



Mercedes GLC 250 d 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Der neue Mercedes GLC tritt die Nachfolge des GLK an, der aufgrund seines kantigen Designs hinter den Verkaufserwartungen zurückblieb. Mit dem deutlich dynamischer gezeichneten Nachfolger soll es jetzt besser werden: Das Mittelklasse-SUV überzeugt nicht nur mit seiner gefälligen Optik, auch sonst hat der Allradler einiges zu bieten. Die Verarbeitungs- und Materialqualität liegen auf hohem Niveau und lassen ebenso wie das Platzangebot kaum Wünsche offen. Kritik erntet der Mercedes allerdings für das Bedienkonzept, das teils recht umständlich gestaltet ist. In puncto Fahrkomfort kann das SUV dagegen vollauf überzeugen: Dank der optionalen Luftfederung, der bequemen Sitze sowie des geringen Geräuschniveaus lassen sich mit dem Schwaben selbst lange Etappen sehr entspannt zurücklegen. Dass dabei die Agilität etwas auf der Strecke bleibt, werden die meisten Kunden dafür gerne in Kauf nehmen. Als Antriebsquelle im GLC 250 d dient ein 2,1-Liter-Turbodiesel, der 204 PS leistet und üppige 500 Newtonmeter auf die Kurbelwelle wuchtet. Verwaltet wird die Kraft von einer Neunstufen-Automatik (Serie), die ihren Teil zum guten Ergebnis im ADAC EcoTest beisteuert. Der Verbrauch ist mit ermittelten 5,3 l/100 km erfreulich gering, gleiches gilt für die Emission der Schadstoffe. Insgesamt hat Mercedes mit dem GLC ein sehr gelungenes, mit einem Grundpreis von 46.410 Euro allerdings auch sehr teures Auto auf die Räder gestellt.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Audi Q5, BMW X3, Jeep Cherokee, Land Rover Discovery Sport, Porsche Macan, Volvo XC60.

+ Hoher Fahrkomfort, gute Verarbeitungsqualität, umfangreiche Sicherheitsausstattung, kräftiger und sparsamer Antrieb

- Umständliche Bedienung, hohe Kosten, teils unverständliche Aufpreispolitik



ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

4,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,7 Stadtverkehr

2,5 Senioren

1,8 Langstrecke

2,1 Transport

2,3 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2015
Text: A. Lidl

Bei der Verarbeitungsqualität kommt der GLC dem Mercedes Slogan "Das Beste oder nichts" schon recht nahe. Der Innenraum ist nicht nur sehr elegant gestaltet, auch die verwendeten Materialien sowie deren Verarbeitung liegen auf sehr hohem Niveau.

⊕ Die Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt kaum Anlass zur Klage. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, alle Anbauteile sind sauber eingepasst und die Türen fallen satt ins Schloss. Der Motorraum ist von unten komplett verkleidet, und auch der restliche Unterboden zeigt sich weitgehend glattflächig. Türschweller sind dank doppelter Dichtungen gut gegen Verschmutzungen geschützt, die edlen, aber recht schmalen Edelstahlleisten schützen zumindest vor unschönen Kratzern. Der Motorraum wirkt sehr aufgeräumt, die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offengehalten, die gleichzeitig das Öffnen erleichtert. Als ebenfalls praktisch erweist sich im Alltag der Tankdeckel, der in die Zentralverriegelung integriert wurde und daher nicht separat geöffnet werden muss. Das hohe Qualitätsniveau setzt sich im Innenraum fort: Die verwendeten Materialien machen einen wertigen Eindruck und glänzen mit angenehmer Haptik. So ist die Oberseite des Armaturenbretts ebenso wie der obere Bereich der Türverkleidungen mit einer Ledernachbildung samt Kontrastnähten bespannt. Die Kunststoffe sind größtenteils geschäumt, selbst im unteren Bereich des Armaturenrägers, wo man eher selten hinblickt oder -greift. Die Dachsäulen sind mit Stoff bezogen, und das selbst an der D-Säule. Das Handschuhfach ist ebenso wie das kleine Brillenfach im Dachhimmel mit edlem Filz ausgeschlagen. Das offenporige Holz in der Mittelkonsole (optional), die hochwertigen Luftauströmer sowie die edle Klimabedieneinheit samt der verchromten Kippschalter tun ihr übriges dazu, dass der Innenraum besonders einladend wirkt.

⊖ Das edle Ambiente im Innenraum wird lediglich durch die im unteren Bereich aus Hartplastik bestehenden hinteren Türverkleidungen sowie die ebenfalls aus kratzempfindlichem Kunststoff gefertigte Rückseite der Mittelkonsole getrübt, die die Bedieneinheit der hinteren Klimatisierung beinhaltet. Auch an der Unterseite der Motorhaube, die ohne Klarlack auskommt, wird sichtbar, dass auch Mercedes an der ein oder anderen Stelle spart. Mit Ausnahme des Kunststoffeinsatzes an den Radläufen sowie in der Front- und Heckschürze bietet die Karosserie gegen unschöne Kratzer keinerlei weiteren Schutz.

Der GLC glänzt mit einer guten Alltagstauglichkeit. Das SUV bietet vier vollwertige Sitzplätze, auf dem hinteren Mittelsitz lassen sich zumindest kürzere Strecken einigermaßen komfortabel zurücklegen. Die stattlichen Außenmaße von 4,66 Meter Länge und vor allem 2,1 Meter Breite (inkl. der Außenspiegel) machen GLC nicht gerade zum idealen Stadtauto.

⊕ Die maximale Zuladung liegt mit 545 Kilogramm erfreulich hoch, gleiches gilt für die maximale Anhängelast von 2.500 bei gebremstem sowie 750 Kilogramm bei ungebremstem Anhänger. Auch die maximale Stützlast ist mit erlaubten 100 Kilogramm üppig ausgelegt, womit sich selbst zwei schwere E-Bikes samt Fahrradheckträger problemlos transportieren lassen. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 Kilogramm schwere Aufbauten montiert werden, eine praktische Dachreling ist serienmäßig. Die Reichweite auf Grundlage des EcoTests fällt mit rund 940 Kilometern recht üppig aus, ordert man statt des Standardtanks (50 Liter) die 66 Liter große Variante, sind sogar rund 1.245 Kilometer drin.

