

-  Elektro-Motor
-  88.399 €
-  360 kW/489 PS
-  559 km
-  20,4 kWh pro 100 km



Mercedes-Benz GLC 400 EQ Avantgarde 4MATIC

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

Äußerlich sticht der neue GLC EQ durch seinen markanten Chromgrill bewusst aus der Masse und gibt einen Vorgeschmack auf die künftige Designsprache des Herstellers, welche alten Traditionen mit modernen Interpretationen verbinden will. Die Schwaben haben das E-Modell und den Verbrenner preislich ähnlich zueinander positioniert, um den Umstieg auf E-Mobilität zu erleichtern. Mindestens 71.000 Euro für den Basis-GLC 400 EQ sind eine Ansage für ein Mittelklasse-SUV. Für den gut ausgestatteten Testwagen ruft Mercedes sogar knapp 90.000 Euro auf. Ist das gerechtfertigt? Eine gute Frage – immerhin erzielt der Testwagen ein wirklich gutes Testergebnis. Die Verarbeitungs- und Materialqualität liegen auf hohem Niveau und technisch hat der Benz reichlich zu bieten. Das optionale Luftfahrwerk besticht mit hervorragendem Komfort, ohne Abstriche bei den Fahreigenschaften einzufordern. Dem bemerkenswert positiven Fahreindruck zuträglich ist auch die optionale Hinterachslenkung. Die Fahrleistungen sind auf Sportwagenniveau, wie auch der Bremsweg. Der Nutzwert kommt ebenfalls nicht zu kurz: Das Kofferraumvolumen ist beachtlich, die Platzverhältnisse für die Insassen gut und auch die Anhängelast ist nicht nur für ein E-Fahrzeug mit bis zu 2,4 t eine Ansage. Dank der großen 94-kWh-Batterie kommt auch eine ordentliche Reichweite von 559 km zustande, legt man die ADAC Verbrauchsmessung zugrunde. Zwar sind noch ein paar Tasten im Cockpit verblieben – aber dennoch ist das Bedienkonzept recht ablenkungsintensiv, da ein Großteil der Funktionen über die Touch-Displays bedient wird. Bezüglich der Funktionsqualität der Fahrerassistenzsysteme gibt es wenig zu klagen, nur die Verkehrszeichenerkennung brachte auffällig viele unplausible Tempolimits in das Cockpit.

- ✓ **gute Verarbeitung, sehr hohe Anhängelast, sehr komfortables Luftfahrwerk, sehr gute Fahrleistungen, gute Fahreigenschaften, sehr kurzer Bremsweg**
- ✗ **Laden mit 400 V nur gegen Aufpreis möglich, ablenkungsintensive Bedienung, mäßige Verkehrszeichenerkennung, teuer**

ADAC Urteil

- 1,8 Autotest
- 3,7 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,4 Familie
- 3,9 Stadtverkehr
- 2,5 Senioren
- 2,0 Langstrecke
- 2,2 Transport
- 1,3 Fahrspaß
- 2,8 Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. BMW iX3, Genesis GV70 Electrified, NIO EL6, Volvo EX60



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,2 Karosserie	03	1,5 Fahreigenschaften	10
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	10
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	10
Licht und Sicht	03	Bremse	10
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	05	1,4 Sicherheit	10
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	10
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	11
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	12
2,0 Innenraum	06		
Bedienung	06	2,7 Umwelt	12
Multimedia	07	Verbrauch	12
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	12
Raumangebot hinten	08		
Innenraum-Variabilität	08		
		3,7 Autokosten	12
1,8 Komfort	08	Monatliche Gesamtkosten	12
Federung	08		
Sitze	08	Motorvarianten	13
Innengeräusch	09	Eigenschaften des Elektroantriebs	14
Klimatisierung	09		
		Fahrzeugdaten	15
1,1 Antrieb	09	Bilder	16
Fahrleistungen	09		
Laufkultur	09		
Getriebe	09		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,2 Karosserie

1,5 Verarbeitung

Der neue Mercedes-Benz GLC EQ gibt sich von außen tadellos verarbeitet. Sämtliche Karosserieteile sind sauber eingepasst und die zahlreichen Verkleidungsteile rundum solide fixiert. Verarbeitungsmängel jeglicher Art sucht man vergebens, der Gesamteindruck ist stimmig. Mit dem Bestseller aus Stuttgart wird die neue Designsprache des Herstellers eingeleitet; wesentlicher Bestandteil dessen ist der prägnante Chromgrill an der Front, welcher an vergangene Tage erinnern soll und sogar beleuchtet ist.

Im Innenraum setzt sich der positive Gesamteindruck fort. Die Schwaben führen mit dem neuen GLC eine vegan zertifizierte Innenausstattung inklusive Ledernachbildung ein. Optional gibt es klassisches Leder, wie im Testwagen. Hinsichtlich der Haptik und Verarbeitung sind keine wesentlichen Mängel feststellbar. Ab etwa Sitzflächenhöhe ist das Interieur weich gestaltet und macht einen hochwertigen Eindruck. Neben Stoff- und Lederbezügen gibt es wertige Holzeinlagen und lederartig texturierten Kunststoff sowie Hochglanzoberflächen, die anfällig für Fingerabdrücke sind. Die A- und B-Säulen sind mit Stoff überzogen und in den vorderen Türfächern gibt es separate Einlagen. Vereinzelt geben bei beherztem Griff Kunststoffteile Knarrgeräusche von sich.

✓ Selbst bei geöffneten Seitenfenstern fallen die Türen satt zu, ohne jegliche Klappergeräusche. Der Unterboden ist vollständig gekapselt, was u. a. der Aerodynamik zugute kommt. Sogar am Fahrwerk wurden keine Mühen gescheut und separate Verkleidungen angebracht. Die Frontklappe lässt sich entweder bequem aus dem Innenraum heraus oder mittels Drucks auf die Mercedes-Benz-Plakette entriegeln – das macht schon was her. Darunter befindet sich der vollständig verkleidete Frunk, welcher sogar einen extra Teppich erhalten hat. Das hintere Ladeabteil mit seinem wertigen Teppich und der Edelstahladekante wirkt ebenfalls sehr einladend.

✗ Grate an Kunststoffteilen findet man selten, allerdings aber gerade dort, wo man tatsächlich hinlangt – beispielsweise an den Kunststoff-Sonnenblenden oder dem Griff für das Gepäckraum-Rollo.

