



Mercedes GLC Coupé 250 d 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Selbstbewusst reiht Mercedes den Testwagen auf seiner Internetpräsenz bei den Coupés ein, zwischen E-Klasse Coupé und AMG GT. Dass eine flache Dachlinie noch keinen wirklich sportlichen Wagen macht, kann man dann aber bei einer Probefahrt erfahren. Zwei Tonnen Gewicht, vor allem aber ein hoher Schwerpunkt und dazu eine strikt auf Sicherheit bedachte Abstimmung des elektronischen Stabilitätsprogramms sind nicht die DNA eines Kurvenräubers.

Viel wohler fühlt sich das SUV-Coupé auf der großen Reise, hier spielen die gute Verarbeitung der auf Wunsch edlen Materialien, das komfortable Luftfahrwerk, die unaufgeregte Lenkung und das niedrige Geräuschniveau den Komfort-Trumpf aus. Das Crossover-Modell ist eher als Gran Turismo zu verstehen, wenn er schon Coupé heißt. Der Vierzylinder-Diesel des 250 d treibt das schwere Auto dank der 500 Nm flott voran und verbraucht mit 6,0 Litern auf 100 Kilometer zwar nicht allzu wenig, ist angesichts des großen Autos aber auch kein Säufer.

51.682 Euro muss man aber mindestens investieren, im Falle des Testwagens sogar über 75.000 Euro. Dann besitzt man ein zwar nicht besonders praktisches, aber nicht alltägliches Fahrzeug, das Komfort und Sicherheit bietet. **Konkurrenten:** u.a. BMW X4.

+ hohe Verarbeitungsgüte, komfortabler Reisewagen, umfangreiche (optionale) Assistenzsysteme

- Für Fahrzeugmaße kleiner Kofferraum, Anschaffung und Unterhalt teuer

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

Familie 2,9

City Stadtverkehr 3,9

60+ Senioren 2,7

Langstrecke 2,3

Transport 2,8

Fahrspaß 3,5

Preis/Leistung 2,9

EcoTest ★★☆☆☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ 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.

Das hohe Qualitätsniveau setzt sich im Innenraum fort: Die verwendeten Materialien der solide verarbeiteten Interieurteile machen einen wertigen Eindruck und gefallen mit angenehmer Haptik.

3,0 Alltagstauglichkeit

560 Kilogramm Zuladung bietet der Testwagen - davon können 75 auf das Dach und 80 auf die Anhängerkupplung verteilt werden. Gebremste Anhänger dürfen stattliche 2,5 Tonnen schwer sein. Die 50 Liter Diesel, die in den Tank passen, reichen für eine Reichweite von 830 Kilometern. Optional gibt es einen 66 Liter großen Tank, dann kommt man etwa 1.100 Kilometer weit - jeweils auf Basis des Eco-Test-Verbrauchs.

Die Dimensionen des GLC Coupé disqualifizieren es noch nicht für den Stadtverkehr, es bereitet mitunter aber schon etwas Mühe, das über 4,7 Meter lange und mit Spiegeln 2,1 Meter breite Auto durch Engstellen zu bugsieren.

⊕ Der AdBlue-Tank ist ordentliche 27,5 Liter groß und der dazugehörige Stutzen leicht zugänglich.

3,2 Licht und Sicht

Um das Rangieren zu erleichtern, sollte man die optionale Einparkhilfe (vorn und hinten) inklusive des Einparkassistenten ordern. Für noch bessere Sicht sorgt die serienmäßige Rückfahrkamera sowie die 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 zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

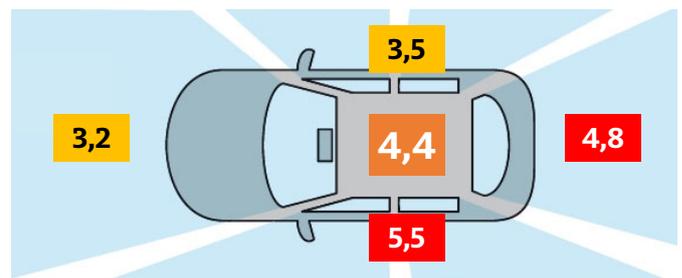
teilung sowie Kurven- und Abbiegelicht. Ordert man dann noch den adaptiven Fernlichtassistenten, lässt die Fahrbahnausleuchtung bei Nacht keinerlei Wünsche mehr offen. Eine Scheinwerferreinigungsanlage spart sich der Mercedes aber.

