



# Nieuw strijdtoneel

Mercedes-AMG lepelt de bekende 4,0 liter V8-turbomotor nu ook in de GLC en daarmee is meteen de snelste SUV van het merk geboren. Een nieuwe wapenwedloop lijkt onvermijdelijk...

TEKST: WOUTER SPANJAART

**D**RIE KOMMA ACHT TELLLEN. Een aantal jaren geleden nog het terrein van de serieuze supersportwagen, nu sprint je in die tijd ook naar 100 km/h in Mercedes-AMG's nieuwste SUV. Daarmee zit de GLC 63 S niet alleen sneller op honderd dan de Mercedes-AMG C 63 S, waarmee de auto zijn motor deelt, maar is hij zelfs net zo snel als de échte sportwagen van het merk, de GT S. Serieuze prestaties dus, niet alleen voor een SUV. Toch is Mercedes-AMG veel verder gegaan dan alleen maar een harttransplantatie. Deze GLC mag dan de 510 pk sterke motor uit de C 63 S hebben, de rest van de aandrijflijn komt meer overeen met die van de E 63. Hij heeft niet alleen de negentrapsautomaat en het vierwielaandrijvingsysteem van die auto, op de bekende driftmodus na, maar ook de bredere achteras. De spoorbreedte neemt daarmee flink toe, wat de wegligging ten goede moet komen. Ook de driekamerluchtvering van de snelste E zit op de GLC 63. Verder hebben ze de auto in Affalterbach voorzien van een 'Panamericana'-grille, die sterk lijkt op die van de GT. Ook zijn de bumpers aangepast en heeft hij een grote diffuser met aan weerszijden een dikke dubbele uitlaat.

Draai de sleutel om en de vier uitlaatpijpen trakteren omstanders op een heel vol V8-geluid. Vanbinnen laat de achtcilinder de eerste tellen ook goed van zich horen. Opvallend genoeg lijkt de sound nog net een beetje donkerder dan in de C- en E-Klasse. Toch verdwijnt het brute geluid al snel naar de achtergrond, met als eindresultaat een relatief beschaafde brom. Gedurende de eerste testkilometers valt dan ook vooral de rust aan boord op. De negentrapsautomaat schakelt razendsnel en enorm soepel door de verzetten om het toerental en daarmee het verbruik een beetje te drukken. Om nog meer brandstof te besparen kan de auto bovendien 'zeilen'. Laat je in de stand 'Eco' tussen 60 en 160 km/h het gas los, dan wordt de automaat ontkoppeld en rolt de auto met minder weerstand verder. Bij AMG zijn ze dan weliswaar niet zo van het downsizen, over brandstof besparen wordt wel degelijk nagedacht. De GLC 63 heeft daarom ook een stop-/startstelsel, waardoor je bij het wegrijden elke keer kunt genieten van die opstartende V8. Je ziet dan ook regelmatig mensen kijken waar dat lekkere V8-geburbel vandaan komt.

Net als in andere AMG's kun je er uiteraard nog een schepje bovenop doen. Zet de auto in Sport of Sport+ en de kleppen in de uitlaat gaan open en het resultaat is een gebulder en geklapper zoals we dat van AMG gewend zijn.

TEST  
**Mercedes-AMG GLC 63 S 4Matic+**



In de grote 20-inch wielen kunnen desge-  
wenst carbonkerami-  
sche schijven worden  
gemonteerd.