2,9 Alltagstauglichkeit

Die Lithium-Ionen-Batterie des GLC 400 EQ mit 800-V-Technologie stellt eine nutzbare (netto) Kapazität von üppigen 94 kWh zur Verfügung. Auf Basis der ADAC Verbrauchsmessung ergeben sich damit eine theoretische Reichweite von 559 km. Ein guter Wert für ein Elektroauto dieses Formats, trotz des Leergewichts von gut 2,5 t und der stadtverkehrfeindlichen äußeren Abmaße von 4,85 m Länge und 2,1 m Breite inklusive Außenspiegel. Den GLC gibt es auch als Long-Range-Variante, welche durch technische und aerodynamische Maßnahmen aber nur marginal mehr Reichweite verspricht. Unter idealen Bedingungen hat der GLC für den Ladehub von 10 bis 80 Prozent an unserer Schnellladesäule nur 23 min ge-

braucht. Die maximale Ladeleistung von gemessenen 296 kW (laut Hersteller bis zu 330 kW) lag im Test bis 20 Prozent Ladestand an. Danach fällt die Ladeleistung annähernd linear und liegt bei 80 Prozent Ladestand immer noch bei beachtlichen 120 kW. Wesentlich langsamer geht es beim Laden an der Wallbox mit Wechselstrom. Bei 11 kW (Serie) müssen für den kompletten Ladehub von 0 auf 100 Prozent (inklusive Laderverluste) gut zehn Stunden eingeplant werden. Optional lässt sich der Wert halbieren, indem man den 22-kW-On-Board-Lader bestellt. Mit dabei ist dann auch das 22-kW-Ladekabel (Serie 11 kW). Standesgemäß verfügt der GLC über eine Batteriekonditionierung, welche entweder manuell oder automatisch beim Anvisieren einer Ladesäule eingeschaltet wird. Bzgl. der aktuellen Schnellladefähigkeit und weiterer Zustände der Batterie erstattet der Mercedes vorbildlich Bericht.

Die Zuladung beträgt ordentliche 494 kg, was mühelos für vier Personen samt Gepäck reicht. Auf dem Dach (Reling Serie) sind maximal 75 kg zulässig, auf der Anhängerkupplung sogar bis zu 100 kg, was locker für zwei E-Bikes reicht. Mit knapp elf Metern fällt der Wendekreis angesichts der Abmaße erfreulich handhabbar aus – ohne die optionale Hinterachslenkung muss man mit knapp einem Meter mehr Wendekreis kalkulieren.

✓ Der GLC beherrscht das bidirektionale Laden, u. a. V2H (Vehicle-to-Home). Die Nutzung der Funktionalität wird auf eine virtuelle Laufleistung umgerechnet, um so den Batterieverschleiß zu berücksichtigen. Bei aktiver Route inklusive automatisch eingeplanter Ladestopps wird die empfohlene Höchstgeschwindigkeit im Tacho angezeigt, um den Ladestopp noch zuverlässig erreichen zu können. Nicht nur für ein E-Auto ist die Anhängelast von 2,4 t (gebremst) ein hervorragender Wert. Bei Anhängern ohne eigene Bremse dürfen nur 750 kg gezogen werden.

✗ Ein GLC EQ lässt sich serienmäßig nur an 800-V-Ladesäulen aufladen. An älteren 400-V-Ladesäulen funktioniert das Laden nicht. Für die Abhilfe möchte Mercedes nochmal 655 Euro extra haben, damit der elektrische GLC die gleiche Kompatibilität zu Ladesäulen in Europa bietet wie jedes andere aktuelle Elektroauto auch. Ein Ersatzrad, Wagenheber oder Werkzeug gibt es selbst gegen Aufpreis nicht. Immerhin ist das Pannenset Serie.

2,7 Licht und Sicht

Die äußeren Abmaße des GLC lassen sich nur grob erraten, man fühlt sich wie in einer rollenden Burg. Über die lange Fronthaube hinweg ist das vordere Ende nicht erkennbar, das weit entfernte hintere Ende lässt sich allein anhand des Heckfensters ebenfalls schlecht abschätzen. Dank der serienmäßigen Einparksensoren vorn und hinten kommt man jedoch gut klar. Ebenfalls zum Serienumfang gehört der gut funktionierende Einparkassistent, welcher Lücken rasch erkennt, flott einparkt und selbst in schwierigen Situationen Souveränität vermittelt. Optional ist eine 360-Grad-Kamera verfügbar. Ebenfalls im Paket enthalten ist die Felgenschutz-Warnung

sowie die "transparente Motorhaube", welche insbesondere im Gelände eine bessere Übersicht ermöglicht. SUV-typisch fällt die Sicht auf den Verkehr gut aus. Niedrige Hindernisse vor dem GLC lassen sich noch einigermaßen erkennen, hinten hingegen kaum.



Die breiten D-Säulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten beträchtlich.

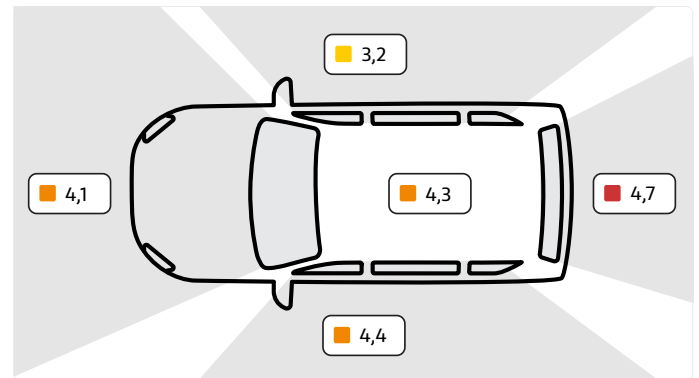
✓ Die serienmäßige Rückfahrkamera ist unter dem Emblem geschützt und wird nur bei Bedarf automatisch ausgeklappt. Die Scheibenwischer mit in den Wischerarmen integrierten Waschdüsen sorgen selbst bei hohem Tempo für gute Sicht.

Serienmäßig ist der GLC mit LED-Scheinwerfern samt statischem Fernlichtassistenten ausgestattet. Optional ist das Digital Light verfügbar, welches im Testwagen verbaut ist. Zum Funktionsumfang gehören u. a. der dynamische Fernlichtassistent, ein in die Scheinwerfer integriertes Abbiegelicht sowie Kurvenlicht. Das Scheinwerferlicht insgesamt sorgt für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung und passt den Lichtkegel je nach Umgebungsbedingungen automatisch an. Die gut beleuchteten Seiten dürften jedoch etwas weniger streifig ausgeleuchtet sein. Das Fernlicht hat eine beachtlich große Leuchtkraft. Fährt man nachts auf kurvigen Straßen, schwenkt neben dem Kurvenlicht (Abblendlicht) auch der Lichtkegel des Fernlichts entsprechend mit und sorgt für beste Sicht.

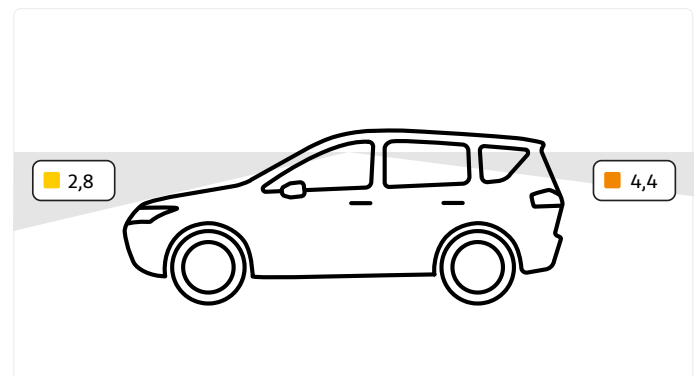
Bei eingelegtem Rückwärtsgang erhellen Leuchten unter den Außenspiegeln den Bereich neben dem Fahrzeug und sorgen so für einen besseren Überblick. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Zur Verringerung toter Winkel sind beide Außenspiegel mit asphärischen Bereichen ausgestattet. Auch tagsüber sind die Rückleuchten für eine bessere Erkennbarkeit eingeschaltet.

