



Wilbert Huls
31 januari 2009

© Rijtesten.nl

Het juiste moment

De tijd lijkt rijp voor compacte SUV's. Waar een auto als de BMW X3 al geruime tijd bestaat, hielden andere merken zich opvallend rustig. Maar in een tijdperk waarin iedereen zijn of haar SUV toch een beetje wil kunnen verantwoorden, zijn de compacte uitvoeringen afgelopen jaar sterk in opkomst gekomen. Nadat veel volumemerken hen voorgingen, kwamen afgelopen najaar haast gedrieën de Audi Q5, de Volvo XC60 en de Mercedes-Benz GLK op de markt. Van de laatste stond een week lang de sterkste dieseluitvoering tot onze beschikking.



Hoekig

De GLK is vanwege zijn uiterlijk misschien wel de meest opvallende verschijning tussen alle nieuwelingen. Stroomlijning en lage cw-waardes lijken deze stoere Benz vreemd. Met zijn hoekige vormen staat de GLK dicht bij de oorsprong van de luxe terreinwagen. De naamgeving verradt in deze al genoeg. De stoere GL is het vlaggenschip op SUV-gebied uit Stuttgart en de G-Klasse "die inmiddels alweer 30 jaar uiterlijk bijna ongewijzigd in productie is" is natuurlijk de oer-Geländewagen. In het rijtje G, GL en GLK past nu eenmaal niet ineens een wulps gevormde SUV.

Naast hoekig is de term groot een bekend thema in het ontwerp van de GLK. De grille, de ster, de koplampen, alles komt groot over. Daarnaast zijn de vele vouwen en randen in het plaatwerk opvallend. Aan de ene kant breekt het de grote plaatwerkdelen, maar aan de andere kant maakt het het ontwerp druk. Het scheelt hierbij welk stylingpakket

Mercedes-Benz GLK 320 CDI 4Matic

meebesteld is, bij het offroadpakket worden de vlakken enigszins gebroken door kunststof delen of stoere treeplanken. Op de testauto was het sportpakket geïnstalleerd. Naast de negentien inch velgen, krijg je er dan in carrosseriekleur gespoten dorpelverbreeders en veel chroom op voor-, zij- en achterkant bij.



Gewenning

Mercedes-Benz laat er met het interieur geen twijfel over bestaan dat deze GLK uit hun stal komt. De klokken en de middenconsole bijvoorbeeld bestaan grotendeels uit onderdelen die we uit de vele andere Benzen kennen. Een tikje saai op het gebied van vernieuwing, maar wel een beproefde opstelling. Zelfs de alles-in-één stengel achter het stuur werkt weer prettig wanneer je de gewenningstijd gehad hebt. Ondanks de rijke ervaring met Mercedessen blijft het na het overstappen uit een andere auto weer even zoeken naar de ruitenwisserbediening, maar dat duurt nooit lang. Het enige

wat als lastig ervaren kan worden is de cruisecontrolstengel die aan dezelfde kant van het stuur zit, zij het wat hoger. Zeker als je eigen auto op die hoogte de richtingaanwijzer heeft zitten. De bediening van het Comand-systeem vergt eveneens enige gewenning. De knopjes zitten niet meer zoals eerder langs het scherm, maar worden vervangen door één grote draaiknop die tevens ingedrukt en op een joystickmanier gebruikt kan worden. Ook dit zal na enige tijd geen issue meer vormen. Al helemaal niet met de goed functionerende spraakherkenning.

De stoelen zijn voor de verandering eens met stof omkleed, maar uiteraard is de lederen variant optioneel. De verstelling van de stoel gaat grotendeels elektrisch, des te vreemder is het dat de horizontale verschuiving en de instelling van de lendensteunen wel weer handmatig dient te gebeuren. Op zich is er niks mis mee, maar doordat de rest elektrisch verstelbaar is, ligt gevoelsmatig zo de nadruk op de ontbrekende optie. De hoge zit is een prettige en past goed bij karakter van het model en het comfort dat het Stuttgarter merk wil uitdragen. Op de achterbank is de zitpositie eveneens naar behoren, al is de achterbank opvallend smal. De middelste positie is niet geschikt te noemen voor een volwassene, en in de praktijktest met autostoeltjes bleek al helemaal dat de overgebleven ruimte tussen de stoeltjes geen volwaardige plek is te noemen. Dat mag je toch anders verwachten in een auto die zoveel ruimte doet vermoeden.



Aangename reisgezel

Zo bekend als het interieur oogt, zo bekend rijdt de GLK. Het rijden doet niet onder voor dat van een comfortabele middenklasser. Door de hogere zit verschilt de beleving wat van dat van de C-Klasse, maar je bent zeker niet met een totaal andere auto onderweg. Maar hoe kan het anders met een zescilinder dieselmotor, gekoppeld aan de bekende, prettig schakelende 7G-versnellingsbak van Mercedes-Benz. Op de lange afstand is de GLK dan ook een aangename reisgezel. Wanneer het asfalt in constante snelheid onder je door glijdt draait de motor soepel zijn toeren en blijft qua geluid alles buiten wat buiten hoort. Het prettige vermogen en het royale koppel zorgen ervoor dat er altijd wat extraâ€™s gegeven kan worden, met een plezant grommetje is de GLK in staat om op elk gewenst moment stevig te accelereren. Het is echter jammer dat deze acceleratie even op zich laat wachten. In de comfortstand moet er lang nagedacht worden alvorens er goed teruggeschakeld is en de spurt ingezet kan worden. In de

sportstand is dit gat wat kleiner, maar dit heeft vooral te maken met het feit dat er op constante snelheid al een hoger toerental aangehouden wordt en er dus minder teruggeschakeld hoeft te worden.

Tegenwoordig moeten hogere wagens gewoon goed bochtenwerk kunnen leveren en met deze in sport-outfit getooide GLK zou je verwachten dat dat dik voor elkaar is, maar hier missen we toch een stukje dynamiek. Het sturen is wat gevoelloos en de beleving ontbreekt. Helaas rijmt dat niet met de motorische vermogens en de sportuitvoering van deze GLK, waarmee de auto toch wat lager op het wegdek hangt. Het wordt duidelijk dat de GLK zijn speerpunten duidelijk op andere gebieden heeft liggen, zoals comfort, maar ook het offroadgedeelte. Nu was de testauto daarvoor met het sportpakket en de straatbanden niet in ideale conditie, maar volgens Mercedes-Benz staat het vast dat het hierop de concurrentie de baas is. De offroad-uitvoering is dan ook niet een zijdelings genoemde optie in de brochure, maar is nadrukkelijk aanwezig. Laten we niet vergeten dat de concurrentie geen G-Klasse achtige " en alle bijbehorende knowhow " in de gelederen heeft.



© Rijtesten.nl

Meningen

Met alle partijen die haast gelijktijdig de markt bestormen is het natuurlijk interessant om te kijken hoe de verhoudingen gaan worden. Opvallend genoeg troffen we in de testweek meermaals andere GLK's op de openbare weg, terwijl de Q5 en XC60 slechts eenmaal ons pad kruiste. Dit is uiteraard geen representatief, empirisch onderzoek, maar wel opmerkelijk. We hebben van passanten namelijk regelmatig minder positieve geluiden gehoord vanwege de onconventionele, hoekige lijnen. Al waren er ook positieve reacties. Een Sallandse boer stopte zelfs zijn imposante GL even midden op een boerenweggetje om met raampje omlaag even goedkeurend te knikken met de opmerking: "Zozo, dat is een mooie wagen!". Het lijkt overigens of de auto om duidelijke meningen vraagt, onverschillig kan je met betrekking tot het uiterlijk eigenlijk niet zijn.

Mercedes-Benz GLK 320 CDI 4Matic

Uiteraard is er meer dan uiterlijk. En dan heeft de GLK zijn pluspunten vooral op het comfort en offroadwerk liggen, waar de concurrentie meer op sportiviteit en dynamiek mikt. Wellicht dat de concurrentie net zo goed van een auto als de Land Rover Freelander kan komen, als bijvoorbeeld uit Duitsland of Zweden. Het prijskaartje van 78.000 euro is fors te noemen, maar staat in verhouding met de anderen. Zeker gezien de dikke motor en de op alle modellen standaard geïnstalleerde zeventraps automaat. Wie met wat minder vermogen en opties toe kan, kan vanaf 53.000 euro instappen in deze stoere en comfortabele SUV.

Plus

- + Compleet
- + Comfortabel rijgedrag
- + Krachtige motor

Min

- Ruimte achterbank
- Traag terugschakelen
- Bochtengevoel