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typisch recht hohen Sitzposition gut. Ein echtes Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind die optionalen LED-Scheinwerfer samt adaptiver Lichtver-

⊖ Die Rundumsicht wird durch die recht breiten A-Säulen sowie die wuchtigen D-Säulen beeinträchtigt.

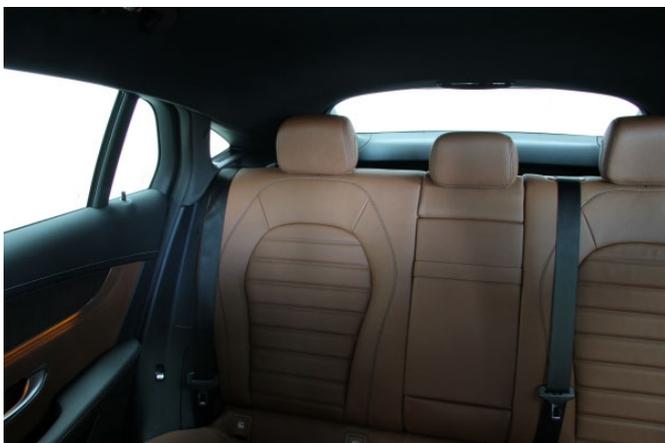
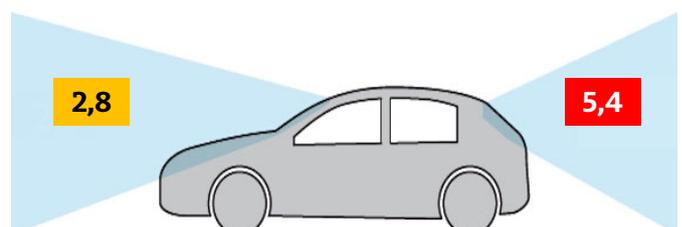
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Sehr breite Dachsäulen, nicht versenkbare Kopfstützen und die schmale, sehr hoch angesetzte Heckscheibe verhindern eine gute Sicht nach hinten.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Die gute Sitzhöhe ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das lediglich durch den sehr hohen Schweller beeinträchtigt

wird. Auch in den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein, nur der Radlauf ragt relativ weit in den Türausschnitt.

2,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Das GLC Coupé stellt nicht allzu viel Kofferraumvolumen bereit. Mit aufgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 330 Liter. Entfernt man die Gepäckabdeckung und belädt den Mercedes dachhoch, sind es 450 Liter - dann passen acht Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante auf 720 Liter, bei Beladung bis unter das Dach auf 1.180 Liter.

Unter dem Kofferraumboden stehen noch stattliche 140 Liter Stauraum zur Verfügung.



Lediglich 330 l Gepäck fasst der Kofferraum des GLC. Angesichts der Fahrzeuggröße ist das erstaunlich wenig.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe des SUV-Coupés öffnet recht weit, sodass auch bis fast 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 in der Fahrertür 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). Die Stufe vom Kofferraumboden zur Ladekante ist mit neun Zentimetern nicht allzu hoch.

⊖ Die Ladekante liegt mit knapp 84 Zentimetern sehr 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.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Kofferraum ist zwar nicht allzu groß, aber das Umliegen der dreigeteilten Rücksitzlehne geht leicht von der Hand. Nach Tastendruck im Kofferraum oder vorn am Sitz (dort gegen Aufpreis) klappen die federvorgespannten Lehnen um und schaffen eine ebene Ladefläche.

Kleinkram lässt sich unter dem Kofferraumboden oder links in einem Netz im Kofferraum verstauen, auch stehen Taschenhaken zur Verfügung. Optional gibt es noch ein Kofferraumnetz am Ladeboden sowie ein Schloss für das Ablagefach unter dem Kofferraumboden.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das auf den ersten Blick dank recht weniger Tasten übersichtliche Cockpit offenbart bei genauerer Betrachtung doch ein paar Schwächen. So ist die Menüführung mittels Dreh-Drück-Reglern sowie des Touchpads teilweise unlogisch und erfordert eine deutliche Eingewöhnung. Teilweise sind Fahrzeugeinstellungen über Lenkradtasten im

Kombiinstrument abrufbar, teilweise werden Fahrzeugeinstellungen aber auch im Mitteldisplay vorgenommen. In der Summe erfordert das GLC Coupé eine recht hohe Eingewöhnung, bis man mit allen Funktionen zurechtkommt.