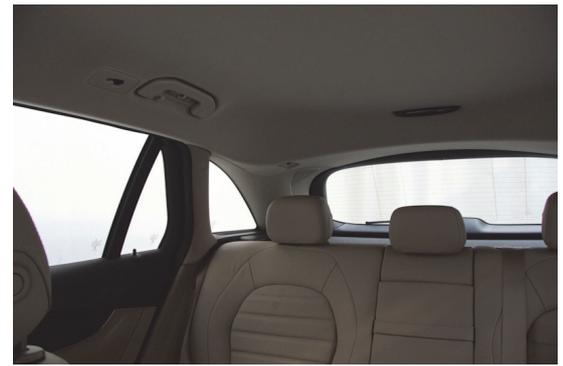
➖ Gerade in Anbetracht des hohen Grundpreises ist es seitens Mercedes schon extrem dreist, für Selbstverständlichkeiten wie ein Tirefit-System oder Bordwerkzeug einen Aufpreis zu verlangen. Optional sind auch Reifen mit Notlaufeigenschaften (Runflatreifen) zu haben, allerdings nicht für sämtliche Rad-Reifen-Kombinationen. Ein Ersatzrad ist gar nicht erhältlich. Dass ab Werk lediglich ein 50-Liter-Tank verbaut wird und für die größere Variante (66 Liter) auch noch Geld verlangt wird, ist gegenüber den Kunden schon sehr frech.

2,5 Sicht

Im Kapitel Sicht fährt der GLC eine gerade noch gute Bewertung ein. Die Rundumsicht wird durch die recht breiten A-Säulen sowie die wuchtigen D-Säulen beeinträchtigt. Um das Rangieren zu erleichtern, sollte man die optionale Einparkhilfe (vorn und hinten) inklusive des Einparkassistenten ordern. Für noch bessere Sicht sorgt die Rückfahrkamera sowie die ebenfalls aufpreispflichtige 360-Grad-Kamera, die dank zusätzlicher Kameras in den Außenspiegeln und an der Fahrzeugfront ein Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive erzeugt (im Testwagen). Die beiden Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Sicht nach hinten fällt dadurch zufriedenstellend aus. Die Scheibenwischer decken weite Bereiche der Frontscheibe ab und lassen lediglich oben rechts einen etwas größeren Bereich unberührt, zudem wischen sie auch bei höheren Geschwindigkeiten tadellos.

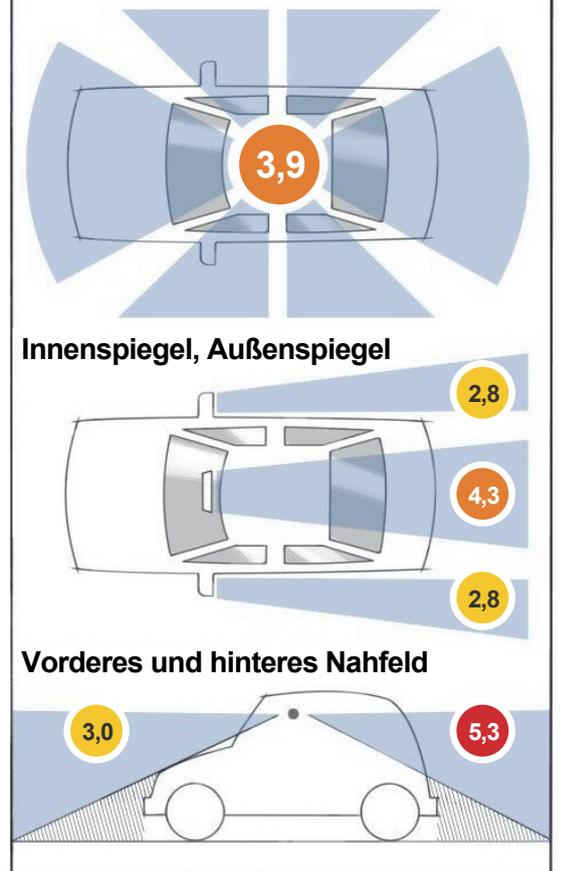
⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typisch recht hohen Sitzposition gut. Ordert man wie im Falle des Testwagens die zahlreichen Assistenzsysteme werden Parkvorgänge regelrecht zum Kinderspiel, zumal sich die Fahrzeugenden ganz ordentlich abschätzen lassen. Ein echtes Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind die optionalen LED-Scheinwerfer (LED Intelligent Light System) samt adaptiver Lichtverteilung sowie Kurven- und Abbiegelicht. Ordert man dann noch den adaptiven Fernlichtassistenten lässt die Fahrbahnausleuchtung bei Nacht keinerlei Wünsche mehr offen. Die LEDs erzeugen eine tageslichtähnliche Lichtfarbe, wodurch das menschliche Auge besonders bei längeren Nachtfahrten weniger schnell ermüdet.

➖ Beim Blick nach hinten stehen die Fondkopfstützen etwas im Weg, die sich nicht versenken lassen. Dadurch fällt auch das Sichtfeld im Innenspiegel nur mäßig aus. Die Sicht auf Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug wird durch den hohen Fahrzeugaufbau beeinträchtigt. Besonders Hindernisse, die sich hinter dem Fahrzeug befinden, werden durch die hohe Fensterunterkante leicht übersehen. Leider blendet nur der Außenspiegel auf der Fahrerseite automatisch ab, und das auch nur gegen Aufpreis (im Testwagen).



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,5

Ein-/Ausstieg

Die vorderen Türen verfügen über drei, die hinteren Türen über jeweils zwei Arretierungen. Allerdings sind diese nicht sonderlich kräftig ausgeführt, sodass die Türen an Steigungen schon mal zufallen können.

⊕ Die gute Sitzhöhe ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das lediglich durch den sehr hohen Schweller beeinträchtigt wird, da die Beine stärker angehoben werden müssen. Auch in den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein, nur der Radlauf ragt recht weit in den Türausschnitt. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung lassen sich auch im Dunkeln sicher ertasten. Zudem bietet der GLC die Funktion, durch längeres Drücken der entsprechenden Taste die Seitenfenster sowie - falls vorhanden - das Schiebedach zu öffnen oder zu schließen. Gegen Aufpreis gibt es außerdem ein schlüsselloses Zugangssystem (nicht im Testwagen). Praktische Haltegriffe gibt es über allen Türen. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch für kurze Zeit nach, das aufpreispflichtige Lichtpaket (im Testwagen an Bord) umfasst zudem eine in den Außenspiegel integrierte Umfeld- und Einstiegsbeleuchtung.

⊖ Lediglich bei geöffneter Fahrertür wird das Schließen der Türen unterbunden, wodurch man sich leicht versehentlich aussperren kann.

3,1

Kofferraum-Volumen*

Beim Kofferraumvolumen bleibt der neue Mercedes GLC etwas hinter den Erwartungen zurück. Mit aufgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 330 Liter. Entfernt man die Gepäckabdeckung und belädt den Mercedes dachhoch, sind es 570 Liter - dann passen zehn Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante auf 710 Liter, bei Beladung bis unter das Dach auf 1.340 Liter.



Der Kofferraum mit 330 l Volumen ist minimal gegenüber dem Vorgängermodell GLK (310 l) größer geworden und befindet sich in dieser Fahrzeugklasse nur im durchschnittlichen Bereich.

2,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante ist mit 73 Zentimetern recht hoch, wodurch man das Ladegut weit anheben muss. Ist wie im Falle des Testwagens die optionale Luftfederung an Bord, lässt sich die Karosserie und damit auch die Ladekante per Knopfdruck immerhin um 40 Millimeter absenken.

