



Mercedes GLC 220 d 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (143 kW / 194 PS)

Mercedes hat der zweiten Generation seines erfolgreichen Mittelklasse-SUVs GLC vor kurzem ein Facelift verpasst. Das Äußere wurde dabei moderat, aber dennoch sichtbar überarbeitet, vor allem die Front wirkt nun bulliger. Am Heck auffällig ist die neue Leuchtengrafik. Bei den Assistenten ist der GLC auf dem neuesten Stand, im Bereich Fahrerunterstützung ist so gut wie alles lieferbar, was Mercedes aktuell zur Verfügung stellen kann. Das Infotainmentsystem wurde aufgewertet und um MBUX erweitert - über Sprache in natürlichen Sätzen kann man nun viele Funktionen steuern, so wie man es schon aus A- und B-Klasse kennt. Über eine zusätzliche Kamera im Bereich des Innenspiegels wird während der Navigation ein Live-Bild im Monitor angezeigt und darin Abbiegepeile und Straßennamen eingeblendet - Augmented Reality hat auch im GLC Einzug gehalten. Freilich offeriert Mercedes das meiste gegen Aufpreis, was den GLC zu einem teuren Vergnügen macht.

Vergnügen und teuer gibt es auch beim Fahrwerk, wenn man die optionale Luftfederung ordert. Sie macht den GLC selbst auf schlechten Straßen zum Komfort-König und passt damit gut zum kultivierten Vierzylinder-Diesel, dem Mercedes reichlich Manieren beigebracht hat; Vibrationen spürt man kaum und akustisch ist er auch zurückhaltend - es muss also nicht unbedingt ein Sechszylinder sein. Zumal sich schon der Vierzylinder im großen und vor allem gewichtigen Mittelklasse-SUV schwer tut mit Kraftstoffsparen (Ecotest 6,6 l/100 km). Immerhin ist er vorbildlich sauber, das aufwendige Abgasreinigungssystem leistet ganze Arbeit. Den Innenraum hat Mercedes schön und angemessen edel gestaltet; es gibt genug Platz für vier Erwachsene und entsprechendes Reisegepäck. Und auch schwere Anhänger darf der GLC ziehen, bis 2,5 Tonnen Anhängelast sind drin. Unterm Strich ist der GLC 220 d ein vielseitiges Auto mit vielen Stärken, dass man sich aber leisten können oder wollen muss: der Testwagen kostet über 75.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, BMW X3, Lexus NX, Porsche Macan, Volvo XC60.

- +** hohe Verarbeitungs- und Materialqualität, toller Fahrkomfort mit optionaler Luftfederung, gutes Platzangebot, viele Assistenten lieferbar, sehr saubere Abgase
- hoher Anschaffungspreis, vergleichsweise magere Serienausstattung, recht hoher Praxisverbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **3,4**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des GLC ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist gut verkleidet und aerodynamisch optimiert, nur im hinteren Bereich gäbe es noch Optimierungsmöglichkeiten. Auch den Innenraum hat Mercedes sauber verarbeitet, die Bauteile sitzen fest und nichts klappert oder knarzt während der Fahrt. Das Bemühen um eine gute Materialqualität ist zu sehen und zu spüren, über weite Bereiche sind die Kunststoffflächen unterschäumt (z.B. Armaturenbrett bis nach unten) und damit

weich. Einige Abschnitte sind auch mit Leder überzogen, was allerdings Aufpreis kostet. Erst an den hinteren Türen wird im unteren Bereich auf harten Kunststoff gesetzt. Während manche anderen Hersteller massiv am Materialfinish sparen, hält Mercedes an angemessenen Materialien (noch) fest - wie man sie angesichts der aufgerufenen Preise aber auch erwartet. Zwei kräftige Gasdruckfedern öffnen die Motorhaube komplett und halten sie oben.

