



Mercedes GLC Coupé 350 e AMG Line 4MATIC 7G-TRONIC PLUS

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (235 kW / 320 PS)

Seit einigen Jahren sucht und findet die Automobilindustrie immer mehr Nischen, meist indem bestehende Fahrzeugkonzepte gekreuzt werden. Das GLC Coupé ist ein typisches Beispiel für eine sehr kleine Nische. Es ist das SUV-Pendant zur Mercedes C-Klasse, hat aber eine coupéartig abfallende Dachlinie. Zusätzlich ist der Testwagen ein PlugIn-Hybrid, bestehend aus einem 211 PS starken Turbobenziner und einem 116 PS leistenden Elektromotor. Die per Stecker aufladbare Batterie kann mit 8,7 kWh/ 22,0 Ah nicht allzu viel Energie speichern, zusätzlich geht das Auto nicht besonders knausrig mit seinen Energiereserven um, egal ob Benzin oder Strom: Im ADAC EcoTest kommt man rein elektrisch nur etwa 27 Kilometer weit, der Benzinverbrauch liegt im Hybridmodus und mit bei Fahrtbeginn voller Batterie bei 6,4 Litern auf die ersten 100 Kilometer. Startet man mit leerer Batterie, lässt der Mercedes 8,3 Liter pro 100 Kilometer durch die Einspritzdüsen.

So macht das Auto allerlei Versprechungen, ohne sie aber zu erfüllen: Das Auto ist weder ernsthaft geländegängig, noch ist es ein Sportwagen oder besonders sparsam. Dass der Kofferraum trotz der massigen Erscheinung des Wagens nicht einmal einen fünftürigen Golf beeindruckt, ist da nur eine Randnotiz.

Sicherheit und Verarbeitung befinden sich aber natürlich auf höchstem Niveau, hier lässt Mercedes nichts anbrennen. Ob einem dieses Paket den Testwagen-Grundpreis von 61.440 Euro wert ist, muss jeder selbst entscheiden. Dabei bleibt es ohnehin selten - der Testwagen mit nicht übertriebener Ausstattung an Komfort- und Sicherheitsextras hat bereits fast 80.000 Euro auf dem Preiszettel stehen. **Konkurrenten:** u.a. Lexus NX 300h (ohne PlugIn).

- + hohe Verarbeitungsgüte, komfortabler Reisewagen, umfangreiche (optionale) Assistenzsysteme
- Für Fahrzeugmaße kleiner Kofferraum, hoher Verbrauch, Anschaffung und Unterhalt teuer

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 3,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,3
	Transport	2,9
	Fahrspaß	2,5
	Preis/Leistung	3,0

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.

3,1 Alltagstauglichkeit

Mit vollem Benzintank (50 Liter) und einer vollgeladenen Traktionsbatterie (brutto 8,7 kWh, im Test fasst sie inklusive Ladeverluste 8,3 kWh) lassen sich Distanzen von rund 630 km zurücklegen. Startet man mit leerer Batterie, ist der Tank nach etwa 605 Kilometern leer. Die rein elektrisch zurücklegbare Strecke ist also nicht besonders groß, insgesamt aber lassen sich schon längere Reisetappen absolvieren.

Ein Kabel für das Laden der Batterie an der Haushaltssteckdose mit 3 kW ist serienmäßig, gegen Aufpreis bekommt man noch Kabel für Typ 2-Stecker und Industriesteckdosen.

⊕ Der Testwagen hat eine erlaubte Zuladung von 545 Kilogramm, das reicht für fast alle Aufgaben. Davon dürfen 75 auf das Dach und 80 auf die Anhängerkupplung geladen werden.

⊖ Während die Batterie geladen wird, gibt es am Fahrzeug keine Möglichkeit, den aktuellen Ladezustand abzulesen. Dazu muss die Zündung eingeschaltet werden. Das GLC Coupé fühlt sich in der Stadt nicht so recht wohl - was an den schon ohne Außenspiegeln 1,90 Metern Breite und dem Wendekreis von 11,8 Metern liegt. Mit Spiegeln ist der Wagen 2,10 Meter breit.

