



Martijn Verhoef
26 mei 2023

Verder dan voor de bÃ¼hne

Plug-in hybrides hebben sinds hun intrede al een discutabel imago. Het bijtellingsvoordeel dat in de beginjaren gold voor dit type auto ligt al ver achter ons. Maar de beelden van nog in plastic verpakte laadkabels van Mitsubishi's Outlander die na vijf leasejaren werden ingeleverd, staan ons nog helder voor de geest. En uit verschillende onderzoeken komt naar voren dat het praktijkverbruik van PHEV's veel hoger ligt dan de fabrieksopgave, omdat er niet genoeg gestekkerd wordt.

Toch blijven autofabrikanten deze configuratie aanbieden, niet in de minste plaats omdat dit type auto de totale uitstoot van de producenten sterk vermindert. Maar het is op papier ook het beste van twee werelden; elektrisch rijden wanneer het kan en voor de lange rit een benzinemotor om tussendoor (snel)laden te voorkomen. We zien dan ook steeds meer plug-ins op de markt komen, die voor het grootste gedeelte van de tijd goed uit de voeten kunnen met alleen hun elektrische aandrijving. En de testauto van dienst is daar een prima voorbeeld van: op papier moet de Mercedes-Benz GLC 300 e 130 elektrische kilometers ver komen. Meer dan genoeg voor een gemiddelde werkdag,

zou je zeggen. Wat dat voor de praktijk betekent en hoe de auto verder bevalt, lees je in deze test.



Aandacht vereist

De GLC is een ongelooflijk belangrijke auto voor Mercedes-Benz. Waar voorganger GLK in de marge opereerde, zorgde de eerste generatie GLC voor een flinke toename van de verkopen. Wereldwijd hoort de auto bij de best verkopende Benzen en dat is niet zo gek gezien het populaire segment waarin de hoge middenklasser zich bevindt. De auto deelt veel techniek met de C-Klasse en heeft qua uiterlijke kenmerken ook veel weg van de auto. We zien de verschillende ontwerpen van het merk uit Stuttgart al steeds meer naar elkaar toegroeien en deze nieuwe telg is daarop geen uitzondering.

Je zou de GLC oneerbiedig een opgehoogde C-Klasse Estate kunnen noemen, al heeft de SUV met zijn hoge koets en met kunststof omlijste wielkasten een veel stoerdere uitstraling. Met speciale dagrijverlichting en een stompere neus is het front in ieder geval goed van zijn lagere broer te onderscheiden. De brede heupen en iets strakker

Mercedes-Benz GLC 300 e 4Matic AMG Line

aflopende daklijn zijn ook alleen bij de GLC te vinden. Het geeft de auto een krachtig voorkomen, dat goed past bij een SUV van dit statuur. Met het AMG pakket en dito wielen heeft de auto zelfs sportieve trekjes, al gaat het dan toch echt om optisch spel. Het Obsidiaanzwart van de testauto lijkt ons een prima keuze, want bij een lichtere lakkleur springen de kunststof delen van de carrosserie wel heel prominent in het oog.

De plug-in hybride heeft natuurlijk naast de tankklep een laadpoort, maar in tegenstelling tot het uitgaande model zit deze niet meer aan de achterzijde. Je vindt de laadklep nu gewoon aan de linkerkant, zodat volledig symmetrisch aan beide zijden van de auto een klep zit. Mooier weggewerkt en praktischer als je vooruit moet inparkeren bij een laadpaal.



Goede basis

Het is bijna geen verrassing meer, ook binnenin de GLC heeft de auto veel weg van de C-Klasse. Je kan het slechter treffen, want het interieur van d'è auto is ons in de test goed bevallen. Hoewel de GLC nog hoger in de markt opereert, slaat de auto met dit

interieur zeker geen modderfiguur. De hightech uitstraling met het grote verticale scherm en de digitale cockpit zorgen voor een ietwat kil, maar modern interieur. De materialen zijn prima en fysieke knoppen zijn nog maar beperkt aanwezig. Geen probleem, want de meeste instellingen pas je aan door het snel reagerende touchscreen te bedienen. Daarop zijn aan de onderkant altijd de klimaatinstellingen aan te passen en de multimedia te bedienen.

Handig dat je hiervoor niet een apart menu dient te openen en na een tijdje dit op de tast kunt aanpassen. Ook via spraakbesturing of de knoppen op het stuurwiel kun je aanpassingen doen, waarbij de schuifregelaars voor bijvoorbeeld volume een haptische feedback hebben, die prima is.



Binnenruimte met kanttekening

Neem je plaats op de bestuurdersplek, dan merk je dat stuur en stoel uitgebreid elektrisch te verstellen zijn. Hiervoor dien je wel het AMG Premium pakket te kiezen, maar de instelbaarheid van de zitpositie is hoe dan ook erg uitgebreid. De stoelen

bieden een hele goede zijdelingse en zitondersteuning, die past bij het comfort dat je verwacht van een dergelijke auto. Het extra geluidwerend glas houdt rijgeluiden en windgeruis goed buiten, wat het een aangenaam vertoeven maakt. Het optionele panoramadak is te kantelen of volledig open te schuiven, maar in beide standen heeft dat veel klapperend windgeruis tot gevolg. Bij sommige auto's kun je het zonnescherm sluiten om dat te voorkomen, maar dat gaat bij de GLC niet. Rijden met open dak gaat al snel storen, zelfs als je alleen de kantelstand gebruikt. Dat terwijl je bijvoorbeeld in de BMW X3 bijna niet merkt dat het dak geopend is.