⊕ Die Grundfunktionen des Autos sind aber leicht verständlich, Sitze und Lenkrad lassen sich für fast alle Fahrerstaturen passend einstellen. Auch Licht und Klimaanlage sind einfach zu bedienen, darüber hinaus sind bei Dunkelheit annähernd alle Bedienelemente vorbildlich beleuchtet. Ebenso gefällt der Getriebewählhebel mit logischer Bedienung und vor allem guter Erreichbarkeit: Er ist als Lenkstockhebel ausgeführt.

⊖ Zwar hat auch dieser Mercedes jetzt eine elektrische Handbremse, was aber die zuständige Taste - wie anno dazumal die mechanische Mercedes-Handbremse - vor dem linken Fahrerknie verloren hat, bleibt Daimlers Geheimnis. Auf diese Weise kann kein Mitfahrer im Notfall eine kontrollierte Notbremsung einleiten, einer der Vorteile der neuen Handbremsengeneration. Darüber hinaus ist der Warnblinkschalter zu klein und fällt so nicht gleich ins Auge.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Mercedes bietet fast alles, was es aktuell in Sachen Multimedia gibt, serienmäßig sind aber nur ein FM-Radio mit CD-Spieler, Bluetooth-Anbindung für Audio-Streaming und Telefonie sowie zwei USB-Anschlüsse. Hat man sein Handy gekoppelt, können auch die Mercedes-Benz Apps genutzt werden.

Optional lässt sich noch einiges in den Stuttgarter

1,9 Raumangebot vorn

⊕ 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

2,9 Raumangebot hinten

Auch in der zweiten Sitzreihe kommt man gut unter, die coupéhafte Dachlinie zwingt aber zu Zugeständnissen bei der Kopffreiheit. Das Platzangebot für die Beine reicht zwar für zwei Meter große Passagiere, selbst wenn vorn ein 1,85 Meter großer Mensch sitzt. Ab 1,90 Meter Körpergröße steht der Scheitel aber am Dach an - der "konventionelle" GLC bietet hier gute zehn Zentimeter mehr Platz.

2,6 Innenraum-Variabilität

Ablagen findet man genügend. Vorn gibt es zwei Becherhalter, große Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole. Hinten hat der Mercedes Türfächer mit Flaschenhaltern sowie Getränkehalter und eine Ablage in der Mittelarmlehne zu bieten. In



Der Mercedes GLC überzeugt mit einer sehr hohen Verarbeitungsqualität, luxuriösen Materialanmutung sowie weitgehenden Funktionalität.

verbauen: TV-Funktion, digitaler Radioempfang (diese beiden aber nicht gemeinsam), ein Touchpad zur Zeicheneingabe, online-basierte Navigation, SIM-Kartenleser, Apple CarPlay oder Android Auto sind nur ein paar Beispiele. Auch Stromanschlüsse in Form von weiteren 12/230 V-Steckdosen sind bestellbar.

Innenbreite ist ebenso zufriedenstellend wie das Raumgefühl, das durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole sowie den dunklen Dachhimmel des Testwagens etwas geschmälert wird.



Im Fond finden Personen bis zu 1,90 m Körpergröße bequem Platz.

dieser Fahrzeugklasse dreist sind aber die beim Testwagen fehlenden Lehnentaschen - diese kosten Aufpreis.

2,1 KOMFORT

1,9 Federung

Alternativ zum Standardfahrwerk gibt es noch das im Testwagen verbaute, adaptive und in den drei Charakteristika Comfort, Sport und Sport+ voreinstellbare Luftfederfahrwerk. Dieses senkt bei höherem Tempo das Fahrwerk etwas ab, um den Luftwiderstand zu reduzieren, abgesehen davon hält es das Fahrzeugniveau unabhängig von der Beladung konstant.

⊕ Um die Karosseriebewegungen des hohen SUV-Aufbaus zu begrenzen, ist die Federung selbst in der Stellung Comfort nicht ganz so weich abgestimmt, wie man es von den Mercedes-Limousinen kennt. Dennoch

zählt der gebotene Komfort zum Besten, was man im Bereich 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. Grobe Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel verarbeitet die Federung aber insgesamt gekonnt und dank der üppigen Federwege werden selbst Unebenheiten wie Querfugen oder Geschwindigkeitshügel gelassen geschluckt.