⊕ Die Kofferraumklappe des GLC lässt sich über eine gut erreichbare Taste unterhalb des Mercedes Sterns problemlos entriegeln und öffnet angenehm weit, sodass auch bis zu 1,90 Meter große Personen nicht Gefahr laufen, sich den Kopf daran zu stoßen. Der Testwagen war mit der optionalen elektrischen Heckklappenbetätigung zum Öffnen und Schließen ausgestattet. Damit lässt sich die Klappe sowohl von außen per Taste am Kofferraum, mit der Funkfernbedienung oder über eine Taste am Armaturenbrett betätigen. Zudem bietet Mercedes ein Keyless-Go-Komfort-Paket an. Dann öffnet die Klappe auch automatisch, wenn man den Schlüssel bei sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält (nicht im Testwagen). Positiv hervorzuheben ist, dass sich die Ladekante und der -boden auf einer Ebene befinden, was das Be- und Entladen spürbar erleichtert. Die Höhe der Kofferraumöffnung fällt sehr groß aus, die Breite dürfte aber speziell im oberen Bereich etwas größer sein, um auch sperrige Gegenstände leichter einladen zu können. Aufgrund der nicht sonderlich großen Tiefe des Kofferraums lassen sich auch Gegenstände nahe der Rücksitzbank gut erreichen. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche. Dank zweier Lampen wird der Kofferraum auch bei Dunkelheit gut ausgeleuchtet - allerdings nur, wenn die Kofferraumabdeckung zurückgeschoben ist, da sich die beiden Lampen oberhalb der Abdeckung befinden.

1,5

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ In diesem Kapitel schneidet der GLC sehr gut ab. Serienmäßig ist der Schwabe mit einer im Verhältnis 40/20/40 klappbaren Rücksitzlehne ausgestattet. Die Lehnen lassen sich sowohl vom Fond als auch vom Kofferraum aus per Knopfdruck entriegeln und klappen anschließend automatisch nach vorn. Zudem sind praktische Haltevorrichtungen vorhanden, die verhindern, dass die äußeren Sicherheitsgurte beim Zurückklappen eingequetscht oder sogar beschädigt werden. Schweres Gepäck kann mithilfe der stabilen Zurrösen am Kofferraumboden fixiert werden. Zudem sorgen zwei praktische Haken für Einkaufstaschen sowie ein Gepäcknetz in der linken Seitenverkleidung für Ordnung im Kofferraum. Optional gibt es ein Ablage-Paket (nicht im Testwagen). Dann findet man im Kofferraum unter anderem ein Spannetz am Boden und sogar eine Klappbox unter dem Kofferraumboden. Ebenfalls optional gibt es aus Teleskopstangen bestehende Steckmodule zur Fixierung von Gepäck bzw. zur Abtrennung des Kofferraums. Optional ist für das Stuttgarter Mittelklasse-SUV ein Trennnetz erhältlich, das am Dachhimmel eingehängt wird und den Koffer- vom Innenraum abtrennt (im Testwagen).
- ⊖ Für eine Selbstverständlichkeit wie eine Laderaumabdeckung Aufpreis zu verlangen, ist nicht nur in Anbetracht des hohen Grundpreises eine Frechheit.

1,8

INNENRAUM

2,0

Bedienung

Der GLC übernimmt zu weiten Teilen das Cockpit aus der aktuellen C-Klasse und damit auch deren Bedienkonzept. Das sieht auf den ersten Blick dank der reduzierten Anzahl an Tasten übersichtlich aus, offenbart bei genauerer Betrachtung aber doch einige Schwächen. Sowohl der Dreh-Drück-Regler samt Touchpad als auch einige wichtige Funktionstasten (z. B. Lautstärkeregler) sind unergonomisch in der Mittelkonsole angeordnet und vom Fahrer mit entspannter Handhaltung kaum erreichbar. Auch die Funktionsweise des Dreh-Drück-Reglers sowie des Touchpads an sich ist teilweise unlogisch und erfordert eine deutliche Eingewöhnung. Zudem sind die Funktionstasten (z. B. Radio, Navigation, Telefon) weit weg vom Drehregler angeordnet. Radiosender können nur über den Drehregler eingestellt werden (es sind keine zusätzlichen Stationstasten mehr vorhanden). Auch praktische und häufig gebrauchte Tasten zum Weiterschalten von Radiosendern oder Liedern sucht man vergebens. Die Menüstruktur ist ebenfalls unnötig kompliziert. Teilweise sind Fahrzeugeinstellungen über Lenkradtasten im Kombiinstrument abrufbar, teilweise werden Fahrzeugeinstellungen aber auch im Mitteldisplay vorgenommen. In der Summe erfordert die GLC eine recht hohe Eingewöhnung, bis man mit den Funktionen zurechtkommt.



Der Mercedes GLC besticht durch eine gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.

- ⊕ Das Lenkrad ist über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellbar und der im Lenkstock platzierte Automatikwählhebel ist perfekt erreichbar. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet, zudem verbaut Mercedes erfreulicherweise ein stehendes Gaspedal. Das Zündschloss ist zwar griffgünstig platziert, aber nicht beleuchtet. Gegen Aufpreis gibt es ein schlüsselloses Startsystem (Keyless-Go), wodurch das Fahrzeug auf Knopfdruck gestartet wird und der Schlüssel nur bei sich getragen werden muss (nicht im Testwagen). Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad und ist beleuchtet. Sowohl das Fahrlicht als auch die vorderen Scheibenwischer sind serienmäßig sensorgesteuert. Die Nebelschlussleuchte wird über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status.

Die in einem neuen Design gehaltenen Tachoinstrumente lassen sich gut ablesen. Sie sind klar gezeichnet und bieten sowohl tagsüber als auch bei Nacht einen sehr guten Kontrast und lassen sich daher bestens ablesen. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis ein Head-up-Display (im Testwagen), das wichtige Informationen wie die aktuelle Geschwindigkeit, Navigationshinweise oder Geschwindigkeitsbegrenzungen in die Frontscheibe projiziert und damit für eine geringere Ablenkung vom Verkehrsgeschehen sorgt. Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, darüber hinaus gibt es für alle wichtigen Betriebszustände Kontrollleuchten. Offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird an einem Lenkstockhebel aktiviert, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (DISTRONIC PLUS) ist optional erhältlich (im Testwagen). Schon die serienmäßigen Lautsprecher bieten einen klaren Klang, auch bei hoher Lautstärke. Für High-End-Sound sorgt das optional erhältliche Burmester Soundsystem (nicht im Testwagen verbaut). Die wichtigsten Bedienelemente der optionalen Drei-Zonen-Klimaautomatik (im Testwagen, Zwei-Zonen-Klimaautomatik serienmäßig) sind als Wipptasten auf der Mittelkonsole angeordnet. Betätigt man die große Klimamennütaste, können weitere Einstellungen wie die Temperatursynchronisierung der drei Zonen oder die Wahl der Luftverteilung (Focus, Medium, Diffuse) vorgenommen werden. Die gewählte Temperatur wird nicht im Bereich der Schalter, sondern im großen Infotainmentdisplay angezeigt. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden und Sauerstoffmangel vorzubeugen. Betätigt man länger den Umluftschalter, werden automatisch die Fenster geschlossen. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik, einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheiz- und optional elektrisch anklappbar. Die Vordersitze lassen sich serienmäßig in der Höhe elektrisch verstellen, ebenso die Neigung der Lehne. Die Schalter findet man dabei nicht wie bisher von Mercedes in der Tür, sondern direkt am Sitz. Wählt man den optionalen, elektrisch einstellbaren Fahrersitz mit Memory-Funktion, sind die Sitzeinsteller wie bisher gewohnt in einem übersichtlichen Schalterblock in der Tür angeordnet (nicht im Testwagen). Der Innenraum ist gut beleuchtet, optional gibt es eine Ambientebeleuchtung, die dank drei wählbarer Farbtöne nachts für eine angenehme Atmosphäre im Innenraum sorgt. Ablagen findet man genügend. Vorn gibt es zwei Becherhalter, große Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole. Hinten hat der GLC Türfächer mit Flaschenhalter sowie Getränkehalter in der Mittelarmlehne zu bieten. Eine 230 V-Steckdose im Fond sowie Lehnentaschen sind optional erhältlich (nicht im Testwagen).