2,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,6 l Diesel pro 100 km an, ergibt sich trotz des serienmäßig sehr kleinen Tanks von 50 Litern eine theoretische Reichweite von etwa 755 km - gegen Aufpreis erhält man einen 66 Liter großen Tank (im Testwagen), dann liegt die Reichweite bei rund 1.000 km. Der GLC 220 d hat serienmäßig einen AdBlue-Tank mit üppigen 27,5 Liter Inhalt. Das Befüllen klappt bequem über einen Einfüllstutzen unter der Tankklappe. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei üppigen 580 kg - das reicht für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck locker aus. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, die Reling zur einfacheren Befestigung ist Serie. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn es ein Anhänger hinten

dran sein soll, darf er immerhin bis zu 2,5 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern) - damit eignet sich der GLC auch als Zugwagen, zumal er über Allradantrieb verfügt. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem Abschleppservice behelfen - außer man hat das optionale Reifenreparaturset, das oft nicht viel weiterhilft, oder die optionalen Runflat-Reifen an Bord, die eine eingeschränkte Weiterfahrt mit begrenzter Reichweite (ca. 100 km) erlauben. Immerhin: Ein empfehlenswertes Notrad ist auch lieferbar, dann sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber dabei. Mit 4,66 m Länge ist der GLC für die Stadt noch nicht zu groß, eher schon ist die Breite von 2,10 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) nicht so praktisch. Der Wendekreis liegt bei 11,8 m.

2,6 Licht und Sicht

Mercedes bietet für den GLC zwar viele Park- und Sichtassistenten, bis auf LED-Scheinwerfer aber sämtliches gegen Aufpreis. Um das Rangieren zu erleichtern, sollte man in jedem Fall die



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein. Die aufpreispflichtige Heckkamera ist deshalb ein empfehlenswertes Extra.

Einparkhilfe (vorn und hinten) inklusive Einparkassistenten ordern. Für noch bessere Sicht sorgen die Rückfahr- sowie die 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 erhöhten Sitzposition gut. Ein echtes Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind die optionalen MULTIBEAM-LED-Scheinwerfer, ein Matrix-LED-Licht mit adaptiver Lichtverteilung sowie Kurven- und Abbiegelicht, das auch einen adaptiven Fernlichtassistenten umfasst. Letzterer ermöglicht über weite Strecken nachts mit Fernlicht zu fahren, andere Verkehrsteilnehmer werden dabei durch gezieltes "Schattieren" nicht geblendet. Eine Scheinwerferreinigungsanlage spart sich der GLC jedoch, selbst in der teuersten Ausbaustufe.

⊖ Die Rundumsicht wird durch die recht breiten A-Säulen sowie die wuchtigen D-Säulen beeinträchtigt. Hindernisse hinter dem Fahrzeug lassen sich aufgrund des hohen Heckabschlusses erst in größerer Entfernung erkennen - von Vorteil ist hier die Rückfahrkamera.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der GLC bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einer Limousine wie der C-Klasse, wenn es ums Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 55 cm über der Straße in idealer Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt), außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur die Schweller befinden sich recht hoch über der Straße und sind damit der einzige Kritikpunkt. Hinten gelingt das Ein- und Aussteigen ebenso relativ einfach. Am Dachhimmel gibt's aber vier Haltegriffe, in manchen Situationen sehr praktisch, jedoch heutzutage keine Selbstverständlichkeit. Die Umfeldbeleuchtung um das Fahrzeug, z.B. mit Lichtern unter den Außenspiegeln, ist optional. Ebenso das schlüssellose Zugangssystem.

⊖ Letzteres besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Keyless-Go-System kann schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, so dass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr überlistet werden kann.

2,6 Kofferraum-Volumen

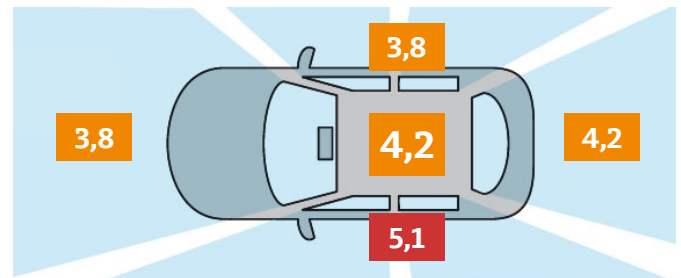
Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 350 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 550 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 725 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.335 Liter Volumen zur Verfügung. Unter dem doppelten Ladeboden gibt es vergleichsweise viel Platz, bis 130 Liter können dort zusätzlich verstaut werden.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen Antrieb. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei diese auf einen angedeuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Selbst knapp 1,95 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit

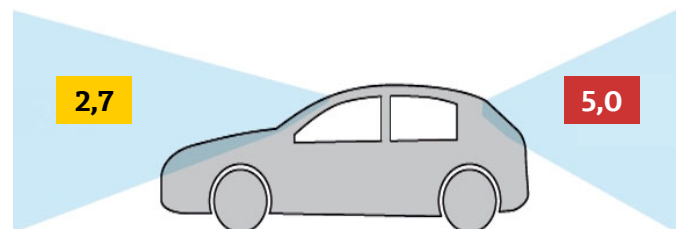
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden. Die vorderen Türen werden an drei, die hinteren nur an zwei Positionen offen gehalten; vor allem hinten ist die Haltekraft überdies recht schwach.