**Mercedes-AMG GLC**

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <b>63 S 4Matic+</b>           |   |
| <b>prijs</b>                  | € 152.752,-   |
| <b>op de markt</b>            | direct  |
| <b>topsnelheid</b>            | 250 km/h (optioneel 280 km/h)   |
| <b>acceler. 0-100</b>         | 3,8 s   |
| <b>gem. verbruik</b>          | 1 op 9,3  |
| <b>CO<sub>2</sub>-emissie</b> | 244 g/km  |
| <b>motor</b>                  | V8, 3982 cm <sup>3</sup> , twinturbo  |
| <b>plaatsing</b>              | in lengterichting, voorin   |
| <b>max. vermogen</b>          | 510 pk/375 kW/5500-6250 min <sup>-1</sup>   |
| <b>max. koppel</b>            | 700 Nm/1750-4500 min <sup>-1</sup>  |
| <b>spec. massa</b>            | 3,75 kg/pk  |
| <b>spec. vermogen</b>         | 127,5 pk/l  |
| <b>brandstof</b>              | benzine   |
| <b>transmissie</b>            | automatisch, negentraps   |
| <b>aandrijving</b>            | vier wielen   |
| <b>onderstel</b>              | multi-link, luchtvering en adaptieve dempers rondom   |
| <b>remmen</b>                 | geventil./geperf. schijven rondom   |
| <b>bandenmaat</b>             | v. 265/45 R 20, a. 295/40 R 20  |
| <b>maten en gewichten</b>     | lengte 465,6 cm, breedte 193,0 cm, hoogte 157,7 cm, wielbasis 287,3 cm, inhoud bagageruimte 550-1600 l, inhoud brandstoftank 66 l, massa leeg 1910 kg, maximum geremd aanhangwagengewicht 2200 kg |

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens



Ondanks de bredere carrosserie, de overweldigende V8-motor en de scherpere vierwiel aandrijving blijft de GLC 63 S een auto die door iedereen te rijden is en waarmee ook echt iedereen behoorlijk dóór zal kunnen rijden. Hij voelt geen seconde lomp aan en ook niet zo zwaar als hij daadwerkelijk is (bijna twee ton!), een knappe prestatie van Mercedes-AMG. Ook blijven alle praktische eigenschappen van de

GLC overeind en zitten de bestuurder en zijn passagiers in een van de best vormgegeven en mooist gebouwde interieurs. Goedkoop is hij niet, maar toch koop je in principe twee auto's: een praktische, ruime en vierwiel aangedreven SUV waarmee je doordeeweeks alles kunt doen en een bizar snelle en bovendien enorm scherpe hot rod voor de ogenblikken dat je de alledaagse sleur even achter je wilt laten.

Bovendien wordt in die modi de gasrespons feller en reageert de automaat ook nog een tandje sneller. Het sturen gaat bovendien iets zwaarder, zodat je net iets preciezer te werk kunt gaan. De GLC reageert nogal sterk op elke stuurbeweging, iets dat wel meer SUV's hebben om hem scherper over te laten komen. Nervus wordt hij er echter niet van, maar je moet wel even de tijd nemen om eraan te wennen. Dat moet je in Sport ook aan de veel hardere demping. De luchtvering gaat namelijk ook een tandje stugger in deze stand en dat wordt in Sport+ nog eens dunnetjes overgedaan. Daarin rijdend moet het asfalt echt gladder dan glad zijn, wil je niet elke oneffenheid in je onderrug voelen. Gelukkig kun je ook een individuele modus instellen, waarbij je kunt kiezen voor de meest comfortabele onderstelafstelling, gecombineerd met alle verdere eigenschappen van Sport+, inclusief het wilde gebulder van de V8.

Natuurlijk heeft de GLC een veel hoger zwaartepunt dan een C- of E-Klasse, maar toch leent hij zich heel behoorlijk voor een sneller rijgedrag. Zeker in de meest sportieve rijmodi is er van overhellen geen sprake, maar ook in Comfort heb je maar een heel klein beetje bodyroll. Normaal gesproken wordt de AMG geleverd met serieuze sportbanden, maar aangezien we de auto onlangs in Duitsland stuurden, stond ons exemplaar op 21 inch grote winterbanden die allesbehalve bevorderend waren voor het weggedrag. Echte conclusies