⊖ Lediglich der Spurhalte- und der Lenkassistent (beides optional und im Testwagen) lassen sich über Tasten links vom Lenkrad bedienen, die restlichen Assistenzsysteme finden sich im Untermenü des Bordcomputers. Dadurch kann der Fahrer nicht auf einen Blick sehen, ob auch alle Assistenten aktiviert sind. Die Anzeigen für Kraftstoffinhalt und Kühlmitteltemperatur werden digital angezeigt und sind dadurch nur grob skaliert. Vorn muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen sehr weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Zudem stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen. Der Knopf für die elektrische Handbremse ist sehr tief links unter dem Lenkrad angeordnet und schlecht erreichbar. Zwar wurde der Drehregler zur Regulierung der Instrumentenbeleuchtung rechts vom Lichtschalter gut positioniert, allerdings ist er unbeleuchtet und daher nachts nur schwer zu finden. Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet und abschließbar, allerdings recht klein und ungünstig geformt.

1,6

Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot fällt in der ersten Reihe großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis zu zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Insassen ausreichen. Die Innenbreite ist ebenso gut wie das Raumgefühl, das lediglich durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole etwas geschmälert wird.

1,4 Raumangebot hinten*

⊕ Auch in der zweiten Sitzreihe gibt das Raumangebot keinerlei Grund zur Klage. Das Platzangebot für die Beine reicht ebenso wie die Kopffreiheit für rund zwei Meter große Passagiere. Die großzügige Innenbreite und das luftige Raumgefühl verdienen das Prädikat "gut".



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis zu 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Mercedes bietet für den GLC keinerlei Sitzvarianten an. Die Rücksitzbank ist dreiteilig klappbar, lässt sich aber weder verschieben noch können die Lehnen in der Neigung verstellt werden.

1,9 KOMFORT

2,1 Federung

Für den Mercedes GLC stehen vier unterschiedliche Fahrwerke zu Verfügung. Neben dem Standardfahrwerk kann der Kunde auch ein Sportfahrwerk wählen, das straffer abgestimmt ist. Wer mit dem GLC öfters ins Gelände möchte, für den empfiehlt sich das Offroad-Technik-Paket, zu dessen Umfang eine Höherlegung um 20 Millimeter (in Verbindung mit Luftfederung sogar 50 mm) zählt. Der Testwagen war mit der optionalen Luftfederung samt adaptiver Dämpferregelung (Air Body Control) ausgestattet.

⊕ Das optionale Luftfederfahrwerk (im Testwagen) beschert dem GLC einen überzeugenden Federungskomfort. Die Federung ist zwar selbst in der Stellung Comfort nicht ganz so weich abgestimmt wie man es von den Mercedes-Limousinen kennt, um die Karosseriebewegungen des hohen SUV-Aufbaus zu begrenzen. Dennoch zählt der gebotene Komfort zum Besten, was man in der Klasse der Mittelklasse-SUV findet. Kurze wie lange Wellen verdaut das Fahrwerk sehr gekonnt, dabei hält sich das Nachschwingen bei tiefgezogenen Autobahnwellen in Grenzen. Bei kleineren Unebenheiten zeigen sich die Federelemente bei langsamer Fahrt etwas steifbeinig, mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten aber merklich. Grobe Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel verarbeitet die Federung gekonnt und dank der üppigen Federwege werden selbst Unebenheiten wie Querfugen oder Geschwindigkeitshügel gelassen geschluckt. Auch Kopfsteinpflaster dringt nur gut gedämmt zu den Insassen durch. Dank der integrierten Niveauregulierung bleibt die Fahrzeughöhe selbst bei starker Beladung konstant, wohingegen bei höheren Geschwindigkeiten die Karosserie zur Reduzierung des Luftwiderstandes und somit auch des Verbrauchs abgesenkt wird. Dennoch taucht die Karosserie bei voller Beladung auf langen Bodenwellen stärker ein, auch die ohnehin recht ausgeprägten Wankbewegungen nehmen dann nochmals zu. Wählt man statt des Comfort-Modus die Einstellung Sport, wird das Fahrwerk spürbar straffer, ohne dabei aber unkomfortabel zu sein. Die Aufbaubewegungen nehmen etwas ab, gleichzeitig fährt sich der GLC eine Spur agiler. Die Einstellung Sport+ kann man sich hingegen getrost sparen. Dann kommt eine unnötige Härte ins Fahrzeug, die nicht zum gelassenen und entspannten Charakter des GLC passt.

1,8 Sitze

⊕ Beide Vordersitze sind serienmäßig in der Höhe einstellbar. Wählt man das empfehlenswerte Sitz-Komfort-Paket (im Testwagen verbaut), verfügen beide Vordersitze auch über eine Sitzneigungseinstellung sowie eine ausziehbare Beinauflage.

Zusätzlich gibt es dann in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen. Die Sitze lassen sich teils elektrisch einstellen (nicht Längsverstellung und Beinauflage). Wählt man den elektrisch einstellbaren Fahrersitz, gibt es auch eine Memory-Funktion sowie eine elektrische Lenksäule. Die Standardsitze samt Sitz-Komfort-Paket bieten einen guten Komfort. Sie sind angenehm geformt, bieten im Rückenbereich einen festen Halt und sorgen für eine angenehme Oberschenkelunterstützung. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven geht in Ordnung. Die Atmungsaktivität der mit einer Ledernachbildung bezogenen Sitze (Bestandteil des Pakets Exclusive Interieur) lässt speziell im Sommer zu wünschen übrig. Gegen Aufpreis kann man in Verbindung mit Ledersitzen eine Sitzlüftung ordern (nicht im Testwagen). Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei, Personen unterschiedlicher Größe finden problemlos eine bequeme Sitzeinstellung. Auf den zwei äußeren Rücksitzen findet man zwar keinen ganz so guten Komfort vor wie vorn, sie eignen sich aber dennoch auch für lange Strecken. Die Sitze sind angenehm gepolstert und der Lehnenbereich zufriedenstellend ausgeformt. Zwar ist die Sitzfläche etwas kurz geraten, aufgrund der erhöhten Sitzposition fällt die Oberschenkelauflage aber dennoch ordentlich aus.