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum des GLC zwar von ordentlicher Größe, jedoch kein Lademeister. Hier bietet die Konkurrenz z.T. deutlich mehr Platz für das Gepäck.

genug nach oben. Sehr große Menschen sollten nur auf das etwas abstehende Schloss achten, das immerhin mit Kunststoff ummantelt ist.

Die Ladekante liegt etwa 72 cm über der Straße und damit recht hoch. Kofferraumboden und Ladekante liegen aber praktisch

in einer Ebene, was das Ausladen wiederum erleichtert. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Er ist außerdem einwandfrei ausgeleuchtet, es gibt links und rechts in der Seitenwand je

eine Lampe und oben in der Klappe. Eine Besonderheit bei Mercedes: Optional kann man den Kofferraumboden absperren und so Ladegut darunter separat sichern.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das Umlegen der dreigeteilten Rücksitzlehne geht leicht von der Hand. Nach Tastendruck im Kofferraum klappen die federvorgespannten Lehnen um und schaffen eine weitgehend ebene Ladefläche. Das Aufstellen der Lehnen erfordert allerdings einen etwas erhöhten Kraftaufwand. 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.

2,1 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Mit dem Facelift hat das neue Mercedes-Bediensystem MBUX auch in den GLC Einzug gehalten. Im Testwagen war das System mit dem 10,25 Zoll großen Mitteldisplay und dem optionalen 12,3 Zoll großen Instrumentendisplay verbaut. Bei diesem Bediensystem hat der Fahrer die Wahl, ob er Befehle über die beiden Touchflächen am Lenkrad, das Touchpad auf der Mittelkonsole, die Touchfunktion des Infotainmentsystems selbst oder die Sprachsteuerung eingibt, wobei man mit letzterer nicht alle Funktionen ansteuern kann.

Die Bedienstruktur des neuen Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell. Die Handhabung mit den beiden Touchtasten in den Lenkradspeichen ist allerdings gewöhnungsbedürftig, auch wenn mit dem Facelift die Funktionalität verbessert wurde; man kann nun besser durch die Menüs navigieren, so simpel wie mit dem Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell gelingt das allerdings nicht. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung mehr konzentrieren muss, was zu längeren Ablenkungszeiten führt. Gleiches gilt für den Bordcomputer bzw. die Funktionen des digitalen Kombiinstrumentes, das sich mit der linken Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Der bekannte Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell mutet vielleicht nicht so modern an, war in seiner Handhabung aber das merklich zielsicherere Eingabegerät. Hilfreich sind die Direktwahltasten auf der Mittelkonsole und rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkereglern - ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch.

Abgesehen davon gibt die Bedienung des GLC kaum Rätsel auf. Die verbliebenen Schalter im reduzierten Cockpit sind gut erreichbar, die Klimabedieneinheit günstig positioniert und damit gut zu bedienen. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur über Wipptasten und der Wert wird nicht direkt im

Bedienteil, sondern dauerhaft unten im Infotainmentdisplay eingeblendet.

⊕ Hat man sich mit den Eingabemethoden und den Menüstrukturen angefreundet, kann man mit der Bedienung im Allgemeinen wie im Speziellen gut zurecht kommen. Der Funktionsumfang ist gewaltig, es gibt aber auch viele Automatikfunktionen, die gut abgestimmt sind und denen man guten Gewissens die Steuerung überlassen kann. Alle Schalter und Tasten sind vorbildlich beleuchtet. Einzig die Lüftungsdüsen bleiben nachts im Dunkeln, so schön illuminiert im Rahmen der Ambientebeleuchtung wie beispielsweise in der B-Klasse werden sie nicht.

⊖ Der Knopf für die Handbremse ist an Mercedes-klassischer Stelle platziert, vor dem linken Knie des Fahrers und damit für andere Mitfahrer in einer Notsituation nicht ohne weiteres erreichbar.



Der Mercedes GLC überzeugt mit einer sehr hohen Verarbeitungsqualität und hochwertiger Materialanmutung. Die Bedienung erfordert allerdings eine gewisse Gewöhnung.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im GLC ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Aufgerüstet werden kann das Daimler-SUV u. a. mit einem Festplatten-Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen. Gegen weiteren Aufpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion. Anstatt der Navikarte wird bei Abbiegesituationen das von einer zusätzlichen Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigations-hinsweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer die Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay spiegeln möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto ordern (Aufpreis).

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich aktuell noch in Grenzen hält: Im Moment können nur wenige Mercedes-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle werden hier

gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteissituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle sollen in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen können. Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich: DAB+, kabellose Smartphone-Ladestation samt NFC und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung zum bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen.

⊖ Ein CD-Laufwerk oder ein AUX-Anschluss sind nicht mehr verfügbar, ebenso handelt es sich bei allen USB-Schnittstellen um USB-C, das heißt, die bisher bei Handys mitgelieferten Kabel mit Standard-USB-Anschluss (z.B. für das Ladegerät) passen hier nicht. Aber Mercedes bietet Abhilfe in Form eines Adapterkabel-Sets - für "bescheidene" 60 Euro Aufpreis.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Der GLC bietet vorn eine Menge Platz. Die Sitze lassen sich für über zwei Meter große Menschen weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,2 m Körpergröße ausreichen. Der Innenraum ist vorn breit genug

ausgelegt, das Raumempfinden ist großzügig und wird nur durch das vergleichsweise hoch aufbauende Armaturenbrett und Mittelkonsole etwas geschmälert; gegen Aufpreis gibt es ein großes Glas-Panoramaschiebedach.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Reichlich Platz steht auch auf der Rückbank zur Verfügung. Selbst wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Menschen eingestellt sind, reicht dahinter die Beinfreiheit noch für zwei Meter große Leute. Die Kopffreiheit ist kaum knapper, hier geht man ebenso erst ab etwa zwei Meter Größe auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite großzügig, für drei Erwachsene wird es etwas eng - für kurze Strecken geht das aber noch. Das Raumgefühl ist angenehm, nur der Kopf befindet sich recht nah an der C-Säule; das Panoramashiebedach bietet auch über den Rücksitzen eine Glasfläche, die viel Helligkeit hinein lässt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von ca. 2,0 m Platz.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig gibt es eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne und eine Mittelarmlehne, die zwei Becherhalter und ein kleines Fach beherbergt. Eine verschiebbare Rückbank oder eine umklappbare Beifahrersitzlehne sind nicht verfügbar. Aber die Lehne kann in zwei Positionen arretiert werden, je nach dem, ob mehr Platz auf der Rückbank oder im

Kofferraum benötigt wird. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen problemlos auf. Im Fond sieht es mit Ablagemöglichkeiten auch nicht so schlecht aus, die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig und fassen sogar Ein-Liter-

Flaschen. Es gibt besagte Becherhalter in der Mittelarmlehne und Taschen an den Rückseiten der Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten, zerklüftet

und nicht klimatisiert, aber beleuchtet, abschließbar und innen mit feinem Filz überzogen.

1,9 KOMFORT

1,7 Federung

Mercedes bietet für den GLC fünf (!) verschiedene Fahrwerke an. Serienmäßig ist das AGILITY CONTROL Fahrwerk mit selektivem Dämpfungssystem. Das klingt zwar hochtrabend, kommt aber ohne elektronische Regelung aus; lediglich die Dämpfungsraten variieren in Abhängigkeit des Dämpferhubs, das aber immer gleich und nicht in Abhängigkeit von Beladung oder Straßenzustand. Das auf Komfort ausgelegte Standardfahrwerk macht seinen Job gut, kommt aber nicht an den Federungskomfort der elektronisch geregelten Optionsfahrwerke heran. Optional kann man mehr Bodenfreiheit ordern (plus 20 mm) oder ein Sportfahrwerk mit strafferer Auslegung von Federn und Dämpfern. Weitere Optionen sind das DYNAMIC BODY CONTROL mit adaptiven Dämpfern, die in drei Kennfeldern angepasst werden können (Comfort, Sport, Sport+) sowie als teuerste Variante die AIR BODY CONTROL Luftfederung. Dieses im Testwagen verbaute Fahrwerk bietet ebenfalls adaptive Dämpfer mit drei Kennfeldern, zusätzlich hält die Luftfederung die Bodenfreiheit unabhängig von der Beladung konstant und senkt bei höheren Geschwindigkeiten die Karosserie etwas ab, um den Luftwiderstand zu verringern.

⊕ Mit dem Luftfederfahrwerk bietet der GLC 220 d einen sehr gelungenen Federungskomfort. Besonders auf der Landstraße und Autobahn dringen Hindernisse kaum noch bis zu den Insassen durch; das Mittelklasse-SUV "wogt" praktisch über die Unzulänglichkeiten der Fahrbahn. Die Aufbaubewegungen halten sich dabei in Grenzen, der GLC federt durchaus etwas verbindlicher als beispielsweise eine E-Klasse. Wer es direkter mag, kann in den Sportmodus wechseln. Aber auch im Stadtverkehr schlägt sich der GLC gut; bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken zeigt das Fahrwerk eifriges Schluckvermögen. Die Karosserie wird dabei aber spürbar angeregt, was durch die großen 19 Zoll-Räder begünstigt wird - die hohen ungefederten Massen kann auch der GLC nicht wegzaubern. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten. Über Bremsbühnen, Querfugen oder Kopfsteinpflaster fährt das SUV sehr komfortorientiert, man merkt das ausgeprägte Schluckvermögen des Luftfahrwerks.

2,2 Sitze

⊕ Beide Vordersitze sind serienmäßig in der Höhe einstellbar. Wählt man das empfehlenswerte Sitzkomfort-Paket (im Testwagen verbaut), verfügen beide Vordersitze auch über eine elektrische Sitzneigungseinstellung sowie eine ausziehbare Beinauflage. Zusätzlich sind dann Vierwege-Lordosenstützen verbaut. Auch eine Memoryfunktion sowie vollelektrisch verstellbares Gestühl sind bestellbar. Ebenfalls in der Optionsliste: eine Massagefunktion für den Rückenbereich.

Die Höhe der Vordersitze sowie die Neigung der Lehne sind bereits ab Werk elektrisch verstellbar. Die Sitze des Testwagens sind passend geformt und bieten auch auf Langstrecken einen guten Komfort. Der Seitenhalt in sportlich genommenen Kurven fällt zufriedenstellend aus. Hinten sitzt man nicht ganz so kommod, 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

⊕ Im Innenraum geht es angenehm leise zu, was sich auch in guten Messwerten widerspiegelt. Mit Tempo 130 km/h unterwegs herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,4 dB(A). Auffällig unauffällig ist dabei der Dieselmotor, den Mercedes sehr gut gedämmt hat - er bleibt stets unaufdringlich, selbst beim Ausdrehen. Allgemeine Fahrgeräusche drängen

sich nicht in den Vordergrund, die Abrollgeräusche bleiben moderat. Auch Windgeräusche sind zwar leise zu vernehmen, aber nicht auffällig. Insgesamt ist der GLC 220 d ein sehr angenehmes Reiseauto und empfiehlt sich daher auch für lange Strecken.

1,8 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk ist der Mercedes GLC mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es eine Drei-Zonen-Klimaautomatik, mit der sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung für beide Vordersitze separat eingestellt werden können. 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. Sitzheizung vorn wie hinten sowie Sitzlüftung vorn kosten Aufpreis. Ebenfalls optional sind Lenkradheizung und Standheizung sowie getönte Scheiben hinten und Scheibenrollos für die hinteren Türen.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der bekannte Zweiliter-Diesel mit 194 PS und maximal 400 Nm Drehmoment ist aktuell die Allzweckwaffe von Mercedes und deren Erfolgsgarant für gute Fahrleistungen und hohe Effizienz. Er beschleunigt das Mittelklasse-SUV nachdrücklich, wengleich nicht überbordend, weil knapp zwei Tonnen Leergewicht aufs Temperament drücken. Zwischenspurts von 60 auf 100 km/h können in unter 5,5 Sekunden durchgeführt werden. Mercedes verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h

7,9 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h. Wichtig für schnelles Einfädeln innerorts in den fließenden Verkehr ist die Beschleunigung von 15 auf 30 km/h - hier braucht der GLC 220 d mit über zwei Sekunden dann doch etwas länger, weil Gänge und Motor sich erst mal sortieren müssen, bis die volle Kraft zur Verfügung steht. Der Durchzug ist einwandfrei und auch am Ansprechverhalten gibt es nichts auszusetzen.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Mercedes hat dem Vierzylinder gute Manieren beigebracht, der Dieselmotor läuft angemessen ruhig und zurückhaltend, selbst bei unter 1.500 1/min in den hohen Gängen fängt er nicht zu brummen an. Ebenso wenig wird er beim Ausdrehen laut. Vibrationen sind kaum wahrnehmbar, selbst im Lenkrad muss man schon

konzentriert nach Unruhen suchen, der Motor ist gut entkoppelt. Der Zweiliter-Diesel hat dank Turboaufladung ein breit nutzbares Drehzahlband, die 400 Nm stehen schon bei 1.600 1/min zur Verfügung. Auch sein Ansprechverhalten ist gut und seine Leistungsentfaltung sehr gleichmäßig.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Im GLC 220 d kommt serienmäßig die hauseigene Neungang-Wandlerautomatik zum Einsatz. Die Automatik arbeitet geschliffen - einzig nach dem Kaltstart sind die Schaltvorgänge deutlicher zu spüren, vor allem vom ersten auf den zweiten Gang gibt es dann einen merklichen Ruck. Sind die Bauteile und Flüssigkeiten erst einmal warm, laufen die Schaltvorgänge geschmeidig und schnell ab. Das Zusammenspiel mit der Start-Stopp-Automatik klappt gut. Mercedes-typisch kann man über den Getriebewählhebel rechts am Lenkrad die Fahrstufe einfach und leicht verständlich anwählen. Praktisch: beim Abstellen des Motors

kann das Getriebe eigenständig die Stufe P einlegen, so wird ein versehentliches Wegrollen des Fahrzeugs verhindert. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 1.800 1/min. Im sehr lang übersetzten neunten Gang ist die Beschleunigung nur noch moderat, entsprechend selten wählt die Automatik diese Stufe abseits der Autobahn. Die Gänge können über die Paddel am Lenkrad auch manuell durchgeschaltet werden. Eine Autohold-Funktion bietet der GLC serienmäßig.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, trotz üppiger Bereifung des Testwagens. Auch bei unebener

Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes zuverlässig den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls sorgt zwar für spürbare

Karosseriebewegung, wer sich davon aber nicht ablenken lässt, wird feststellen, dass der GLC 220 d mit Luftfahrwerk nicht die Ruhe verliert und seinen Kurs zuverlässig hält. Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit, Lenkaktionismus des Fahrers und Fahrwerkseinstellung durchaus vorhanden, der GLC bleibt dabei aber sicher kontrollierbar. Im Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks ergeben sich weniger Karosseriebewegungen, dann kommen aber Unebenheiten deutlicher bis zu den Insassen durch. Die Traktion ist dank Allradantrieb einwandfrei.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der GLC eine stimmige Vorstellung ab - sofern man auf Fahrsicherheit setzt; denn das ESP greift schon recht früh moderat ein, wodurch Tempo abgebaut wird und der Parcours sicher durchfahren werden kann. Wem Fahrdynamik wichtig ist, der wird mit dem GLC und komfortorientiertem Luftfahrwerk eher weniger glücklich - der GLC mit Sportfahrwerk kann das zwar besser, allerdings passen SUV und Fahrdynamik allgemein suboptimal zusammen.

1,9 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist gelungen. Zwar zeigt sie sich nicht besonders mitteilungsfreudig über den Straßenzustand, das passt so aber zum schweren und eher behäbigen SUV. Dank der stabilen Zentrierung des Lenkrads lässt sich der GLC 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 ausgeprägten Karosseriebewegungen. Mit 2,2 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung für ein SUV sehr direkt ausgelegt.

2,5 Bremse
























⊕ Die Bremswerte fallen mit durchschnittlich 35,3 m aus 100 km/h bis zum Stillstand nicht schlecht aus, es gibt aber kürzere Wege in diesem Segment (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Immerhin ist die Bremse standfest ausgelegt und hält auch hohen Beanspruchungen statt. Im getesteten GLC lässt sich die Bremsanlage gut dosieren und spricht einwandfrei an.

1,3 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremsystem und erkennt auch Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist bei diesem Paket ebenfalls an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der

den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise in die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die optionale Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt - vorerst nur in Deutschland - auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der GLC ein sehr gutes Ergebnis von 95 Prozent der möglichen Punkte und volle fünf Sterne (Test Dezember 2015 mit Vor-Faceliftmodell). Das Daimler-SUV schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Fahrer-Knieairbag), neben Front- und Seitenairbags vorn mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen ebenfalls Seitenairbags zur Verfügung. Die höheninstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis knapp 1,90 m große Personen guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen leider nur für Menschen bis etwa 1,75 m Größe. Gegen Aufpreis lässt sich der GLC mit dem präventiven Crashsystem PRE-SAFE ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den

Lautsprechern und kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, so dass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist.

Der GLC verfügt über ein automatisches Notrufsystem, das im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf an die Mercedes-Zentrale absetzt; dabei werden die wichtigsten Daten zu Position, Unfallschwere usw. übermittelt. Kann die Mercedes-Zentrale nicht erreicht werden, versucht das System die 112 zu kontaktieren. Da die allgemeine Notruf-Zentrale meist schneller reagieren kann, wäre ein "eCall" direkt an die 112 eigentlich sinnvoller; dieser Notruf-Weg lässt sich aber im GLC nicht ohne weiteres als primär einstellen.

⊖ Das Warndreieck und der Verbandskasten sind im Kofferraum unter dem Boden untergebracht und damit schlecht zugänglich.

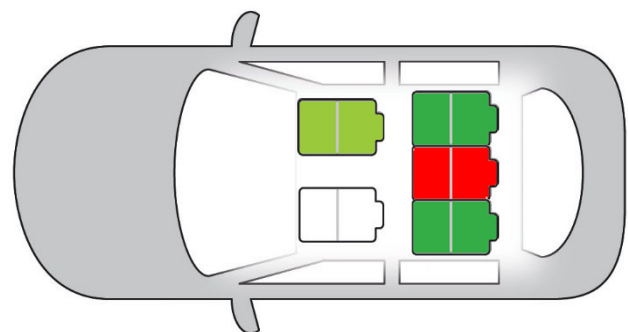
2,1 Kindersicherheit

⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt dem GLC im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 89 Prozent der maximalen Punkte (Test 12/2015). Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz wie auch den äußeren Fondsitzen lassen sich hohe Kindersitze problemlos montieren, auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platznehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Alle elektrischen Fensterheber haben einen sensiblen und wirksamen Einklemmschutz.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen kleinen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

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)

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm besteht der GLC mit 82 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Front des SUV ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die Vorderkante der Motorhaube im Bereich der Scheinwerfer sowie die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß. Die aktive Motorhaube, die sich im Falle eines

Aufpralls blitzschnell anhebt, um mehr Knautschzone über harten Motorbauteilen zu schaffen, trägt ihren Teil zur Sicherheit bei. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,7 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des GLC 220 d mit dem Zweiliter-Turbodiesel liegt im ADAC Ecotest bei 6,6 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 210 g/km. Das gibt im CO₂-Bereich magere 13 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,8 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei hohen 7,8 l Diesel alle 100 km. Das hohe Fahrzeuggewicht und der größere Aufbau fordern ihren Tribut - eine C- oder E-Klasse sind hier auch als T-Modell klar im Vorteil.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Zweiliter-Diesel im GLC 220 d erfüllt schon heute die künftige Euro 6d Schadstoffnorm. Das ist auch berechtigt, denn selbst außerhalb der Zyklen und mit deutlich mehr Beanspruchung werden die Grenzwerte noch weit unterschritten. Mercedes treibt einen großen Aufwand zur Neutralisierung der NO_x-Emissionen. Zusätzlich sind weiterhin ein Oxidationskatalysator sowie ein Partikelfilter verbaut. Der ganze Aufwand lohnt sich aber, denn die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen gering. Selbst bei Vollast auf der Autobahn kommen kaum Stickoxide mehr aus dem Auspuff (NO_x bei unter 20 mg/km; Grenzwert 120 mg/km für RDE-Straßenmessung, 80 mg/km für Prüfstand).

Verbrauch

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

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

Selbst bei niedrigen Außentemperaturen werden bei den Straßenmessungen die Grenzwerte weit unterschritten, die Euro 6d-Abgasnorm wird also problemlos eingehalten. Die Partikelemissionen sind dank des DPF sehr niedrig. Unter Berücksichtigung aller Ergebnisse gibt es volle 50 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt der GLC 220 d dennoch nur 63 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest - für eine Ecotest-Empfehlung fällt der Verbrauch leider zu hoch aus.