2,4 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 sind dann Vierwege-Lordosenstützen verbaut. Auch eine Memoryfunktion sowie vollelektrisch verstellbares Gestühl ist bestellbar.

Die Sitze des Testwagens sind passend geformt und bieten auch auf Langstrecken einen guten Sitzkomfort. Der Seitenhalt in sportlich genommenen Kurven fällt zufriedenstellend aus.

Hinten sitzt man nicht ganz so komfortabel, vor allem die Beinauflage ist recht kurz. Aber auch hier lassen sich längere Strecken problemlos absolvieren. Nur nicht auf dem Mittelsitz, dieser ist schlicht unbequem.

2,5 Innengeräusch

⊕ Der gute Geräuschkomfort trägt seinen Teil zum hohen Komfortniveau des SUV bei. Der bei 130 km/h ermittelte Geräuschpegel liegt bei recht niedrigen 66,9 dB(A). Zwar

hört man den Diesel, aber er drängt sich nie akustisch auf. Die Windgeräusche fallen bei Autobahntempo am stärksten auf, bleiben aber noch recht dezent.

1,7 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk ist das Mercedes GLC Coupé mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. 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 kann. 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 das Airbalance-Paket inklusive Ionisierung, welches nochmals für eine verbesserte Luftfilterung samt Beduftung sorgen soll.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ 204 PS und für einen Vierzylinder stattliche 500 Nm verfügbares Drehmoment stören sich nicht sonderlich an den fast zwei Tonnen Leergewicht des Testwagens. Laut

Hersteller erledigt das GLC Coupé 250 d den Standardsprint auf 100 km/h in 7,6 Sekunden, 222 km/h können erreicht werden.

Auch die ADAC Fahrleistungsmessungen bestätigen die Potenz des Antriebsstrangs: In 4,6 Sekunden wird der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert. Das Einfädeln in den fließenden Verkehr, dargestellt durch die Beschleunigungsmessung von 15 auf 30 km/h, stellt

kein Problem dar: Dafür braucht der Mercedes nur 0,9 Sekunden.

Der kräftige Diesel macht aus dem SUV-Coupé aber keinen Sportler, dafür ist das Auto insgesamt zu träge.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ 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, sein Wohlfühlbereich liegt eher bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ 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, da die Steuerung der Automatik erst noch den richtigen Gang sucht.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Im ADAC Autotest kann das GLC Coupé 250 d nicht gänzlich überzeugen. Trotz ESP-Eingriff geht die Lenkbarkeit kurzzeitig verloren, da der Wagen stark untersteuert. So kommt man nur mit Mühen durch den Parcours, eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht aber nie.

⊕ Stabilität in Kurven, Geradeauslauf sowie Traktion aus dem Stand sind die Lieblingsdisziplinen des stets allradgetriebenen SUV-Coupés. Hier zeigt der Mercedes stoische Gelassenheit.

1,7 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist gelungen. Zwar zeigt sie sich nicht besonders mitteilungsfreudig über den Straßenzustand, das passt so aber zum schweren SUV. Dank der stabilen Zentrierung des Lenkrads lässt sich der Wagen entspannt fahren, das Lenkkraftniveau passt sich der

Geschwindigkeit an und ist so dem Fahrzustand fast immer angemessen. Nur die Zielgenauigkeit auf kurvigen Landstraßen leidet etwas unter den Karosseriebewegungen - das GLC Coupé ist eben doch mehr SUV als Coupé.

2,2 Bremse

⊕ 34,6 Meter braucht der Testwagen, um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen. Insbesondere angesichts der

Fahrzeugmasse ist dies ein guter Wert. Das Bremspedal überzeugt mit guter Rückmeldung und Dosierbarkeit.

1,7 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Ganz im Selbstverständnis der Marke fährt der Mercedes so ziemlich alles auf, was es aktuell an aktiven Sicherheitssystemen gibt. Serienmäßig ist eine Auffahr- und Kollisionswarung mit aktivem Bremsassistenten. Auch ein Müdigkeitswarner ist stets an Bord.

Ordert man noch optional Totwinkel- und Spurhalteassistenten, Abstandsregeltempomat mit Stauassistenten und das crashvorbereitende Pre-Safe-System, ist man bestmöglich geschützt.

Auch das Head-Up-Display erhöht gegen Aufpreis die Sicherheit, da man weniger oft den Blick von der Straße nehmen muss.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest überzeugt der GLC mit 95 Prozent der Punkte für die Insassensicherheit (Stand Dezember 2016).