⊖ Auf den mit Kunstleder bezogenen, nicht atmungsaktiven Sitzen schwitzt man im Sommer recht schnell. Der Mittelsitz ist hart und wenig komfortabel, er eignet sich allenfalls für Kurzstrecken.

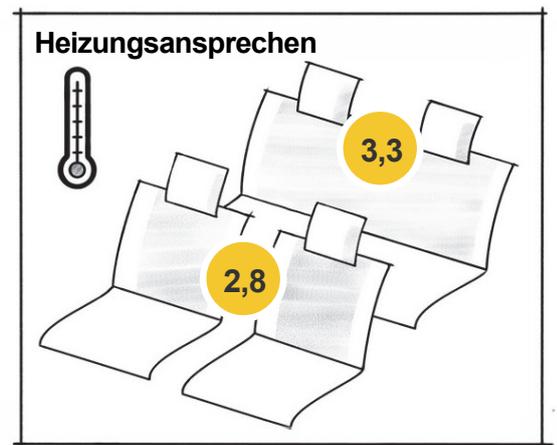
1,7 Innengeräusch

⊕ Der gute Geräuschkomfort trägt seinen Teil zum hohen Komfortniveau des neuen GLC bei. Der bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) ermittelte Geräuschpegel liegt bei sehr niedrigen 65,7 dB(A). Zwar läuft der Dieselmotor recht kernig, er ist im GLC aber sehr gut gedämmt und bei gemächlicher Fahrweise akustisch recht unauffällig. Etwas lauter als bei Mercedes gewohnt fallen die Windgeräusche im Bereich der A-Säulen aus, die bei flotter Autobahnfahrt deutlich wahrnehmbar sind.

1,9 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet das Stuttgarter SUV befriedigend ab, wobei die Temperatur auf den Vordersitzen etwas schneller steigt als in der zweiten Sitzreihe.

⊕ Bereits ab Werk ist der Mercedes GLC mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet (THERMATIC). Der Testwagen hatte die optionale Drei-Zonen-Klimaautomatik an Bord, mit der sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung für beide Vordersitze separat eingestellt werden können. Die Intensität ist für Fahrer und Beifahrer allerdings nicht einzeln einstellbar, wohl aber für den Fondbereich. Auch ein Luftgütesensor samt automatischer Umluftsteuerung, ein Aktivkohlefilter zur Geruchsreduktion sowie eine Funktion zur Motorrestwärmenutzung zählen zum Ausstattungsumfang der Drei-Zonen-Klimaautomatik. Gegen weiteren Aufpreis gibt es zudem ein AIR-BALANCE-Paket inklusive Ionisierung, welches nochmals für eine verbesserte Luftfilterung samt Beduftung sorgen soll.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

⊕ Der 204 PS leistende Dieselmotor sorgt im GLC trotz des recht hohen Fahrzeuggewichts für souveräne Fahrleistungen. Dank des hohen Drehmoments von 500 Newtonmeter, das bereits ab 1600 Umdrehungen bereit steht, schiebt der zweistufig aufgeladene Selbstzünder das knapp zwei Tonnen schwere SUV bereits bei niedrigen Drehzahlen nachdrücklich an. Hohe Drehzahlen gehen dem 2,1 Liter großen Diesel allerdings nicht sonderlich locker von der Hand, seine Stärke liegt im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Den Sprint von 60 auf 100 km/h erledigt der GLC in flotten 4,6 Sekunden, die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei mehr als ausreichenden 222 km/h.

2,3 Laufkultur

⊕ Zwar ist der Diesel im GLC 250 d kein Ausbund an Laufkultur, durch die gute Entkopplung des Antriebs vom Innenraum dringen aber kaum Vibrationen zu den Insassen durch. Das Automatikgetriebe sorgt dafür, dass der Motor nicht mit zu niedrigen Drehzahlen läuft und nervende Dröhngeräusche entstehen. Beim Ausdrehen klingt der Selbstzünder allerdings etwas angestrengt und brummig.

1,5 Schaltung

⊕ Der GLC 250 d ist als eines von wenigen Mercedes-Modelle bereits mit der neuen Neunstufen-Automatik ausgestattet, die die bisherige 7G-Tronic ersetzt. Die Wandlerautomatik überzeugt mit sanften Schaltvorgängen und passenden Schaltpunkten. Möchte man stärker beschleunigen, schaltet das Getriebe spontan auch mehrere Gänge zurück und sorgt damit für flottes Vorankommen. Das Anfahren erfolgt sehr komfortabel und dank der guten Kriechfunktion gelingt auch langsames Rangieren sehr gut. Möchte man zügig anfahren und drückt das Gaspedal schnell durch, beschleunigt der GLC jedoch erst mit einer gewissen Verzögerung. Die gerade eingelegte Fahrstufe wird im Mitteldisplay angezeigt, serienmäßige Schaltpaddles ermöglichen alternativ ein manuelles Schalten, wobei man bei neun Fahrstufen allerdings schnell die Übersicht verliert. Neben einer Berganfahrhilfe bietet der GLC auch eine Hold-Funktion. Drückt man das Bremspedal komplett durch, wird diese aktiviert und das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt festgehalten. Beim Losfahren löst die Bremse automatisch. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos und überzeugt mit seiner angenehm ruckarmen Arbeitsweise.

⊖ Beim automatischen Zurückschalten - speziell bei niedrigeren Geschwindigkeiten und beim langsamen Heranrollen etwa an eine Ampel - treten mitunter unschöne Schaltrucke auf, die das Komfortempfinden nachdrücklich stören. Auf der Autobahn wirkt das Getriebe zudem etwas nervös, da es bereits bei leichten Beschleunigungswünschen einen oder mehrere Gänge zurückschaltet.

1,3 Getriebeabstufung

⊕ Dank der neun Fahrstufen ist das Automatikgetriebe nicht nur sehr weit gespreizt, sondern auch eng gestuft und hat damit für jede Geschwindigkeit die passende Übersetzung parat. Die lange Gesamtübersetzung sorgt bei höheren Geschwindigkeiten für ein sehr niedriges Drehzahlniveau (1750 1/min bei Tempo 130), das neben den Geräuschen auch den Verbrauch senkt.