✗ Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem Benz ein nur ausreichendes Zeugnis aus. Ursächlich hierfür ist vor allem die schlechte Sicht nach schräg hinten, welche insbesondere durch die breiten D-Säulen beeinträchtigt wird. Selbst optional sind keine abblendenden Außenspiegel verfügbar. So hervorragend die Optionsscheinwerfer für den Fahrer des GLC auch sind – verschmutzen sie, entsteht Streulicht, das den Gegenverkehr blenden kann. Daher wäre eine Scheinwerferreinigungsanlage wichtig, die Mercedes aber nicht anbietet. Da die Nebelschlussleuchte und die Rückfahrcheinwerfer recht hoch

positioniert, klein und leuchtstark ausgeführt sind, können diese nachfolgende Verkehrsteilnehmer blenden.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,2 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg in die erste Reihe des GLC ist großzügig gestaltet. Einen großen Schritt jedoch verlangen die hoch gelegenen Schweller und Obacht ist an der schrägen A-Säule geboten. In den Fond geht es dank der großen Türausschnitte ebenfalls angenehm, wobei auch hier die hohen Schweller negativ auffallen. Beim Aussteigen verlangen die sehr großen Türen nach einem weiten Öffnungswinkel, um sich am Radlauf vorbeizuwenden zu können – nicht in allen Parksituationen wird der Platz dafür ausreichen. Zudem dürften die Haltekräfte an den hinteren Türen etwas strammer ausfallen. Über Haltegriffe dürfen sich nur die äußeren Sitzplätze im Fond freuen.

Der Testwagen kommt ohne das Komfort-Paket Plus (rund 1.400 Euro), welches u. a. das schlüssellose Schließsystem, die versenkten Türgriffe sowie den Smartphone-Schlüssel (inklusive Teilen mit anderen Personen) beinhaltet. Stattdessen hat der Testwagen bewährte Bügeltürgriffe. Geöffnet und verriegelt wird das Fahrzeug ausschließlich über die Tasten auf der Funkfernbedienung – das ist bei einem Fahrzeugpreis von knapp 90.000 Euro durchaus beachtlich.

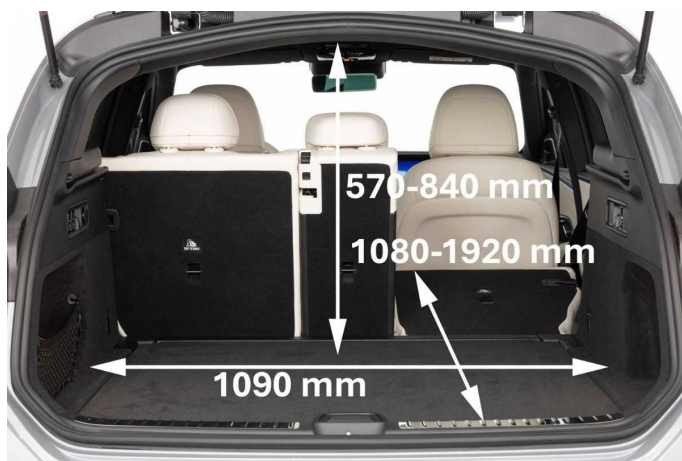
✓ Serie ist der Komforteinstieg für den Fahrersitz. Die Sitzhöhe (Sitz ganz nach unten gestellt) von rund 57 cm über der Fahrbahn fällt sehr angenehm aus. Im Fond stört kein Mittel-tunnel, sodass man bequem von der einen zur anderen Seite durchrutschen kann. Serienmäßig wird das Umfeld des Benz

nachts beleuchtet, inklusive Projektion des Markenlogos auf den Boden. Leuchten unter den Türen sind ebenfalls dabei, optional gibt es beleuchtete Einstiegsleisten.

✗ Am Fahrzeug gibt es kein mechanisches Türschloss oder kontaktlosen Bereich (z. B. NFC), mit dessen Hilfe das Fahrzeug bei entladener Schlüsselbatterie geöffnet werden könnte. Einen mechanischen Notschlüssel gibt es ohnehin nicht. Folglich ist zwingend auf eine ausreichende Batterieladung der Schlüsselfernbedienung sowie des Fahrzeugs zu achten. Für den Fall, dass das Fahrzeug tiefenentladen ist, kann Zugang nur nach Anschluss einer externen Spannungsquelle (separate Anschlusspunkte) und somit Versorgung des Steuergeräts für die Entriegelung per Fernbedienung gewährt werden; faktisch wird man entweder Mercedes-Benz oder den Pannendienst rufen müssen.

1,8 Kofferraum-Volumen

✓ Das Kofferraumvolumen des GLC fällt üppig aus. Im Normalfall gehen in das Gepäckabteil bei Beladung bis zum Rollo 470 l, wobei der variable Ladeboden (Serie) dabei auf der untersten Position ruht. Ist der Boden auf der obersten Stufe, lassen sich damit 75 l nach unten hin abtrennen. Weitere 25 l können unterhalb des Ladebodens in niedrigster Stufe untergebracht werden. Nutzt man den Stauraum bis unter das Dach, fasst der Kofferraum 650 l – alternativ lassen sich zwölf handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 900 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind 1.410 l Stauvolumen möglich. Unter der Frontklappe befindet sich ein zusätzlicher Stauraum (Frunk), welcher weitere 90 l aufnehmen kann. Praktisch beispielsweise zur Unterbringung des Ladekabels.



Üppige 470 l gehen im Normalfall in den Kofferraum.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Serienmäßig wird die Heckklappe des GLC elektrisch bedient. Optional (Komfort-Paket Plus) geht das auch per Fußschwenk unter der Heckschürze. Die Klappe schwingt sehr weit nach oben, sodass erst Personen von knapp zwei Metern

Körpergröße auf ihren Kopf achten müssen. Zwar steht das Heckklappenschloss etwas ab, ist dafür aber großzügig mit Kunststoff ummantelt.