over de scherpste zullen dan ook pas getrokken kunnen worden als we de auto in Nederland tegenover zijn directe concurrenten zetten. De kwaliteiten van het 4Matic+ vierwiel aandrijvingsysteem werden wel meerdere keren bewezen tijdens de eerste kennismaking, want op het kletsnatte Duitse wegdek gaf de GLC geen krimp. Pas bij een forse hoeveelheid gas halverwege de bocht begon het lampje van de tractiecontrole te knippen. Doe hetzelfde in Sport+ en de achterkant van de GLC 63 S stapt een heel klein beetje opzij, met dank aan de iets flexibelere afstelling van het stabiliteitssysteem en het elektronische sperdifferentieel op de achteras. Elke Mercedes-AMG GLC 63 heeft een sperdifferentieel achter, maar het elektronische exemplaar is voorbehouden aan de sterkste versie. De versie zonder 'S' heeft een mechanisch spersysteem. Beide modellen hebben wel hetzelfde vierwiel aandrijvingsysteem dat het koppel zelfstandig kan verdelen over de voor- en achterwielen, waarbij de achterwielen in de basis nét iets meer kracht toebedeeld krijgen.

Op papier heeft de GLC 63 S momenteel weinig te vrezen van directe concurrenten. De Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio ligt het meest voor

de hand. Die auto heeft immers ook 510 pk, maar dan uit een felle zescilinder. Voor de twee extra cilinders rekent Mercedes-AMG echter ook een dikke 25.000 euro meer, al staat daar ook meer verfijning en een ruimer interieur tegenover. Nee, de GLC 63 gaat het naar ons idee vooral intern opnemen tegen de AMG-varianten van de grotere GLE. Natuurlijk is de GLE 63 S nog eens 75 pk krachtiger en ook ruimer dan deze GLC, maar daar staan een fors hoger wagen gewicht en een minder alerte aandrijflijn als minpunten tegenover. En bovendien ook nog een prijskaartje dat ruim 45.000 euro hoger uitpakt. Mercedes-AMG rekent minimaal 139.702 euro voor de 476 pk sterke GLC 63. Reken nog eens 13.050 euro meer af en je krijgt 510 pk in de GLC 63 S. Natuurlijk ben je er dan nog niet, want ondanks de behoorlijk rijke standaarduitrusting kun je veel opties aanvinken. Zo moet je bijvoorbeeld nog 1198 euro betalen voor een head-up display, 938 euro voor een geweldige Burmester-geluidsinstallatie en 2541 euro voor een groot pakket met assistentiesystemen. Reken dus sowieso op een ruime 160.000 euro voor een fraai aangekleed exemplaar. Nog altijd fors minder dan de vanafprijs van zijn grote broer.

**'Hij voelt geen seconde lomp aan en ook niet zo zwaar als hij daadwerkelijk is'**



De leefomgeving in de GLC 63 S is zowel luxueus als sportief, getuige het dikke stuurwiel en de fraaie carbon afwerking.

**Checklist**

**ONTWERP** stoerder, maar niet te uitbundig +++ bekende grille staat de GLC goed **COMFORT** standaard luchtvering rondom +++ zelfs op 21-inch wielen behoorlijk comfortabel +++ voor straatgebruik weg blijven bij 'Sport' en 'Sport+' **PRAKTISCH** net zo ruim en praktisch als elke andere GLC **MOTOR & TRANSMISSIE** heerlijke V8 +++ fijne automaat **WEGGEDRAG & REMMEN** behoorlijk scherpe besturing, +++ direct rond middenstand +++ optioneel carbonkeramische remmen mogelijk, maar niet noodzakelijk **CONCURRENTIEPOSITIE** BMW en Audi hebben geen directe concurrent in huis +++ Porsche Macan Turbo is veel minder krachtig +++ momenteel dus alleen de Alfa Stelvio Q, maar later dit jaar ook Jaguar F-Pace SVR

**Eindoordeel**

Elke dag bruikbaar door bedieningsgemak en comfort. Met een druk op de knop wordt het een woest grommende hotrod die het supercars behoorlijk lastig kan maken. Een van de allerbeste allrounders.

★★★★★