2,0

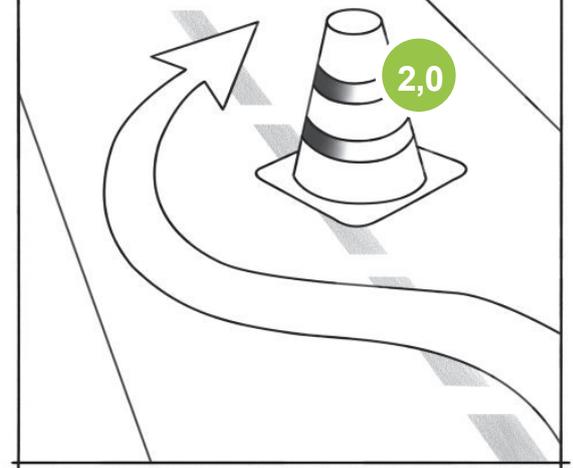
FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

Fahrstabilität

⊕ Bei der Fahrstabilität verdient sich der neue Mercedes GLC die Note gut. Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert das SUV mit leichter Verzögerung, pendelt um die Fahrzeuglängsachse kurz nach und stabilisiert sich recht schnell. Ist der Impuls stärker, greift das ESP stabilisierend ein. Den ADAC Ausweichtest meistert der Schwabe gut, wenn auch auf einem nur durchschnittlichen Geschwindigkeitsniveau. Beim plötzlichen Ausweichen erfolgt ein sanfter ESP-Eingriff, wodurch der Mercedes Geschwindigkeit abbaut und sich anschließend problemlos in die ursprüngliche Fahrzeuggasse zurücklenken lässt. Dabei zeigt er ein untersteuerndes Eigenlenkverhalten. Auf Lastwechsel in der Kurve reagiert der GLC sehr gelassen und lässt sich kaum aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist generell gut, auch bei hohen Geschwindigkeiten. Allerdings läuft das SUV Spurrinnen nach. Bei Beladung ändert sich das sichere Kurvenverhalten kaum, nur die Tendenz zum Untersteuern nimmt etwas zu. Die Traktion lässt nicht zuletzt aufgrund des permanenten Allradantriebs mit einer Verteilung des Antriebsmoments von 45:55 auf Vorder- und Hinterachse keine Wünsche offen und garantiert selbst bei schlechten Fahrbahnverhältnissen sicheres Vorankommen.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,3

Lenkung*

⊕ Die elektrische Servolenkung des GLC verfügt über eine geschwindigkeitsabhängige Lenkkraftunterstützung (bei hoher Geschwindigkeit niedriger) sowie eine variable Lenkübersetzung (bei stärkerem Lenkwinkel direkter). Somit ist der Lenkaufwand insgesamt angenehm gering, von Anschlag zu Anschlag sind nur etwas mehr als zwei Lenkradumdrehungen nötig. Der Wendekreis liegt bei durchschnittlichen 11,7 Meter. Die Lenkung überzeugt mit guter Rückmeldung und einem angenehmen Lenkgefühl, der Kraftaufwand ist bei jeder Geschwindigkeit passend. In Verbindung mit der optionalen 19-Zoll-Bereifung setzt der GLC die Lenkbefehle sowohl aus der Ruhelage als auch bei höheren Lenkwinkeln recht spontan um, auch die Mittenzentrierung ist gut.

1,5

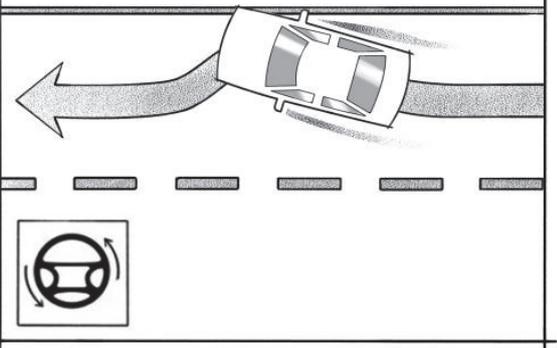
Bremse

⊕ Die Bremsleistung des Mercedes GLC kann vollauf überzeugen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das knapp zwei Tonnen schwere SUV bereits nach 34,6 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Latitude Sport 3 der Größe 235/55 R19 101V). Auch bei starker Beanspruchung zeigt sich die Bremse sehr standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Während die Dosierbarkeit gut gelungen ist, leidet das Ansprechverhalten etwas unter dem weichen Pedalgefühl. Die Spurtreue beim Bremsen in einer Kurve ist ohne Tadel.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

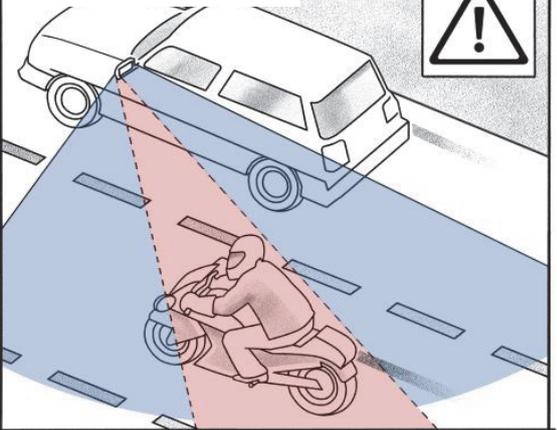
+ In der neuen GLC findet man eine Vielzahl an wichtigen Assistenzsystemen, die die Fahrsicherheit stark erhöhen. Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm finden man serienmäßig einen vorausschauenden adaptiven Bremsassistenten an Bord (Collision Prevention Assist Plus). Damit wird mittels Radarsensor in der Fahrzeugfront ein drohender Auffahrunfall erkannt und eine optische und akustische Warnmeldung ausgegeben. Zudem wird bis zu einer Fahrgeschwindigkeiten von 105 km/h eine Teilbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit entsprechend reduziert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis 50 km/h) kann das System Unfälle unter Umständen sogar ganz vermeiden (City-Safety). Optional gibt es einen erweiterten Notbremsassistenten mit einer Querverkehr-Erkennung (Kreuzungsassistent). Möglich macht das eine Stereo-Kamera, die hinter dem Innenspiegel angebracht ist und ähnlich wie ein menschliches Auge dreidimensional "sehen" kann. Damit lassen sich eine Reihe weiter Funktionen implementieren. So erkennt das System auch Fußgänger und leitet im Ernstfall selbstständig eine Bremsung ein bzw. warnt den Fahrer akustisch und optisch vor einem möglichen Unfall. Die Stereokamera ist in Verbindung mit dem Radarsystem im Fahrerassistenz-Paket Plus erhältlich. Der Spurhalte-Assistent warnt den Fahrer über Vibrationen am Lenkrad beim Überfahren einer gestrichelten Linie ohne Blinker; bei einer durchgezogenen Linie wird zusätzlich über ESP-Eingriffe das Auto wieder zurück in die Spur "gedrückt" (aktiver Spurhalteassistent). Ist die DISTRONIC Plus an Bord (im Testwagen) und aktiviert, wird das Fahrzeug mittels leichten Lenkkorrekturen in der Fahrbahnmitte gehalten, eine deutliche Entlastung für den Fahrer, vor allem wenn man im Kolonnenverkehr unterwegs ist. Der optionale Totwinkelassistent (im Testwagen) zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich ein anderer Verkehrsteilnehmer seitlich im toten Winkel befindet - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird er zusätzlich akustisch gewarnt, bzw. der Spurhalteassistent aktiviert, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Der serienmäßige Müdigkeitswarner Attention Assist erstellt ab Fahrtbeginn ein Fahrerprofil, indem er unter anderem das Lenk- und Bremsverhalten analysiert. Ändert sich dieses während einer längeren Fahrt gravierend (z. B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen eine Pause einzulegen. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Totwinkelassistent