3,2 Licht und Sicht

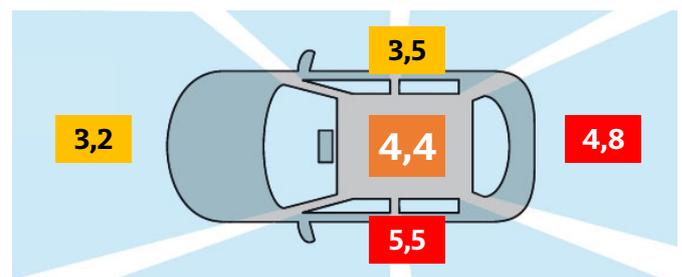
Um das Rangieren zu erleichtern, sollte man die optionale Einparkhilfe (vorn und hinten) inklusive des Einparkassistenten ordern. Für bessere Sicht sorgt die serienmäßige Rückfahrkamera sowie die aufpreispflichtige 360-Grad-Kamera, die dank zusätzlicher Kameras in den Außenspiegeln und an der Fahrzeugfront ein Rundumsichtbild aus der

Vogelperspektive erzeugt (im Testwagen). Die beiden Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typisch recht hohen Sitzposition gut.

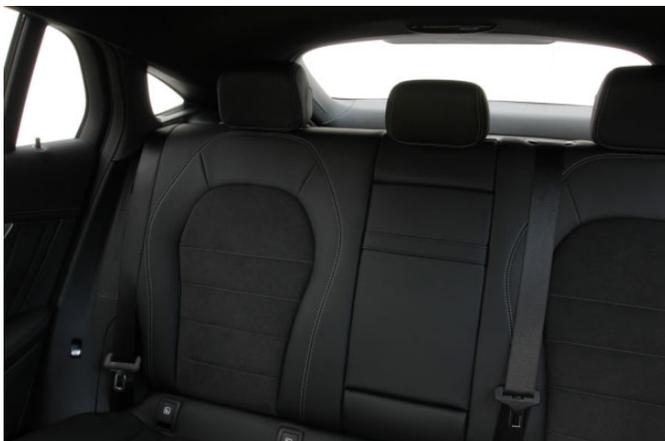
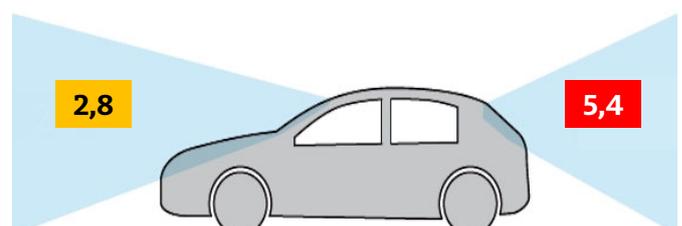
Rundumsicht

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.

Ein echtes Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind die optionalen LED-Scheinwerfer samt adaptiver Lichtverteilung 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 Rundumsicht wird durch die recht breiten A-Säulen sowie die wuchtigen D-Säulen beeinträchtigt.

2,5 Ein-/Ausstieg

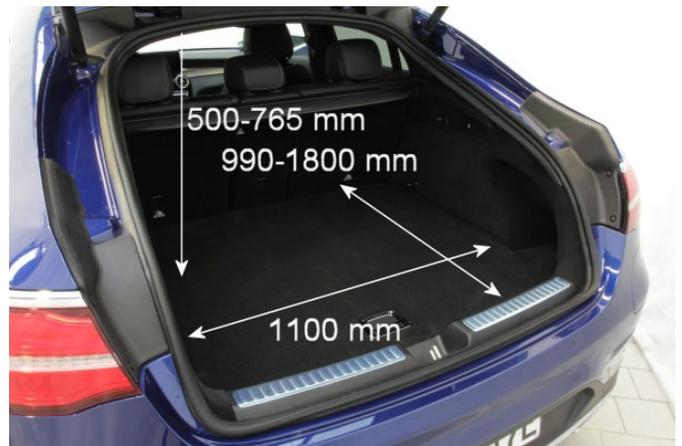
⊕ Die gute Sitzhöhe ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das lediglich durch den sehr hohen Schweller beeinträchtigt

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

2,9 Kofferraum-Volumen

Das GLC Coupé stellt nicht allzu viel Kofferraumvolumen bereit, was auch an der coupéartigen Dachlinie liegt. 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.