Serienmäßig ist der GLC mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Optional gibt es auch Seitenairbags hinten. Nach einem Unfall kann die fahrzeugspezifische Rettungskarte von den Rettungskräften per QR-Code am Fahrzeug abgefragt werden, zusätzlich überträgt das serienmäßige, automatische Notrufsystem die Fahrzeugdaten an die Rettungsleitstelle.

Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis knapp über 1,90 Meter, hinten reichen sie nur bis 1,65 Meter Körpergröße.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Platz und sind so unter Umständen nicht gleich auffindbar.

2,9 Kindersicherheit

Isofix samt Ankerhaken und i-Size-Freigabe bieten die hinteren äußeren Sitze, damit sind Kindersitze einfach anzubringen. Per Gurt fällt es auf der gesamten Rückbank recht schwer, da die Gurtranlenkpunkte nicht besonders günstig liegen. Hohe Kindersitze finden aufgrund der niedrigen Dachlinie schwerlich Platz. Kindersitze mit Base schränken die Längsverstellung der Vordersitze deutlich ein - hier gilt umso mehr der Rat, Kindersitze vor dem Kauf immer probeweise zu befestigen. Auf dem Beifahrersitz steht kein Isofix, aber passende Gurtranlenkpunkte zur Verfügung.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Der Beifahrer-Airbag wird bei einem installierten Sitz automatisch deaktiviert, dafür sorgt ein Drucksensor im Sitz.

⊕ 89 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit sind ein gutes Ergebnis für den GLC im ADAC Crashtest.

⊖ Die Fensterschließkräfte sind hoch, vor allem an den vorderen Türen. Hinten ist die Kindersicherung per Schalter an den Türen und damit auch von Kindern leicht zu bedienen - keine sinnvolle Konstruktion.

2,2 Fußgängerschutz

⊕ Mit 83 Prozent der Punkte erreicht der Mercedes in diesem Kapitel des ADAC Crashtests ein gutes Ergebnis, auch dank der aktiven Motorhaube. Diese stellt sich leicht auf, um den Aufprall auf das Auto möglichst abzufedern. Um Unfälle mit Personen gleich ganz zu vermeiden, gibt es optional einen Fußgänger-Notbremsassistenten.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

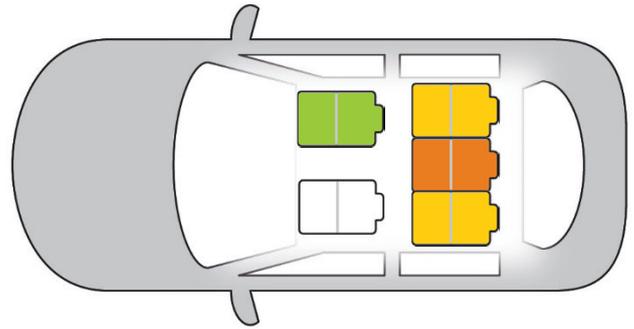
Der im ADAC EcoTest ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 189 g/km, der daraus resultierende Testverbrauch 6,0 l/100 km. Angesichts der Fahrleistungen geht der Wert in Ordnung, absolut gesehen liegt der Mercedes damit aber nicht mehr unter den guten Fahrzeugen. In der Stadt ist der Verbrauch bei 6,5, außerorts bei 5,2 und auf der Autobahn bei 6,8 l/100 km. Damit erreicht das GLC Coupé 250 d nur 21 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel.

2,2 Schadstoffe

⊕ Das SCR-System mit Harnstoffeinspritzung zeigt Wirkung. Nur im wegen der hohen Lasten anspruchsvollen Autobahnanteil des ADAC EcoTest ist der NO_x-Ausstoß noch etwas erhöht. Da der Mercedes ansonsten keine Auffälligkeiten hat, kann er 38 von 50

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Punkten in diesem Kapitel abstauben. Die insgesamt erreichten 59 Punkte reichen für drei Sterne im EcoTest.