Los daarvan zit het met comfort aan boord wel goed. Er is zeer veel binnenruimte, waar je op de achterbank goed van profiteert. Been- en hoofdruimte in overvloed, hierin merk je ook de meerwaarde ten opzichte van de C-Klasse of andere lage auto's uit het segment. In de kofferbak merk je de aanwezigheid van het batterijpakket nog steeds op. Er is namelijk een verhoging aangebracht, waaronder de accu is geplaatst. Het snoept niet alleen ruimte weg, maar zorgt er ook voor dat de laadvloer niet helemaal vlak is. Losliggende lading kan dus op het hellende vlak terechtkomen en uit de kofferbak vallen na het openen van de achterklep. Niet praktisch en dus opletten geblazen.



Zware jongen

We gaven in de intro al aan dat de GLC 300 e zo'n 130 kilometer moet komen met puur elektrische aandrijving. Het zal je niet verbazen dat hiervoor een flink batterijpakket van 31,2 kWh is geplaatst. Samen met een 2.0 viercilinder benzinemotor is het gecombineerde vermogen 313 pk. Maar op een leeggewicht van 2.255 kg is dat geen overvloed aan vermogen. Dat de auto flink op gewicht is, merk je tijdens het rijden gek genoeg maar zelden. Zelfs in volledig elektrische modus heeft de auto geen enkele moeite met de zware SUV. In stadsverkeer komt de auto zelfs lichtvoetig over, doordat er een kleine draaicirkel is. En dan zijn de meesturende achterwielen als optie niet eens besteld voor de testauto.

Alleen tijdens remacties en het stevigere bochtenwerk gaat het gewicht zich zetten, al komt een prettige rijervaring nooit in gevaar. De auto bewijst zich als een goezak, die heel goed gedijt bij de elektrische aandrijving en zich ontpopt tot een snelle jongen als de benzinemotor bijspringt. Puur voor het testwerk hebben we nog een beroep gedaan op die tweeliter benzinemotor, want met de grote actieradius van de 300 e kun je bijna

alle ritten volledig elektrisch afleggen. We halen gedurende de testweek meer dan 100 kilometer op een lading, waarmee de aandrijflijn zich echt bewijst. Mits je de moeite neemt om waar mogelijk te stekkeren, want puur op de benzinemotor zie je het verbruik omhoog schieten. Relatief gezien dan, want als je alleen de brandstofmotor aanspreekt, blijft het verbruik met 7,7 liter op de 100 kilometer nog steeds binnen de perken voor een mastodont als deze GLC. Plan je een lange rit met de navigatie, dan kun je de auto zelf laten beslissen wanneer een beroep wordt gedaan op de stroomvoorraad. Dat doet de auto heel slim, want bij aankomst is de batterij pas net leeg, terwijl de inefficiënte kilometers -zoals stadsverkeer- volledig elektrisch zijn afgelegd. Het totaalverbruik op een rit van 300 kilometer komt daardoor nog steeds op meer dan 1 op 30 uit.

De auto is volgehangen met alle veiligheidssystemen van de laatste generatie, wat betekent dat de auto zo goed als autonoom op de snelweg rijdt. Zelf inhalen, afremmen en verkeersborden lezen behoort tot de mogelijkheden. De slimme koplampen geven je de grootst mogelijke lichtbundel, afhankelijk van de omstandigheden. Optioneel worden er zelfs waarschuwingen, zoals bij wegwerkzaamheden, voor je op de weg geprojecteerd.



Instapper als beste keus

De geteste 300 e plug-in hybride is de voordeligste GLC die je nieuw kunt aanschaffen. Met een vanafprijs van 73.828 euro is er geen sprake van een kiloknaller, maar daarmee is de auto wel goedkoper dan de GLC 200 met 204 pk. Door het samenspel van elektro- en brandstofmotor, het surplus aan vermogen en het lage verbruik kunnen we eigenlijk geen argumenten verzinnen waarom je niet voor deze versie zou gaan.

Er is ook een krachtigere 400 e, die liefst 381 pk gecombineerd vermogen biedt. Het verschil in prestaties is niet groot (zo mogen beide versies 2.000 kg trekken), maar de meerprijs van 3.300 euro is evenmin significant te noemen. Dan moet je wel al de AMG Line geselecteerd hebben, anders loopt het tussenliggende bedrag verder op. Die AMG Line, het Premium Pack en losse opties als het panoramadak maken dat onze testauto ruim 92 mille kost.

Geen prijspakker dus, maar als plug-in hybride wel een heel fijn totaalpakket met zijn negentraps automaat, vierwielaandrijving en luchtvering op de achteras. Genoeg

ingrediënten voor een verlenging van het succes. En wat ons betreft geen excuus-stekkerauto meer uit de oude tijd, maar een praktisch bruikbare en in de praktijk zuinige PHEV.

Plus

- + Meer dan 100 echte kilometers elektrisch
- + Ruime zitplaatsen
- + Zeer comfortabel

Min

- Onhandig verhoogde laadvloer
- Opties drijven prijs flink op