Pawel Piotrowski
4 oktober 2012

Buitenbeentje

In de verkoopstatistieken van middelgrote SUV's bungelt de Mercedes-Benz GLK in ons land steevast onderaan. Alleen in 2008 en 2010 wist hij niet geheel onderaan de lijst te eindigen. Beide uitzonderingen kunnen eenvoudig worden verklaard; in 2008 was de Audi Q5 nog maar mondjesmaat leverbaar en in 2010 liep de eerste generatie van de BMW X3 op zijn laatste benen. In een doorsnee jaar zijn de verkoopverschillen echter astronomisch. Kan een facelift van het buitenbeentje daar nog verandering in brengen?

Aangescherpt karakter

Hoekig. Met dat woord omschreven wij het uiterlijk van de Mercedes-Benz GLK in januari 2009. Erg vreemd keken wij daar niet van op; een glad en gestroomlijnd model lag immers niet in de lijn der verwachtingen wanneer je het rijtje G, GL en ML voor je projecteert. Lelijk was de auto zeker niet, maar naast een Audi Q5, BMW X3 of Volvo XC60 oogde de GLK wel van meet af aan belegen. Het karakteristieke en gedurfde ontwerp sloeg dan ook maar mondjesmaat aan in ons calvinistische land. Uitgesprokener krijg je ze niet. Een ommekeer vindt met de rigoureuze facelift dan ook niet plaats. Weliswaar oogt het ronde front nu meer in lijn met de ML en misstaat het niet, maar veel liever is de GLK er niet door geworden.

Vooral de nieuwe koplampen springen eruit, die er door hun LED versieringen als een sieraad uitzien. Een vloeiender getekende voorbumper en grotere grille doen de

aantrekkingskracht ook goed. Wie wil, kan kiezen voor een AMG-pakket, waarbij de bumperpartij nog een stuk heftiger uitvalt. Decent is anders. Het is dan ook niet raar dat de grote 20 inch wielen onder ons testexemplaar uitstekend bij de GLK passen. Mercedes-Benz heeft niet geprobeerd de gefacelifte GLK in een allemansvriend te transformeren. Kijk maar naar de stoere einddempers of het veelvuldige chroomgebruik. The message is clear; als je op wilt vallen is de Mercedes-Benz GLK dÃ© auto voor jou.

Eindelijk op peil

Binnenin is de facelift behoorlijk vergaand en dat was nodig ook. De kritiek op de GLK concentreerde zich vooral op het matige materiaalgebruik en de kwaliteitsbeleving voor een auto in deze klasse. In de vorige GLK keek je soms nog tegen lelijk plastic aan, daar is nu gelukkig een eind aan gekomen. Een geheel nieuw dashboard met mooiere

bedieningsclusters en een fraaiere afwerking geeft je eindelijk het gevoel in een dure en luxe auto te zitten. Zo zijn de nieuwe verchroomde luchtroosters en het uit de CLS afkomstige stuur een ware lust voor het oog. Maar ook de optionele sfeerverlichting doet in het donker zijn werk. Verder is de selectiehendel van de automaat van de middentunnel naar de stuurkolom verhuisd om zo ruimte voor een extra opbergvak te creÃ«ren. Bestel je lederen bekleding, dan krijg je daar vanaf nu een contrasterende bies bij. Vooral zulke kleinigheden tillen de GLK naar een hoger plan. Maar niet alles is rozengeur en maneschijn. Zo is de wortelnotenhoutinleg helaas niet authentiek en wordt het mooie beige leer snel vies.

Niet de ruimste

De hoekige koetswerklijnen en relatief lange motorkap maken van de GLK een overzichtelijke auto. Vanaf de goed zittende stoelen heb je als bestuurder een

uitstekend zicht op de weg en omgeving om je heen. Persoonlijk doet het mij denken aan de hoge zitpositie en goede overzicht van een Range Rover. Dat komt met name door de hoekige motorkap en de A-stijl die ver voor je staat. Ruimteaanbod is niet het sterkste punt van de GLK. Voorin heb je weliswaar geen redenen om te klagen, op de achterbank gaat het er een stuk krapper aan toe. Met name de been- en schouderruimte houdt niet over. In een Audi Q5 of BMW X3 zit je ruimer. Ook de bagageruimte is met 450 liter niet uitzonderlijk groot. Gezien de forse exterieurmaten en hoekige koets zou je anders verwachten. Met neergeklapte rugleuning kun je de inhoud tot 1.550 liter vergroten en ontstaat er een praktische vlakke laadvloer. Door de hoekige exterieurmaten is de bagageruimte wel beter bruikbaar dan bij de concurrenten.