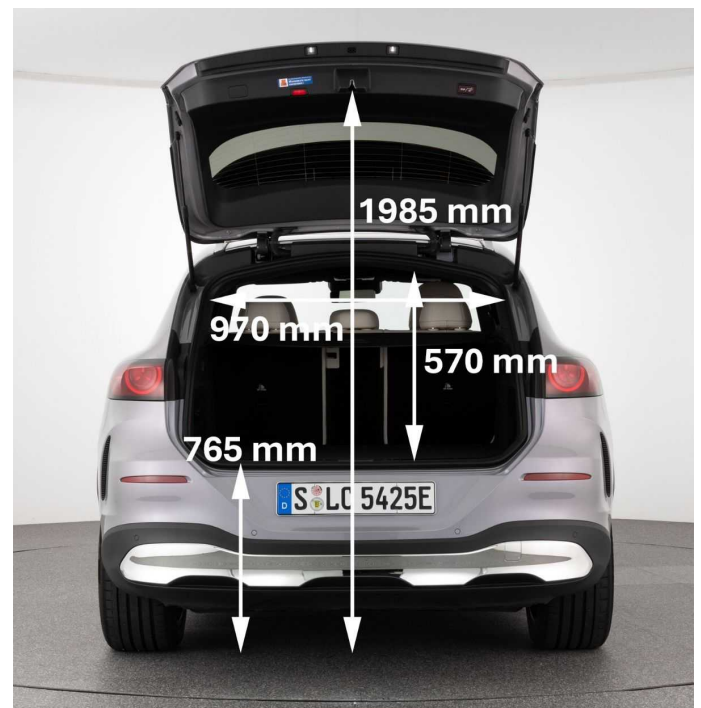
Im Normalfall liegt die Ladekante mit rund 77 cm unangenehm hoch über der Fahrbahn. In Verbindung mit dem optionalen Luftfeder-Fahrwerk kann das Heck jedoch um 40 mm abgesenkt werden, wodurch sich das Einladen schwerer Gegenstände angenehmer gestaltet. Die Bordwand innen liegt bei Ladeboden in oberster Position praktisch auf einer Höhe mit der Ladekante, was das Ausladen schwerer Gegenstände erleichtert.

Das Format des Laderaums lässt sich gut nutzen. Zur Beladung unterhalb des Ladebodens kann dieser mittels Hakens an der Dachkante fixiert werden. Das Gepäckrollo lässt sich platzsparend unterhalb des Kofferraumbodens ablegen. Der Laderaum wird gut beleuchtet: Sowohl rechts und links im Kofferraum als auch an der Heckklappe befinden sich separate LEDs. Links im Kofferraum gibt es eine praktische 12-V-Steckdose.

1,6 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Entriegelt werden kann sie bequem entweder vom Innen- oder Kofferraum aus und fällt dann von allein um. Vorsicht ist beim Wiederaufstellen geboten, um den Gurt nicht im Lehnenschloss einzuklemmen.

Praktische Taschenhaken befinden sich an jeder Seite des Kofferraums und links zusätzlich ein Netz-Fach.



Die Ladekante liegt mit rund 77 cm unangenehm hoch über der Fahrbahn. Mit dem optionalen Luftfahrwerk kann das Heck um 40 mm abgesenkt werden, was das Be- und Entladen erleichtert.

2,0 Innenraum

2,8 Bedienung

Das Cockpit des GLC präsentiert sich als Weiterentwicklung des bekannten Mercedes-Stils. Es gibt nur wenige separate Tasten, die meisten Funktionen werden über den zentralen Touchbildschirm gesteuert. Serie ist der MBUX Superscreen, welcher streng genommen aus drei einzelnen Displays besteht. Optional ist der MBUX Hyperscreen verfügbar, welcher sich über die gesamte Armaturenbrettbreite (39,1 Zoll) erstreckt. Der Hyperscreen im Testwagen zeigt schnelle und flüssige Reaktionen. Dennoch ist ob der schieren Größe und der mangelnden Handablagemöglichkeiten die Bedienung bei der Fahrt durchaus herausfordernd. Klassische Direktwahltasten für Menüs wie das der Navigation gibt es nicht. Stattdessen kann man die Landkarte schon im Homescreen als Hintergrund auswählen, wobei Details wie Radiosender oder Telefoneinstellung als Kacheln darüber eingeblendet werden. Den Lautstärkeregler gibt es als kleine Drehwalze sowohl unterhalb der beiden Smartphone-Ablageplätze als auch auf der rechten Lenkradspeiche. Die linke Lenkradspeiche dient ausschließlich der Bedienung der Geschwindigkeitsregelung mittels haptischer Tasten und einer Wippe, rechts hat man die stark kritisierten Touchflächen auf ein Minimum reduziert. Auch in der Mittelkonsole hat man die Kritik ernst genommen und wieder haptische Tasten u. a. für die gut funktionierende Sprachsteuerung oder den Einparkassistenten verbaut. Dennoch braucht das Bedienkonzept viel Gewöhnung und glänzt mit großem Ablenkungspotenzial. Einfache Aufgaben wie z. B. das Wechseln des Radiosenders gestalten sich ob der fehlenden Skip-Tasten herausfordernd, wenn man nicht gerade den

Homescreen oder das Radiomenü selbst offen hat. Die Sprachsteuerung funktioniert zwar prima und versteht sehr viel, kann aber nicht in allen Situationen physische Eingaben ersetzen.

Am unteren Bildschirmrand wird permanent eine Leiste für die Klimasteuerung, das Hauptmenü sowie frei konfigurierbare Schnellwahltasten angezeigt. Das Klimamenü selbst bedarf unnötig viel Konzentration bei der Bedienung der kleinen und empfindlichen Schaltflächen sowie zusätzlicher Bedienschritte für Standardfunktionen wie z. B. die Sitzheizung. Freilich lassen sich hier Shortcuts in die untere Bedienleiste legen, allerdings entstehen dann schnell Konflikte mit weiteren sinnvollen Shortcuts – eine separate Klimabedieneinheit mit haptischen Elementen wäre hier der Goldstandard. Tacho- und Infotainmentdisplays sind tagsüber wie nachts sehr gut ablesbar und gefallen mit ihrer kontrastreichen Darstellung. Bei Bedarf kann der Hyperscreen in zwei Zonen gedimmt werden.

✓ Optional ist ein großes und farbiges Head-up-Display verfügbar, welches zudem die Augmented-Reality-Funktion für das Navigationssystem beinhaltet.

✗ Unnötig kompliziert ist die Bedienung von Detaileinstellungen, wie z. B. die der Lordosenstütze, welche im Menü erfolgt. Der Knopf für die Handbremse ist an Mercedes-klassischer Stelle vor dem linken Knie des Fahrers platziert und damit für andere Mitfahrer in einer Notsituation nicht ohne Weiteres erreichbar. Ebenfalls dort befindet sich der Lichtschalter, welcher zusätzlich noch vom Lenkrad verdeckt wird.



Mit serienmäßig drei großen Displays und optional dem zusammenhängenden Hyperscreen weiß das GLC-Cockpit auf den ersten Blick zu beeindrucken. Muss man sich dann im Detail zurechtfinden, wird es kompliziert. Hier treffen großer Funktionsumfang auf teils eigenwillige Menüstrukturen. Die Sprachsteuerung kann nicht alles ausgleichen.

1,0 Multimedia

✓ In puncto Multimedia ist der GLC bestens ausgestattet – alles Wesentliche ist entweder serienmäßig an Bord oder zumindest gegen Aufpreis zu haben. Das Digital-Radio mit Bluetooth-Schnittstelle (Freisprecheinrichtung und Musikstreaming) sowie die kabellose Anbindung für das Smartphone für Apple CarPlay oder Android Auto sind immer mit dabei. Ebenfalls Serie sind der WLAN-Hotspot sowie die je zwei USB-C-Anschlüsse pro Sitzreihe; die vorderen sind auch zur Datenübertragung geeignet. Das Online-Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen ist auch serienmäßig mit an Bord. Optional ist die Augmented-Reality-Funktion verfügbar, welche zum einen das Head-up-Display beinhaltet und zum anderen Navigationspfeile in das Kamerabild projiziert. Für die ersten drei Jahre ist das MBUX Entertainment-Paket mit dabei, welches Video-Streaming, Gaming und auch verschiedene Musik-Streamingdienste beinhaltet. Optional verfügbar ist das Burmester 3D-Surround-Soundsystem mit 15 Lautsprechern und 670 W Leistung, welches klanglich keine Wünsche offenlässt. Serie ist eine induktive Ladeschale für das Smartphone, die zweite kommt mit dem Komfort-Paket Plus dazu. Selbstverständlich wird der Benz softwareseitig Over-the-Air (OTA) stets auf aktuellem Stand gehalten, ohne dass man eine Werkstatt aufsuchen muss. Bei Bedarf können zudem Ausstattungsmerkmale über den Mercedes me Store freigeschaltet werden. Praktisch: Nutzerprofile mit persönlichen Einstellungen lassen

sich anlegen und werden nach dem Zustieg auf Wunsch geladen – der Benz erkennt über die serienmäßige Innenraumkamera den entsprechenden Nutzer. Zudem kann man mithilfe der Kamera an Videokonferenzen teilnehmen. Ein 5G-Kommunikationstool ist ohnehin mit an Bord. Zwar unpraktisch gelegen, aber immerhin mit dabei: Ein 12-V-Anschluss befindet sich im Beifahrer-Fußraum.

1,7 Raumangebot vorn

✓ Man kann es anhand der äußeren Abmaße erahnen – das Raumangebot im neuen GLC ist üppig bemessen. Die Vordersitze lassen sich so weit zurückfahren, sodass Personen bis zu einer Größe von zwei Metern ausreichend Platz vorfinden. Die Kopffreiheit genügt noch für weitaus größere Insassen. Getrübt wird das Raumgefühl durch die wuchtige Mittelkonsole und hohe Seitenlinie – man fühlt sich etwas eingebaut. Für eine etwas drückende Atmosphäre sorgt zudem der dunkle Dachhimmel. Das serienmäßige Panoramadach entschädigt hier aber durch einen großzügigen Lichteintrag. Optional lassen sich einzelne Segmente im Dach matt schalten, um den Lichteintrag etwas eindämmen zu können.

Die optionale Ambientebeleuchtung lässt sich vielfältig in Farbe und Helligkeit in verschiedenen Zonen konfigurieren und sorgt dadurch nachts für ein sehr edel anmutendes Raumgefühl.

1,4 Raumangebot hinten

✓ Der Radstand des neuen GLC in der Elektro-Version übertrifft den des Verbrenner-Modells um 84 mm, das ist insbesondere den Platzverhältnissen im Fond zuträglich. Personen jenseits von zwei Metern Körpergröße finden hinten angenehm Platz, auch wenn die Vordersitze passend für 1,85-m-Menschen eingestellt sind. Die Innenbreite ist für zwei Insassen ebenfalls großzügig bemessen, für drei Personen nebeneinander wird es aber eng auf Dauer. Getrübt wird das Raumgefühl auch im Fond von der recht hohen Seitenlinie sowie der fallenden Dachlinie, wodurch die Fenster etwas schmaler zulaufen. Auch der dunkle Dachhimmel drückt etwas den Eindruck, wobei dank des serienmäßigen Panoramadachs dennoch ein insgesamt sehr angenehmer und luftiger Eindruck entsteht.

Im Fond setzt sich die Ambiente- und Fußraumbeleuchtung fort und sorgt für eine angenehme Stimmung.



Die Platzverhältnisse im Fond fallen großzügig aus. Personen jenseits von zwei Metern Körpergröße finden ausreichend Platz.

1,8 Komfort

1,5 Federung

Die Vorderräder des GLC werden von einer Doppel-Querlenker-Konstruktion samt aufgetrenntem unteren Querlenkerdreieck inklusive Stabilisator geführt. Hinten kommt eine Mehrlenkerachse samt Stabilisator zum Einsatz. Serie ist beim GLC das Komfortfahrwerk, welches mit klassischen Stahlfedern, aber bereits adaptiven Dämpfern aufwartet. Optional und auch im Testwagen verbaut ist das Luftfahrwerk AIRMATIC, welches ebenfalls eine adaptive Dämpferregelung sowie Niveauregulierung beinhaltet: Je nach Fahrsituation, Beladungszustand und vorhandenen Fahrbahndaten (Navigationssystem) passt der Benz das Fahrzeugniveau automatisch an und verstellt kontinuierlich die Dämpfungscharakteristik. Zudem lassen sich auch Orte mit Wunsch-Fahrzeugniveau speichern, wenn man beispielsweise regelmäßig gröberes Terrain meistern muss. Im Regelfall senkt sich der Benz ab Tempo 80 km/h etwas ab, um sich unterhalb von 60 km/h wieder anzuheben.

✓ Die Fahrwerkabstimmung ist sehr gelungen und leistet sich in jeder getesteten Disziplin entweder ein gutes oder ein sehr

2,4 Innenraum-Variabilität

Um die Innenraum-Variabilität ist es nicht überdurchschnittlich beschert. Eine Neigungseinstellung sowie eine verschiebbare Rücksitzbank wären durchaus angemessen – Platz gäbe es ja genug.

✓ Ablagen bietet der Benz mehr als ausreichend, sei es in den großen Türfächern vorn samt Gummieinlagen, im offenen Fach unterhalb der Mittelkonsole oder im geschlossenen Fach samt Beleuchtung unter der Mittelarmlehne. Zwei Becherhalter und Ablageplätze für die Smartphones gibt es ebenfalls griffgünstig in der Mittelkonsole. Ein Brillenfach sowie ein Fach links vom Lenkrad vermissen wir dennoch.

Hinten sind die Türfächer etwas kleiner, nehmen aber trotzdem locker 1-l-Flaschen auf. Geschlossene, mit Leder bezogene Lehnentaschen befinden sich hinter den Vordersitzen und praktische Jackenhalter gibt es an jeder Seite. In der Mittelkonsole gibt es zudem noch eine kleine offene Ablage.

Aus der Mittelarmlehne im Fond lassen sich entweder nur eine Smartphone-Halterung oder zusätzlich noch zwei Becherhalter herausfahren. Das Handschuhfach ist recht groß dimensioniert, beleuchtet und teilweise beflockt. Eine Klimatisierung und Abschließbarkeit wären noch wünschenswert. Positioniert ist das Fach recht weit unten, sodass der Blick hinein etwas erschwert ist – ursächlich hierfür ist das große, darüber befindliche Beifahrerdisplay.

1,9 Sitze

Bereits serienmäßig verbaut Mercedes beim GLC elektrisch verstellbare Komfortsitze. Neben einer Vier-Wege-Lordosenstütze und mechanisch verstellbaren Beinauflagen gehören auch sowohl in Höhe als auch in Länge einstellbare Kopfstützen zum Serienumfang. Die Lehnen- und Sitzkissenneigung sowie die Anpassung der Sitzhöhe und Längsposition lassen sich elektrisch verstellen. Der Seitenhalt des Gestühls geht auf den breiten Ledersitzen in Ordnung. Angenehme Armauflagen in den vorderen Türen sind vorhanden.

Im Fond geht es nicht ganz so komfortabel zu: Die Lehne und die Sitzfläche sind etwas straffer gepolstert und ob des erhöhten Fahrzeugbodens ergibt sich ein etwas unnatürlicher Kniewinkel. Diesen kann man aber wegen der großzügigen Beinfreiheit leicht ausgleichen.

✓ Für die Langstrecke sind die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze gut gepolstert. Bestandteil des Memory-Pakets sind drei Speicherplätze für die Sitz-, Lenkrad- und Außenspiegeleinstellungen. Optional ist die Massagefunktion für die Vordersitze verfügbar, welche sich jedoch nur auf den Lendenwirbelbereich beschränkt.

✗ Die Mittelarmlehne vorn ist in ihrer Höhe günstig gelegen, allerdings für kleinere Staturen etwas kurz geraten. Dadurch ruht der Ellenbogen oft auf dem harten Bereich vor der Mittelarmlehne. Der mittlere Sitz im Fond ist für längere Fahrten nicht zu empfehlen. Die Sitzfläche ist zwar weich, aber recht schmal und die Lehne ziemlich hart.

1,7 Innengeräusch

✓ Die Innenraumakustik liegt bei Tempo 130 km/h mit gemessenen 64,0 dB(A) auf Oberklassenniveau. Geräuschdämmendes Glas (Doppelverglasung vorn) wird serienmäßig verbaut. Das macht sich spätestens auf der Autobahn bemerkbar – zwar dominieren schlussendlich Windgeräusche die Akustik, allerdings auf einem sehr erträglichen Niveau. Die Fahrgeräusche fallen ebenfalls moderat aus. Hier helfen zum einen die

zumindest hinten beflockten Radschalen und zum anderen die optional geräuschoptimierten Reifen mit integriertem Schaumabsorber. Die Motoren lassen sich nur dezent unter Last wahrnehmen, wobei einen das leise Summen spätestens auf der Autobahn in der sonst so ruhigen Kulisse stets begleitet.

1,9 Klimatisierung

✓ Serienmäßig wird der GLC mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgeliefert. Die Intensitätsstufe lässt sich umfassend variieren – in der Praxis decken aber bereits die eins oder zwei die meisten Alltagsbedürfnisse ab. Für die hinteren Plätze gibt es Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen und zwischen den Sitzlehnen. Optional gibt es die Umluft-Automatik Energizing Air Control.

Serie ist die Standklimatisierung, die mit einer effizienten Wärmepumpe arbeitet. Ebenfalls zum Serienumfang gehören die Sitzheizung vorn sowie die abgedunkelten Scheiben im Fond. Bestandteil des Winter-Pakets sind die Lenkradheizung und beheizte Scheibenwischerblätter. Belüftete Vordersitze gibt es ebenfalls gegen Aufpreis.

Die Seitenscheiben im Fond lassen sich vollständig in den Türen versenken.

✗ Bei den Lüftungsdüsen in der Mittelkonsole lassen sich nicht die Richtung und die Luftmenge separat voneinander einstellen. Immerhin ist dies bei den äußeren Düsen möglich.

1,1 Antrieb

0,6 Fahrleistungen

✓ Dem ADAC Autotest stellt sich der GLC EQ mit der Topmotorisierung und Allradantrieb. Mit 489 PS (360 kW) ist man alles andere als untermotorisiert unterwegs, entsprechend überdurchschnittlich fallen auch die Fahrleistungen aus: 4,3 s verspricht Mercedes-Benz für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h. Bei Tempo 210 km/h wird der Vortrieb elektronisch begrenzt. Für den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h braucht der GLC gemessene 2,1 s. Um von 80 auf 120 km/h zu beschleunigen, vergehen gerade einmal 2,7 s – beides sehr gute Werte. Selbst auf der Autobahn bei höherem Tempo geht dem SUV bei Weitem nicht die Puste aus. Alternativ hat Mercedes den GLC EQ auch etwas moderater motorisiert im Angebot, entweder als GLC 300 (421 PS) oder GLC 250 (354 PS).

Das Ansprechverhalten ist tadellos. Allerdings geht das spontane Abfordern von Leistung teils mit leichtem Ruckeln im Antrieb einher – sofern man sich darauf konzentriert.

1,4 Getriebe

✓ Die Vorderachse des GLC EQ ist mit einer festen Übersetzung an den E-Motor gekoppelt, hinten wechselt die Antriebssteuerung zwischen zwei Getriebestufen. Je nach Lastabforderung ist das Schalten mehr oder weniger spürbar, allerdings keinesfalls störend. Der Wechsel zwischen den Fahrtrichtungen gelingt über den Hebel hinter dem Lenkrad rasch, sodass zügiges Wenden kein Thema ist. Präzises Rangieren ist jedoch durch die synthetisch applizierte Bremse im Einklang mit der Kriechfunktion etwas gewöhnungsbedürftig. Durch die vier Stufen der Rekuperation wechselt man entweder über die Paddel hinter dem Lenkrad oder über den Fahrstufenhebel. In der stärksten Stufe rekuperiert der Benz bis in den Stillstand, in der schwächsten ist Segeln möglich. Im Automatik-Modus wird die Rekuperationsleistung u. a. anhand vorausfahrender Fahrzeuge angepasst. Die Funktion bedarf für unseren Geschmack aber noch etwas an Feinabstimmung, denn teilweise ist das Verhalten etwas holprig und man beginnt, mit dem Gas- oder Bremspedal gegenzusteuern. Die serienmäßige Autohold-Funktion wird über stärkeres Treten des Bremspedals aktiviert.

1,4 Laufkultur

✓ Wie es sich für einen ausgereiften Elektroantrieb gehört, gibt es beim Antriebsstrang des GLC EQ wenig zu klagen. Vibrationen treten kaum spürbar auf, lediglich beim Beschleunigen zwischen Stadt- und Landstraßentempo ist etwas leicht am Fahrzeugboden zu spüren. Ebenfalls leicht spürbar ist eine kleine Zugkraftlücke, wenn an der Hinterachse zwischen den beiden Gängen geschaltet wird.