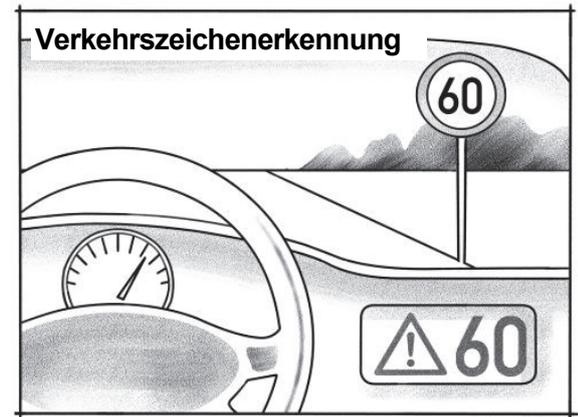
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Einschlafwarner

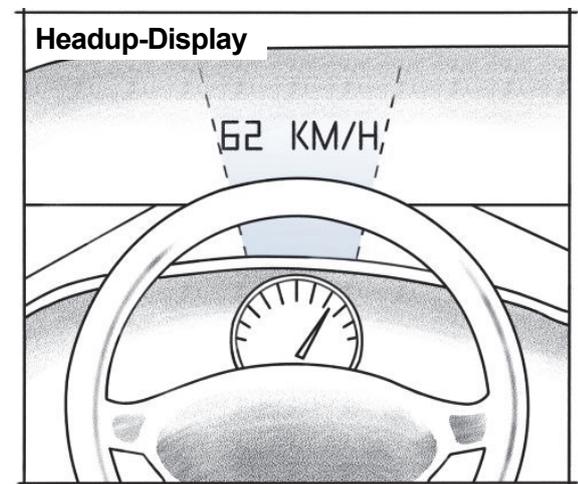


Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Gegen Aufpreis ist das LED Intelligent Light System (im Testwagen) erhältlich, welches LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht sowie variabler Lichtverteilung beinhaltet. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch einen adaptiven Fernlichtassistenten (im Testwagen), der vorausfahrende und entgegenkommende Verkehrsteilnehmer ausblendet (aktiv ab 30 km/h auf Straßen ohne Beleuchtung). Das LED Intelligent Light System bietet einen deutlichen Sicherheitsgewinn und gilt als echte Kaufempfehlung. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine Verkehrszeichenerkennung. Über eine Kamera und das Kartenmaterial des Navigationssystems werden Geschwindigkeitslimits inklusive Zusatzschilder (z. B. bei Nässe) oder Überholverbote erkannt und dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt. Ein Head-up-Display, das Fahrinformationen wie die aktuelle Geschwindigkeit, Navigationsangaben oder Geschwindigkeitsbegrenzungen in die Frontscheibe projiziert, gibt es optional (im Testwagen). Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die hellen Bremslichter in hoher Frequenz, um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. Im Stand wird dann automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Zeitpunkt des Tests lag für den Mercedes GLC noch kein Crashtestergebnis vor. Aufgrund der sehr umfangreichen passiven Sicherheitsausstattung ist allerdings ein sehr gutes Ergebnis zu erwarten.

⊕ Serienmäßig ist der GLC mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags, sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Optional gibt es auch Seitenairbags hinten. Vorne sowie auf den beiden äußeren Fondsitzen findet man Gurtstraffer mit Gurtkraftbegrenzer vor, auf dem mittleren Sitz auf der Rückbank allerdings nicht. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von rund 1,85 m und sollten einen guten Schutz bieten. Sie befinden sich nahe genug am Kopf (Längsverstellung serienmäßig), um bei einem Heckaufprall optimal wirken zu können und das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird darüber hinaus angezeigt, welche Gurte hinten angelegt sind. Schnallt sich während der Fahrt jemand hinten ab, ertönt ein Warnton und erscheint die Anzeige im Tachodisplay. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Serienmäßig findet man das Mercedes Notrufsystem an Bord. Damit wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung zur Notrufzentrale aufgebaut (E-Call). Zudem kann der Notruf auch manuell über eine SOS-Taste im Dachhimmel ausgelöst werden. Mit dem optionalen Pre-Safe-System werden bei einer drohenden Kollision oder ESP-Einsatz u. a. die reversiblen Gurtstraffer aktiviert und offene Fenster geschlossen. Das aufpreispflichtige Pre-Safe Plus erkennt über einen Radarsensor in der hinteren Stoßstange einen drohenden Heckaufprall und bremst das Fahrzeug fest, was die Belastung der Insassen bei einem Aufprall verringert und die Gefahr eines Folgeaufpralls mindert.

Um den Rettungsvorgang zu beschleunigen findet, man im Tankdeckel und an der gegenüberliegenden B-Säule einen QR-Code, der die Rettungskräfte direkt zur Rettungskarte des Fahrzeugs leitet.

– Das Warndreieck befindet sich unter dem Kofferraumboden und ist somit im Notfall unter Umständen nicht schnell genug erreichbar.

2,2 Kindersicherheit

Zum Zeitpunkt des Tests lag für den Mercedes GLC noch kein Crashtestergebnis vor. Im Fond können nur zwei Kindersitze nebeneinander montiert werden. Der Mittelsitz kann dagegen kaum genutzt werden, weil der Sitzwulst in der Mitte stört und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen.

+ Für die beiden äußeren Plätze auf der Rückbank stehen sehr gut erreichbare Isofix-Befestigungen und Ankerhaken zur Verfügung. Für den Beifahrersitz gibt es allerdings auch gegen Aufpreis keine Isofix-Befestigungen. Aber auch mit den normalen Gurten lassen sich Kindersitze einfach befestigen. Die Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander und die Gurtschlösser sind kurz genug - so lassen sich unterschiedlichste Kindersitze aller Altersgruppen lagestabil befestigen. Der Beifahrersitz ist mit einer automatischen Kindersitzerkennung ausgestattet. Über eine Gewichtsmatte wird erkannt, wenn ein Kindersitz montiert ist und die Beifahrerairbags werden entsprechend angeschaltet. Kindersitze aller Altersklassen lassen sich problemlos auf dem Beifahrersitz montieren. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, um Verletzungen zu vermeiden.