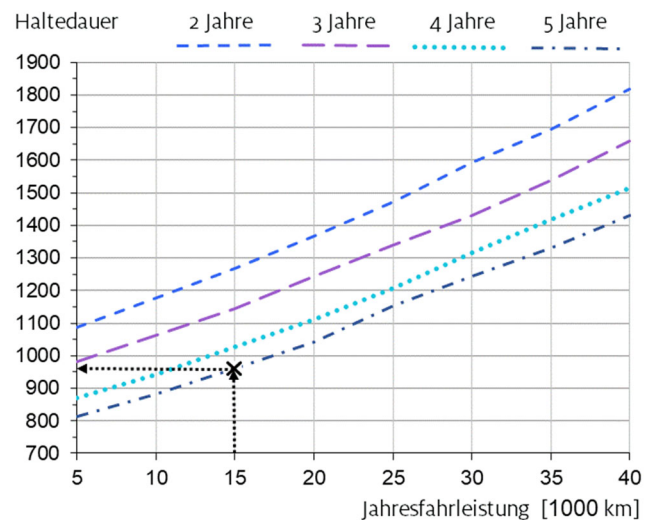
3,4 AUTOKOSTEN

3,4 Monatliche Gesamtkosten

Für den GLC 220 d 4MATIC 9G-TRONIC verlangt Mercedes rund 50.000 Euro - mindestens. Das ist ein üppiger Preis, auch wenn ein kräftiger Dieselmotor mit Automatik und Allradantrieb darunter steckt. Denn viele Annehmlichkeiten kosten extra, und damit sind nicht exotische Details wie eine Massagefunktion gemeint, sondern so selbstverständliche Dinge wie Sitzheizung oder ein Reifenreparaturset. Schnell kommen viele Tausend Euro zusammen, im Falle des gut ausgestatteten Testwagens über 75.000 Euro. Die KFZ-Steuer liegt bei 324 Euro pro Jahr und damit für ein Diesel-SUV noch im moderaten Rahmen. Bei der Versicherung ist vor allem die Vollkasko mit Klasse 24 eher teuer, die Teilkasko-Einstufung liegt bei 23. Bei der Haftpflicht ist der GLC 220 d mit Klasse 20 moderat eingestuft.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 960 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	GLC 200 4MATIC 9G-TRONIC	GLC 300 4MATIC 9G-TRONIC	GLC 300 e 4MATIC 9G-TRONIC	GLC 200 d 4MATIC 9G-TRONIC	GLC 220 d 4MATIC 9G-TRONIC	GLC 300 d 4MATIC 9G-TRONIC	GLC 300 de 4MATIC 9G-TRONIC	GLC 400 d 4MATIC 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	4/1950	4/1950	4/1950	4/1950	6/2925
Leistung [kW (PS)]	155 (211)	200 (272)	235 (320)	120 (163)	143 (194)	180 (245)	225 (306)	243 (330)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1650	370/1800	700/0	360/1600	400/1600	500/1600	700/0	700/1200
0-100 km/h [s]	7,9	6,2	5,7	8,9	7,9	6,5	6,2	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	240	230	205	215	231	230	240
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,3 S	8,3 S	2,3 S	6,1 D	6,1 D	6,5 D	1,7 D	7,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	162	162	51	137	137	151	151	168
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/23	20/25/25	20/25/25	20/24/23	20/24/23	20/24/25	20/26/25	20/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	226	226	40	322	324	344	190	463
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	977	1046	1066	940	960	997	988	1138
Preis [Euro]	46.237	53.586	56.109	47.159	49.486	52.425	57.942	59.887

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d-ISC, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.950 ccm
Leistung	143 kW/194 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,2 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	140/162 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.655/1.890/1.639 mm
Leergewicht/Zuladung	1.835/665 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505/1.600 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Bremen, Deutschland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 103Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/5,8/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	175 g/km (WTW* 210 g/km)
Reichweite	755 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.920/580 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/725/1.335 l

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

Betriebskosten	132 Euro	Werkstattkosten	101 Euro
Fixkosten	147 Euro	Wertverlust	580 Euro
Monatliche Gesamtkosten	960 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	324 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/23		
Basispreis GLC 220 d 4MATIC 9G-TRONIC	49.486 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	75.619 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.700 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	ab 1.131 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.458 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	ab 214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.178 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	ab 869 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	ab 869 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.226 Euro° (Paket)/1.773 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	649 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	655 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/405 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	1.464 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	1.464 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie -/Serie/298 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	ab 1.071 Euro° (Paket)
Navigationssystem	ab 1.845 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	536 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	625 Euro° (Paket)/387 Euro°
Lenkradheizung	309 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (vollelektrisch)	1.142 Euro
Metalllackierung	ab 928 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.690 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,6	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	2,5
Innenraum	2,1	Sicherheit	1,3
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	1,9	Fußgängerschutz	2,0
Innenraum-Variabilität	2,4	Umwelt/EcoTest	2,9
Komfort	1,9	Verbrauch/CO2	4,7
Federung	1,7	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	1,8		

Stand: März 2020
Test und Text: M. Ruhdorfer