⊖ Die Hybridtechnik schränkt zwar nicht den Kofferraum selbst ein, aber der Stauraum unter dem Kofferraumboden wird um etwas mehr als 100 auf 25 Liter verringert.



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

2,7 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 Umlegen 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.

⊖ Das Kofferraumnetz am Ladeboden und das Schloss für das Ablagefach unter dem Kofferraumboden sind für den Hybrid nicht erhältlich.

2,4 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. Die verschiedenen Modi des Hybrid-Modus werden über eine eigene Taste ausgewählt, es stehen Charge (Verbrenner lädt die Batterie während der Fahrt), E-Hold (Batterieladestand wird möglichst konstant gehalten), E-Mode (ausschließlich elektrische Fahrt) und Hybrid (automatische Wahl der passenden Betriebsstrategie) zur Verfügung.

2,0 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. Beim Hybrid-Modell ist auch remote online serienmäßig, dass die Fahrzeugstatus-Fernabfrage per Smartphone ermöglicht. Dies ist drei Jahre lang kostenlos möglich, danach muss der Dienst

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

⊖ 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 Art 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.



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

kostenpflichtig verlängert werden.

Optional lässt sich noch einiges in den Stuttgarter 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.

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.

3,1 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 dieser Fahrzeugklasse dreist sind aber die beim Testwagen fehlenden Lehnentaschen - diese kosten Aufpreis.



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

2,1 KOMFORT

1,9 Federung

Das Fahrwerk des 350 e ist im Vergleich zu den konventionell angetriebenen Modellen um 20 mm höhergelegt. 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 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. 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.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der gute Geräuschkomfort trägt seinen Teil zum hohen Komfortniveau des SUV bei. Der bei 130 km/h ermittelte Geräuschpegel liegt bei sehr niedrigen 65,8 dB(A). Zwar hört man den Vierzylinder deutlich, er stört aber nicht über Gebühr und ist gerade in der Stadt auch relativ oft aus -

dann ist der akustische Antriebskomfort selbstredend unübertrefflich. 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. Ist die Hochvoltbatterie ausreichend geladen, kann der GLC 350 e vorgekühlt oder -geheizt werden. Dies geschieht per Tastendruck sofort, mittels vorprogrammierter Abfahrtszeit oder durch die Mercedes-Benz Remote Control-App.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ 320 PS Systemleistung und bis zu 560 Nm verfügbares Drehmoment stören sich auch nicht an den über zwei Tonnen Fahrzeuggewicht. Laut Hersteller erledigt das GLC Coupé 350 e den Standardsprint auf 100 km/h in 5,9 Sekunden, 235 km/h können erreicht werden. Zu beachten ist aber: Volle Leistung aus beiden Antrieben steht nur bei ausreichend geladener Batterie zur Verfügung. Auch die ADAC Fahrleistungsmessungen bestätigen die

Potenz des Antriebsstrangs: In 3,6 Sekunden wird der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert. Auch 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 0,6 Sekunden.

Der Schmalz im Antriebsstrang macht aus dem SUV-Coupé aber keinen Sportler, dafür ist das Auto insgesamt zu träge.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Solange der Mercedes rein elektrisch fährt, sind Vibrationen und störende Geräuschkulisse natürlich kein Thema - es gibt im Automobilbereich einfach keinen vergleichbar (lauf-)ruhigen Antrieb. Läuft der Vierzylinder-Motor mit, bleibt dieser akustisch meist angenehm im Hintergrund, Vibrationen sind aber

durchaus spürbar.