– Für den mittleren Fondsitz sind nicht alle Kindersitze sämtlicher Altersgruppen zugelassen. Zudem verhindert die ungünstige Kontur sowie die weiche Polsterung des Mittelsitzes eine stabile Kindersitzbefestigung.

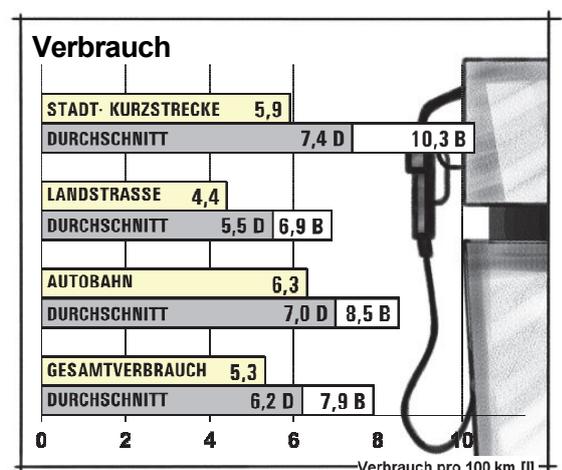
2,0 Fußgängerschutz

+ Ein Crashtestergebnis lag zur Testveröffentlichung nicht vor. Es wird ein guter Fußgängerschutz erwartet, da der GLC über eine aktive Motorhaube verfügt, die im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger automatisch angehoben wird. Durch den vergrößerten Abstand zu den harten Motorkomponenten entsteht ein zusätzlicher Verformungsraum, der das Verletzungsrisiko senken kann. Zudem sind die weite Bereiche des Stoßfängers nachgiebig gestaltet.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Mercedes GLC 250 d fällt für ein SUV der Mittelklasse durchschnittlich aus. Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,3 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Die CO₂-Bilanz beträgt 170 g/km, womit der Stuttgarter 32 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTests erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,9 l, außerorts bei 4,4 l und auf der Autobahn bei 6,3 l pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,3

Schadstoffe

Der GLC 250 d erfüllt dank moderner Abgas-Nachbehandlung inklusive Harnstoffeinspritzung (AdBlue) die strenge Abgasnorm Euro6 und kann mit einem Top-Ergebnis bei den Schadstoffen punkten. Vor allem der problematische Ausstoß von Stickoxiden (NOx) wird durch die Euro6-Abgasnachbehandlung auf ein niedriges Niveau reduziert. In der Summe erreicht der Mercedes sehr gute 47 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO₂-Punkten sammelt das SUV 79 Punkte und sichert sich damit vier Sterne im ADAC EcoTest.

4,2

AUTOKOSTEN

2,5

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Ausgaben für den Kraftstoff. Da sich der GLC 250 d mit günstigerem Dieselmotorkraftstoff begnügt und der Verbrauch recht gering ausfällt, liegen auch die Betriebskosten auf einem für diese Fahrzeugklasse vergleichsweise niedrigem Niveau.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

1,1

Wertstabilität*

⊕ Der neue GLC sollte in der beliebten und sparsamen Dieselvariante samt modernster Sicherheitsausstattung während des vierjährigen Berechnungszeitraums einen sehr stabilen Restwertverlauf aufweisen.

5,5

Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Mercedes GLC 250 d 4Matic kostet 46.410 Euro und liegt damit deutlich über der deutschen Premium-Konkurrenz. Mit weiteren optionalen Annehmlichkeiten lässt sich der Preis des schwäbischen SUV mühelos nach oben treiben. Und dass Selbstverständlichkeiten wie ein Tirefit-Set, Bordwerkzeug, ein größerer Tank oder sogar eine Laderaumabdeckung extra bezahlt werden müssen, ist in keinsten Weise nachzuvollziehen.

5,5

Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten sind sehr hoch. Für die Kfz-Steuer müssen im Jahr 277 aufgewendet werden. Hinzu kommen die Kosten für die Versicherung (KH: 20; TK: 23), die durchgehend recht hoch liegen, besonders aber die Vollkaskoeinstufung (VK: 26).

☹️ Obwohl der Mercedes mit vergleichsweise niedrigen Betriebskosten und einem sehr guten Restwertverlauf aufwarten kann, fallen die monatlichen Kosten bei einer Jahresfahrleistung von 15.000 km und einer vierjährigen Haltedauer hoch aus. Vor allem die teure Anschaffung sowie die hohen Fixkosten schlagen hier negativ zu Buche, doch auch die zu erwartenden Werkstatt- und Reifenkosten tragen ihren Anteil dazu bei.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	GLC 250 4MATIC 9G-TRONIC	GLC 220 d 4MATIC 9G-TRONIC	GLC 250 d 4MATIC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	4/2143	4/2143
Leistung [kW (PS)]	155 (211)	125 (170)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	350/1200	400/1400	500/1600
0-100 km/h[s]	7,3	8,3	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	210	222
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,5 S	5,0 D	5,0 D
CO2 [g/km]	152	129	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/25/23	20/26/23	20/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	154	277	277
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	925	911	905
Preis [Euro]	44.506	44.863	46.410

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2143 ccm
Leistung	150 kW (204 PS)
bei	3800 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1600 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R17
Reifengröße (Testwagen)	235/55R19V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/4,4/6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	170 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4656/1890/1639 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2100 mm
Leergewicht/Zuladung	1955 kg/545 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	940 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	101 Euro
Monatliche Werkstattkosten	93 Euro
Monatliche Fixkosten	158 Euro
Monatlicher Wertverlust	553 Euro
Monatliche Gesamtkosten	905 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/23
Grundpreis	46.410 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (im Paket)	1726 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	1148 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	119 Euro ^o
Head-Up-Display	1178 Euro ^o
Kurvenlicht (im Paket)	1726 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Totwinkelassistent)	928 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	535 Euro ^o
Xenonlicht (LED Intelligent Light System)	1726 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite hinten	405 Euro
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Außenspiegel aut. abl.)	536 Euro ^o
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	595 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung (elektr. schwenkbar)	1000 Euro
Lackierung Metallic	928 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	1,7	Fahrstabilität	2,2
Alltagstauglichkeit	2,2	Lenkung*	2,3
Sicht	2,5	Bremse	1,5
Ein-/Ausstieg	2,5	Sicherheit	1,4
Kofferraum-Volumen*	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Kofferraum-Variabilität	1,5	Kindersicherheit	2,2
Innenraum	1,8	Fußgängerschutz	2,0
Bedienung	2,0	Umwelt/EcoTest	2,1
Raumangebot vorne*	1,6	Verbrauch/CO ₂ *	2,8
Raumangebot hinten*	1,4	Schadstoffe	1,3
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	1,9		
Federung	2,1	AUTOKOSTEN	4,2
Sitze	1,8	Betriebskosten*	2,5
Innengeräusch	1,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	1,9	Wertstabilität*	1,1
Motor/Antrieb	1,7	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	1,9	Fixkosten*	5,5
Laufkultur	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	4,3
Schaltung	1,5		
Getriebeabstufung	1,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen