimte, via het multimediasysteem kun je dit dak trouwens dimmen of een patroon in het dak projecteren. 's Avonds lichten dan Mercedes-sterren op in het plafond, voor de liefhebber...

Standaard indrukwekkend

De GLC is er in verscheidene motorvarianten, met achterwiel- of vierwielaandrijving en opties in batterijpakketten, hoewel het verschil tussen het kleinste (85 kWh) en grootste (94kWh) niet groot is. De achterwielaangedreven GLC 250 biedt al 354 pk en sprint in minder dan zes seconden naar de 100 km/h. De GLC 400 4Matic die we testen heeft nog eens 135 pk meer en weet dezelfde acceleratie in 4,3 seconden te klaren. Ook een flinke trailer kan prima mee, want de GLC biedt altijd minimaal 2.200 kg trekvermogen. De cijfers zijn indrukwekkend, hoewel we bij elektrische auto's nergens meer van opkijken. Veel tastbaarder is het door de GLC geboden comfort. Optioneel is luchtvering leverbaar en we twijfelden aan het begin of dit aanwezig was op de testauto. Dit was niet zo, maar dat geeft wel aan hoe goed we de conventionele vering en demping vinden. De auto vangt verkeersdrempels en oneffenheden erg goed op en weet het flinke vermogen mooi gedoseerd over te laten komen. Zelfs als je het acceleratiepedaal vol intrapt blijft de koets rustig en gebalanceerd, ook in bochten en bij abrupte stuurbewegingen. Het geeft aan hoe goed doordacht het onderstel van de GLC is en er is geen Chinees merk dat hier ook maar bij in de buurt komt.

Kilometervreter

Daar komt bij dat de GLC in de praktijk erg zuinig met de elektriciteit omspringt. We naderen regelmatig de fabrieksopgave van rond de 16 kWh per 100 km en zelfs op lange snelwegritten waar de kilometerteller rond 130 km/h blijft steken, blijft de auto rond de 20 kWh per 100 km hangen. Goed voor een praktijkbereik van 470 kilometer en dat zijn dus echt snelwegkilometers op hogere snelheid (maar wel met gunstige temperatuur in de testperiode). Als je dan toch moet laden, is dat ook geen ramp. We kunnen ons voorstellen dat je na meer dan 400 kilometer sturen even tot rust wilt komen, maar bij de GLC moet je snel zijn. Want in een kwartiertje zit de auto weer op 80 procent, net genoeg voor de kassarij bij de koffiebar en een sanitaire stop.
Standaard biedt de auto een boordvoltage van 800V, maar dat betekent dat je niet bij 400V-laders kunt opladen. Vooral oude Tesla-superchargers zitten nog op dat voltage, dus we kunnen de optie van 666 euro voor het wisselstroom-laadsysteem zeker aanraden. Hiermee laad je ook bij de oudere snelladers op, zij het met een relatief laag vermogen.

Prijs loopt op

De GLC biedt ontzettend veel comfort en de cabine blijft stil. We zien de GLC als opvolger van de EQC en ten opzichte van die auto zijn er heel veel stappen gezet op het gebied van rijbereik, laadvermogen en balans in het onderstel. Zoals het Mercedes betaamt komt dit wel een prijs en toch vinden we de vanafprijs voor de GLC 250 met 63.939 euro inclusief kosten rijklaarmaken schappelijk. Vooral omdat je qua techniek dan eigenlijk niets meer te wensen over hebt, want met een rijbereik van 646 km WLTP (laadvermogen 320 kW) en een vermogen van 354 pk kan echt iedereen uit de voeten. Er zijn natuurlijk wel onvermijdelijke opties die we dan zouden aanvinken, hoewel Mercedes-Benz populaire opties ook bundelt in bijvoorbeeld het Advanced Plus-pakket (3.630 euro voor het dimbare panoramadak, stoelmemory en het passagierscherm). Maar voor zaken als keyless entry en de wisselstroom-omvormer dien je dan alsnog bij te betalen. Tel daar metallic lak en iets grotere wielen bij op en je bent de 70 mille al gepasseerd.

Onze testauto biedt vierwielaandrijving en meer vermogen, maar is qua opties

bescheiden aangekleed. Het helpt wel dat we de tijdelijke Launch Edition rijden, die onder meer al het Advanced Plus-pakket biedt. Desalniettemin staat er een niet misselijke 86.595 euro onderaan in onze specsheet en dan zijn er nog best wat zaken (zoals 360 graden camera, matrix led en de luchtvering) die ontbreken op de testauto. Qua prijs blijft dit dus ook echt een Mercedes, maar de auto blinkt dan ook uit in techniek en geboden comfort.

Plus

+ Goed rijbereik en snel opladen in de praktijk
+ Indrukwekkend onderstel
+ Comfortabel en stil aan boord

Min

- Opties drijven prijs snel op
- Positionering schermen is wennen