Die Leistungsentfaltung ist gerade im Zusammenspiel von E-Motor und Benziner gut, das Ansprechen spontan. Mitunter verzögert aber das Getriebe das Ansprechen, da es erst nach dem richtigen Gang sucht.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Je entspannter der Fahrstil, desto besser passt die Siebengang-Automatik. Bei etwas stärkerem Gaspedaleinsatz sind die Gangwechsel mitunter nicht sehr verschliffen, auch braucht die Automatik mitunter eine gewissen Zeit, bis sie sich für den richtigen Gang entschieden und den Kraftschluss hergestellt hat.

Insgesamt gefällt das Getriebe aber, auch da die Kriechfunktion feinfühlig ist, die Übersetzung passt und die per festem Druck auf das Bremspedal aktivierbare Hold-Funktion im Alltag überzeugt.

Alle anderen Motorisierungen des GLC haben die aktuellere Automatik mit neun Gängen verbaut.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Das GLC Coupé weist eine hohe Fahrsicherheit auf. Das hohe Gewicht des Autos fordert das ESP zwar stark, wenn man in Richtung Grenzbereich kommt - die Regelung ist aber ausgezeichnet. So wird beispielsweise der Mercedes beim ADAC Ausweichtest beim ersten Lenkmanöver deutlich eingebremst und kann in Folge den Parcours problemlos durchfahren. Das Ganze fühlt sich wenig sportlich an, die im Test erreichbaren Geschwindigkeiten sind beim Testwagen mit der breiten Mischbereifung dennoch recht hoch.

Die Traktion ist dank des Allradantriebs hervorragend, die Stabilität bei Lastwechseln ist ebenfalls hoch und wird bei Bedarf noch vom ESP unterstützt.

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.

2,4 Bremse

⊕ 34,9 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 - außer man bremst nur leicht und das Auto wird per Rekuperation abgebremst. Dann fehlt der klare Druckpunkt.

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 Kollisionswarnung mit aktivem Bremsassistenten. Auch ein Müdigkeitswarner ist stets an Bord.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrserkennung 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

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

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

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

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 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 schwerlich Platz, ein weiteres Zugeständnis an die niedrige Dachlinie. 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. Der Beifahrer-Airbag wird bei einem installierten Sitz automatisch deaktiviert, dafür sorgt ein Drucksensor im Sitz.

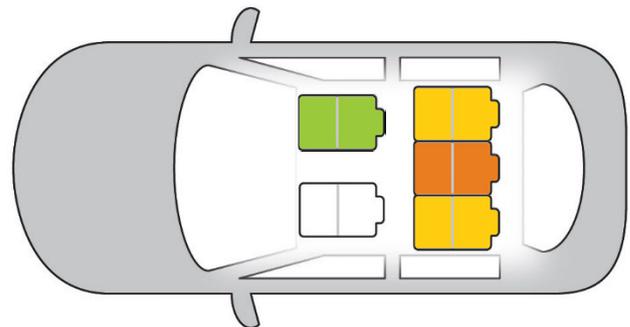
⊕ 89 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit sind ein gutes Ergebnis für den GLC im ADAC Crashtest.

⊖ 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.

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)

2,6 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.

⊖ Im rein elektrischen Fahrbetrieb stößt der GLC kein künstlich erzeugtes Fahrgeräusch aus - so kann er von Fußgängern leicht überhört werden.

4,2 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO₂

⊖ Wenn man mit voll geladener Traktionsbatterie startet, verbraucht der Hybrid im EcoTest auf die ersten 100 km 6,4 Liter Super sowie 7,1 kWh, dies entspricht einer CO₂-Bilanz von 214 g/km. Dafür gibt es 12 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel des EcoTest. Ist die Kapazität der Traktionsbatterie ausgeschöpft, fährt der 350 e im Normalmodus wie ein Hybrid ohne Stecker, füllt also beim Verzögern die Batterie auf und nutzt diese Energie wieder, um den Benzinmotor zu unterstützen. Dann liegt der Kraftstoffverbrauch bei 8,2 l/100 km. Vermeintlich typisch schwäbischen Sparwillen kann man dem GLC Coupé 350 e also trotz aller Technik nicht nachsagen.