1,5 Fahreigenschaften

1,6 Fahrstabilität

✓ Im Kapitel Fahrstabilität liefert der GLC EQ eine sehr gute Leistung ab und patzt in keiner der Teildisziplinen. Lediglich die Aufbaubewegungen sind bei forscher Fahrweise nahe am Grenzbereich deutlich spürbar, fallen im Alltag aber weniger ins Gewicht.

Den anspruchsvollen ADAC Ausweichtest besteht der Benz locker und glänzt dabei mit einer beachtlichen Stabilität. Nur beim flotten Gegenlenken von der Gegenfahrbahn zurück auf die eigene kämpft das SUV im ersten Moment mit einer deutlichen Neigung zum Untersteuern. Das gut applizierte ESP weiß aber auch hier in Zusammenarbeit mit der optionalen und beim Testwagen verbauten Hinterachslenkung (maximal 4,5 Grad Lenkwinkel) den Richtungswechsel flott und sicher einzuleiten und dabei zügig Tempo abzubauen. Trotz des Leergewichts jenseits von 2,5 t lässt sich der Parcours bemerkenswert flink absolvieren. Abgesehen vom im Grenzbereich etwas schwammigen und sicher untersteuernden Fahrverhalten registrieren die Messuhren bemerkenswerte Durchfahrtsgeschwindigkeiten.

Der Benz wirkt in jeder Lebenslage absolut souverän und ließ sich im Test nicht aus der Ruhe bringen. Selbst zu schnell angefahrene, langgezogene Kurven, gespickt mit Gaslupfen und Bremsimpulsen, wirken stets kontrolliert – das ESP arbeitet bemerkenswert feinfühlig im Hintergrund. Auf einen spontanen Lenkimpuls reagiert der GLC beinahe mustergültig und kaschiert die kurze Eskapade, sodass man sie rasch vergessen hat. Traktionsprobleme sind dem Allradler ein Fremdwort und in puncto Geradeauslauf macht dem GLC so schnell keiner was vor.

1,4 Sicherheit

1,4 Aktive Sicherheit

✓ In punkto aktive Sicherheit und Assistenzsysteme spielt der GLC EQ ganz vorn mit. Sehr viele Systeme sind verfügbar und erfreulicherweise größtenteils bereits serienmäßig an Bord. Radarsensoren und Kameras befinden sich rundum am Fahrzeug, sodass der Benz seine Umgebung genau wahrnimmt.

Beim Rückwärtsfahren wird querender Verkehr erkannt, gewarnt und automatisch gebremst. Ebenfalls automatisch gebremst wird beim Rückwärtsfahren, wenn der GLC Hindernisse erkennt (Manövriert-Assistent).

Einen Tempomaten hat der Benz selbst optional nicht in petto, dafür aber einen Geschwindigkeitsbegrenzer und Abstandsregeltempomaten – beide serienmäßig und mit automatischer Übernahme von erkannten Tempolimits. Optional verfügbar ist der MB Drive Assist, welcher neben dem Lenkassistenten auch Unterstützung beim Spurwechsel beinhaltet. Serie sind u.

1,6 Lenkung

✓ Die Abstimmung der optionalen Hinterachslenkung (Agility & Comfort Paket) mit der klassischen Lenkung an der Vorderachse ist sehr gut gelungen. Bei moderatem Tempo und insbesondere beim Parken lenken die Hinterräder gegensinnig, sodass eine spürbare Verkürzung des Wendekreises und ein Zugewinn an Wendigkeit resultieren. Auf der Autobahn sorgt gleichsinniges Lenken für mehr Fahrstabilität.

Entlang kurviger Strecken lässt sich das SUV zielgenau zirkeln. Das Lenkgefühl insgesamt wirkt jedoch etwas entkoppelt. Daran kann das Umschalten in den Sport-Modus wenig ändern, hier ist einfach nur etwas mehr Kraft beim Lenken nötig.

Die Zentrierung der Lenkung ist gut. Bereits unmittelbar nach dem Losrollen stellt der Benz die Lenkung automatisch vollständig zurück und am Lenkrad ist die Geradeausstellung beim Fahren stets transparent spürbar, was dem entspannten Fahren zuträglich ist. Nur 2,4 Lenkradumdrehungen braucht man, um von einem zum anderen Lenkansschlag zu kurbeln. Damit ist der Lenkaufwand beim Parken erfreulich gering.

1,3 Bremse

Das Pedalgefühl ist ziemlich synthetisch und erfordert einen langen Pedalweg, bis eine starke Bremswirkung eintritt. Auch beim präzisen Rangieren wird das deutlich – hier braucht es etwas Eingewöhnung.

✓ Mit gemessenen 32,4 Metern (Mittel aus zehn Bremsungen) liefert der GLC einen herausragend kurzen Bremsweg.

a. der Ausweich- und Notfallassistent, der Ausstiegswarner sowie der Spurwechselassistent (Totwinkel-Assistent Plus), welcher über einseitige Bremseingriffe auf möglicherweise übersehene Verkehrsteilnehmer hinweist.

Wer einen Blick in den Konfigurator wirft, wird sehen, dass sich bei Mercedes vieles um digitale Extras dreht. So z. B. auch die kostenfreie Vorrüstung für den MB Drive Assist Pro, der in Zusammenarbeit mit NVIDIA entwickelt wird und assistierte Funktionen für den Stadtverkehr verspricht. Wann der Assistent hierzulande freigeschaltet wird, bleibt offen.

Die Reifenfülldrucke werden serienmäßig direkt gemessen und angezeigt.

✗ Links vom Fahrer ist die Taste für die Handbremse schlecht vom Beifahrer erreichbar, sodass dieser im Notfall das Fahrzeug nur schwer stoppen kann. Auffällig im Test war die Verkehrszeichenerkennung, welche oft unplausible Tempolimits meldete.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Abstandsregeltempomat
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

-  Autobahnassistent
-  Spurwechselautomatik

Nicht erhältlich

-  Tempomat

0,8 Passive Sicherheit

Zum Testzeitpunkt lagen noch keine Ergebnisse des Crashtests nach Euro NCAP-Norm vor. In der Kategorie Insassensicherheit gehen wir mit Blick auf das Vorgängermodell (92 Prozent, Test 2022), den aktuellen CLA (94 Prozent, Test 2025) und die Ausstattungsliste des neuen GLC EQ allerdings von keinem gravierend differierenden Ergebnis aus.

Die üblichen Front- und Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind mit an Bord. Ebenso sind Knieairbags für den Fahrer und den Beifahrer vorhanden. Zwischen den vorderen Insassen gibt es zudem serienmäßig einen Centerbag und optional hinten sogar Seitenairbags.

Die Kopfstützen lassen sich vorn für rund zwei Meter große Personen passend einstellen, hinten bieten sie hingegen nur Schutz für knapp 1,80-m-Menschen. Selbstverständlich mit an Bord ist eine Multikollisionsbremse, welche nach einem Zusammenstoß das Fahrzeug zum Stehen bringt, um mögliche Sekundärkollisionen abzuschwächen.