3,4 AUTOKOSTEN

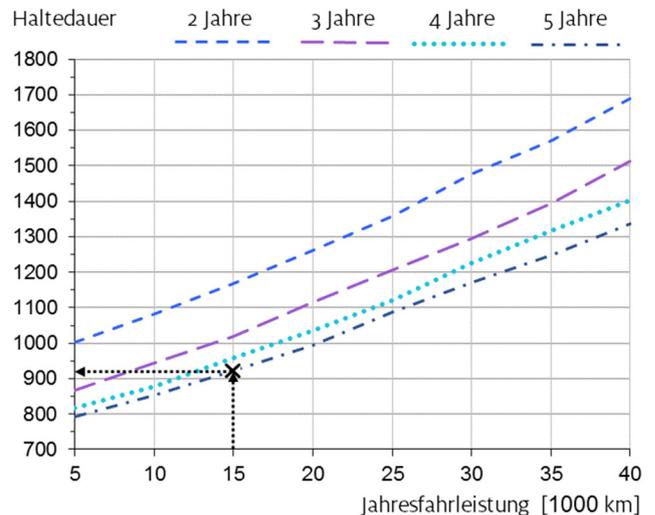
3,4 Monatliche Gesamtkosten

Ein Grundpreis von 51.682 Euro für das GLC Coupé 250 d ist eine deutliche Sprache: Der Mercedes ist ein teures Auto. Für die meisten Annehmlichkeiten und manche Selbstverständlichkeiten nimmt Mercedes dann aber nochmal einen Aufpreis, so landet man mit einigen Extras schnell wie beim Testwagen bei über 75.000 Euro.

Die Versicherungseinstufungen sind nicht besonders niedrig, auch die Steuer von 281 Euro pro Jahr ist happig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 922 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	250 4MATIC 9G- TRONIC	300 4MATIC 9G- TRONIC	350 e 4MATIC 7G- TRONIC PLUS	220 d 4MATIC 9G- TRONIC	250 d 4MATIC 9G- TRONIC	350 d 4MATIC 9G- TRONIC	43 AMG 4MATIC 9G- TRONIC	63 AMG 4MATIC+ SPEED SHIFT MCT 9G- TRONIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	4/1991	4/1991	4/2143	4/2143	6/2987	6/2996	8/3982
Leistung [kW (PS)]	155 (211)	180 (245)	235 (320)	125 (170)	150 (204)	190 (258)	270 (367)	350 (476)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1200	370/1300	560/n.b.	400/1400	500/1600	620/1600	520/2000	650/1750
0-100 km/h [s]	7,3	6,5	5,9	8,3	7,6	6,2	4,9	4,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	236	235	210	222	238	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,9 S	7,5 SP	2,5 S	5,0 D	5,0 D	6,0 D	8,4 SP	10,3 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	159	169	59	131	131	161	192	234
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/26/26	22/26/26	22/25/23	20/25/26	20/25/26	20/27/26	22/27/26	22/29/27
Steuer pro Jahr [Euro]	168	188	40	281	281	417	254	358
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	941	1012	940	909	922	1054	1157	1441
Preis [Euro]	49.837	55.192	58.227	50.373	51.682	58.108	65.807	86.335

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6, SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	2.143 ccm
Leistung	150 kW/204 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß	131 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,53 m ² /0,31
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.732/1.890/1.602 mm
Leergewicht/Zuladung	1.845/675 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500/1.400 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Bremen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook ventus S1 evo ² SUVMO 101Y - 103Y
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,2/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	157 g/km (WTW* 189 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.960/560 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/720/1.180 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	100 Euro	Werkstattkosten	103 Euro
Fixkosten	150 Euro	Wertverlust	569 Euro
Monatliche Gesamtkosten	922 Euro		
Steuer pro Jahr	281 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/26		
Basispreis GLC Coupé 250 d 4MATIC 9G-TRONIC	51.682 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.06.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	75.640 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.530 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.261 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/ab 1.029 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.726 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie/Serie
Fernlichtassistent	ab 119 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.148 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	869 Euro°
Parklenkassistent	869 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/1.250 Euro°
Head-Up-Display	1.178 Euro
Verkehrszeichenerkennung	3.511 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	655 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/405 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/2.499 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	2.499 Euro°/Serie
Spurassistent	928 Euro°
Spurwechselassistent	928 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/488 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 595 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	536 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	387 Euro°/387 Euro°
Lenkradheizung	309 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.142 Euro
Metalllackierung	ab 928 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro°/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	1,7
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	2,2
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	2,2
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	3,1
Komfort	2,1	Verbrauch/CO ₂	3,9
Federung	1,9	Schadstoffe	2,2
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,5		
Klimatisierung	1,7		

Stand: November 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.