3,6 Schadstoffe

Der Mercedes hat die Partikelemissionen des Benzinmotors nicht im Griff. Auch wenn alle sonstigen Schadstoffgruppen unauffällig sind, gibt es darum im Schadstoffka-

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

pitel nur mittelmäßige 24 von 50 Punkten. Insgesamt genügen die erreichten 36 Punkte für nur zwei Sterne im Eco-Test.

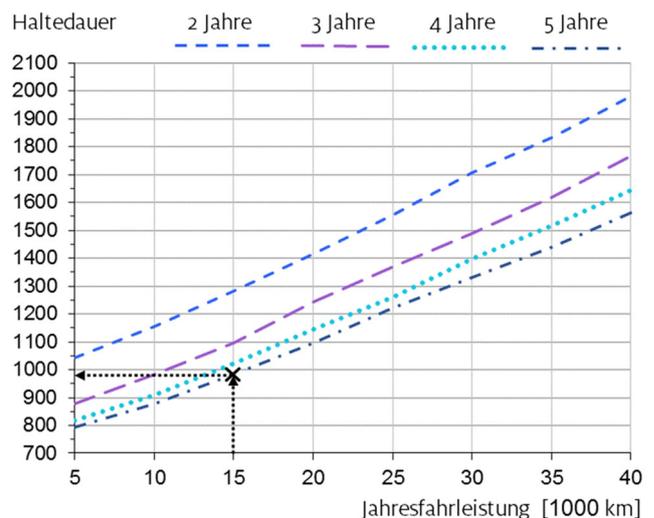
3,6 AUTOKOSTEN

3,6 Monatliche Gesamtkosten

61.440 Euro Grundpreis sind für ein SUV-Coupé der Mittelklasse ein stattlicher Betrag. Für dieses Geld bekommt man aber kein besonders gut ausgestattetes Auto - sogar für die Einparkhilfe muss man noch extra zahlen. Der Unterhalt kommt auch nicht besonders billig, da neben dem Verbrauch auch die Versicherungsklassen recht hoch sind. Nur die dank des niedrigen Normverbrauchs geringe Steuerbelastung von 40 Euro pro Jahr spart etwas Geld.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 981 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 Hybridmotor (PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	1.991 ccm
Leistung	235 kW/320 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	560 Nm
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Verbrauch pro 100 km	2,7 l
CO ₂ -Ausstoß	64 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,53 m ² /0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19/255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.732/1.890/1.602 mm
Leergewicht/Zuladung	2.040/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500/1.250 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 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)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen vo./hi.	235/55 R19 101Y / 255/50 R19 103Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo ² SUV
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,5/7,2/10,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	147 g/km (WTW* 214 g/km)
Reichweite	630 km
Innengeräusch 130 km/h	65,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	2.080/545 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/720/1.180 l

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

Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	114 Euro
Fixkosten	133 Euro	Wertverlust	615 Euro
Monatliche Gesamtkosten	981 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/25/23		
Basispreis GLC Coupé 350 e AMG Line 4MATIC 7G-TRONIC PLUS	61.440 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.05.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	79.438 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.283 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 (Intelligent Light System)	1.726 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie/Serie
Fernlichtassistent	ab 119 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.148 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (Paket)	869 Euro°
Parklenkassistent (Paket)	869 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera (Paket)	1.250 Euro°
Head-Up-Display	1.178 Euro
Verkehrszeichenerkennung (Paket)	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 (Paket)	Serie/2.499 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion (Paket)	2.499 Euro°/Serie
Spurassistent (Paket)	928 Euro°
Spurwechselassistent (Paket)	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 (2 Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	536 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	387 Euro°/387 Euro°
Lenkradheizung	309 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar (dreigeteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (vollelektrisch)	1.142 Euro
Metalliclackierung	ab 928 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro°/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

3,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	1,7
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	2,4
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	4,2
Komfort	2,1	Verbrauch/CO ₂	4,8
Federung	1,9	Schadstoffe	3,6
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	1,7		

Stand: November 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.