Onderscheidend door comfort

Op motorisch gebied heeft de facelift vooral voor de benzinemotoren wijzigingen met zich meegebracht. De GLK 280 en 300 zijn geschrapt, alleen de topuitvoering 350 blijft leverbaar. Een viercilinder benzinemotor ontbreekt. Voor dieselrijders is er keuze uit een zes- en viercilinder, waarbij de laatste in drie verschillende vermogenstrappen leverbaar is. Wij reden met de GLK 220 CDI BlueTEC 4MATIC, die met zijn 170pk en 400Nm de middelste van de drie is. In combinatie met de 7G-Tronic transmissie is dit een prima keuze voor de GLK. De sprint van nul naar 100km/h gaat in 8,8 tellen voorbij en wanneer je het gaspedaal in blijft trappen bereik je uiteindelijk de topsnelheid van 205km/h. Dat volstaat in de praktijk ruimschoots. De rumoerige diesel kent een prettige vermogensopbouw en raakt ook boven 3.000tpm niet buiten adem. Bij dit elastische motorkarakter past de 7G-Tronic goed. Tijdens acceleraties laat de transmissie de motor behoorlijk hoge toerentallen draaien, wat niet prettig voor het gehoor is, maar de GLK wel aan een levendig rijkarakter helpt. Op snelwegtempo keert de rust in het interieur terug en draait de motor 2.150tpm bij 130km/h.

Vanaf nu is een start-stopsysteem standaard en in combinatie met de nieuwe elektrische stuurbekrachtiging ging de opgave van het gemiddelde verbruik omlaag naar 6,1 liter per honderd kilometer. Ons testverbruik kwam uit op 7,0 liter per honderd kilometer, wat 0,3 liter minder is dan bij een eerdere test. Het onderstel van de GLK is nog steeds het meest comfortabele in deze klasse en neigt zelfs te deinen. In combinatie met de grote 20 inch velgen wordt de Mercedes op korte oneffenheden wel stoterig. Luchtvering zou dit kunnen opvangen, maar dat is alleen aan de grotere ML en GL voorbehouden. De elektrische stuurbekrachtiging voelt niet wezenlijk anders aan dan het hydraulische systeem dat het vervangt, het stuurkarakter is behoorlijk afstandelijk en gevoelloos. Het past bij de comfortabele afstemming van de GLK en valt niet negatief op. Ergerlijker is de slappe demping waardoor de GLK in snel genomen bochten graag op een oor hangt. Dynamiek is niet het sterkste punt van de Mercedes, maar wanneer je een comfortabele middenklasse SUV zoekt ben je bij de GLK aan het juiste adres.

Niet voor grijze muizen

Een verkoopknaller gaat de GLK in ons land waarschijnlijk nooit worden. Daar is de Mercedes te uitgesproken voor en spreekt hij een te beperkt publiek aan. Je moet er wat voor over hebben om geen grijze muis te zijn. In die zin is het goed om te zien dat Mercedes-Benz het stoere karakter nog eens aangescherpt heeft in plaats van het af te zwakken. Belangrijker dan het toegenomen uiterlijk vertoon is de kwalitatieve upgrade van het interieur. Dat was gewoon nodig. Het ruimteaanbod is nog steeds minder dan bij de concurrentie, maar de materialen en afwerking kunnen zich eindelijk laten zien. Qua rijgedrag is de GLK de meest comfortabele middenklasse SUV en daarmee speelt hij in op een belangrijke behoefte. Met de 220 CDI onder de kap kom je prima uit de voeten. Eigenlijk is er helemaal niets mis met de Mercedes-Benz GLK, maar je moet wel het lef hebben om er een te bestellen.

Plus

+ Comfortabele afstemming
+ Net verbruik
+ Overzicht en zitpositie

Min

- Interieurruimte houdt niet over
- Rumoerige diesel
- Demping mag straffer