✓ Serienmäßig ist beim GLC EQ das Pre-Safe-System mit an Bord: Hält der Benz einen Aufprall für wahrscheinlich, werden u. a. die Gurte gestrafft, die Fenster bis auf einen Spalt geschlossen und ein Rauschen abgespielt, um das Gehör auf drohenden Lärm vorzubereiten. Vorn befinden sich rote Leuchten an den Türen und hinten Reflektoren – beides, um bei Dunkelheit rückwärtigen Verkehr vor den offenen Türen zu warnen.

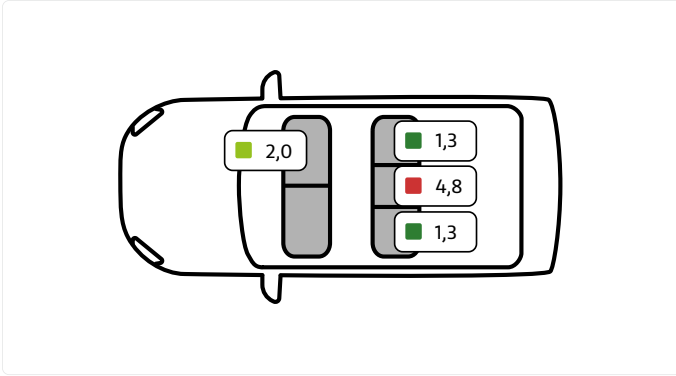
✗ Die Verbandtasche ist im Kofferraum gut erreichbar. Das Warndreieck befindet sich hingegen insbesondere bei beladenem Kofferraum schlecht zugänglich unter dem Ladeboden – griffbereiter wäre es beispielsweise in der Heckklappe.

2,0 Kindersicherheit

Zum Testzeitpunkt lagen keine Ergebnisse des Tests nach Euro NCAP-Norm vor. Insgesamt lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im GLC sicher fixieren. Vorn allerdings nur mit dem Gurt, da es keine Isofix-Anbindungen gibt. Auf den äußeren Sitzplätzen im Fond gibt es keine nennenswerten Einschränkungen, Isofix-Anbindungen samt iSize-Freigabe sind vorhanden. Lediglich bei rückwärtsgerichteten Babyschalen mit Basis können die vorderen Sitze nicht mehr vollständig nach hinten gefahren werden – eine Sitz- und Einbauprobe ist daher vor dem Kauf empfohlen.

✓ Die Airbags auf dem Beifahrersitz werden automatisch deaktiviert, sobald der Mercedes eine rückwärts gerichtete Babyschale erkennt.

✗ Der mittlere Sitz im Fond lässt sich schlecht für die Befestigung eines Kindersitzes nutzen. Isofix-Anbindungen sind wie üblich nicht vorhanden und die Gurtgeometrie verhindert eine lagestabile Befestigung eines Sitzes allein mit dem Sicherheitsgurt.



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

2,7 Umwelt

2,6 Verbrauch

Bei der ADAC Verbrauchsmessung macht das SUV eine nicht ganz so gute Figur. Im Testzyklus verbraucht der GLC EQ inklusive Ladeverluste 20,4 kWh auf 100 km. Angesichts des Formats und der Masse des Fahrzeugs ist das zwar ein akzeptabler Wert, allerdings besteht absolut betrachtet hier noch Verbesserungsbedarf. Der Anfang des Jahres getestete CLA 350 EQ zeigt, dass ein sehr potentes und über 2 t schweres E-Auto mit Allradantrieb gut 25 Prozent weniger verbrauchen kann. Wobei der CLA konzeptbedingt strömungsgünstiger gestaltet ist.

Im Alltag muss man sich mit dem Gasfuß schon zügeln, um den Verbrauch nicht in die Höhe zu treiben. Man gewöhnt sich

2,5 Sicherheit ungeschützte Personen

Zum Testzeitpunkt lagen keine Ergebnisse des Tests nach Euro NCAP-Norm vor. Mit Blick auf vergleichbare Mercedes-Modelle (aktueller CLA, Vorgänger-GLC) kann eine näherungsweise Beurteilung herangezogen werden. Direkt unter der Fronthaube befinden sich keine harten Bauteile. Zusätzlich wird die Haube im Falle eines Zusammenstoßes schnell angehoben, sodass sie zusätzlich nachgeben kann.

nämlich schnell an die gebotene Leistung, beschleunigt entsprechend forscht und bekommt die Quittung dann an der Ladesäule.

3,2 Umwelteinfluss

Im Kapitel Umwelteinfluss reicht es nur für ein befriedigendes Zeugnis. Ob der äußeren Abmaße des GLC nimmt dieser verhältnismäßig viel kostbaren urbanen Raum ein. Auch bei den Vorbeifahrgeräuschen emittiert der Benz mit 66 dB(A) nicht gerade wenig.

✗ Das Leergewicht von gut 2,5 t belastet die Straßeninfrastruktur unverhältnismäßig hoch.

3,7 Autokosten

3,7 Monatliche Gesamtkosten

Dass der Mercedes GLC EQ mit dem großen Antrieb kein Schnäppchen ist, lässt sich erahnen: Mindestens 71.000 Euro muss man berappen. Das elektrische Basis-Modell GLC 250 ist mit Preisen ab rund 65.000 Euro auch nicht gravierend preiswerter. Für den reich ausgestatteten Testwagen werden sogar fast 90.000 Euro fällig. Auf der anderen Seite bekommt man aber auch einen entsprechenden Gegenwert und reichhaltigen Serienumfang, mit dem es sich bereits gut leben lässt.

Der Hersteller wirbt damit, dass die Preise des elektrischen GLC vergleichbar sind mit denen der Verbrenner-Modelle, und will damit den Umstieg auf die E-Mobilität erleichtern. Blickt

man nur auf die Leistungsdaten, kommt das auch annähernd hin. Die Mehrheit der monatlichen Kosten geht auf das Konto des prognostizierten Wertverlusts. Von der Steuer ist der Stromer in Deutschland derzeit befreit, dafür bitten die Versicherungen durch die etwas überdurchschnittliche Einstufung gut zur Kasse: Typklasse 19 für die Haftpflicht, 22 für die Teilkasko und 27 für die Vollkasko.

Auf die Batterie gibt Mercedes-Benz die üblichen acht Jahre bzw. 160.000 km Garantie, wobei man einen Abfall der Kapazität auf 70 Prozent dabei hinnehmen muss. Allgemein gibt der Hersteller nur zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug.

✓ 30 Jahre steht Mercedes gerade, falls es zu Durchrostung kommt.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	GLC 250 elektrisch Avantgarde	GLC 300 elektrisch Avantgarde 4MATIC	GLC 400 elektrisch Long Range Edition 4MATIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	260 (354)	310 (421)	360 (489)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	180	265	265
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	505/-	800/-	800/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	210	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,1 kWh	16,0 kWh	14,9 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	85,0 (n)	85,0 (n)	94,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	//	//	19/27/22
Steuer pro Jahr [Euro]			92
Preis [Euro]	64.736	68.306	74.684

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

permanentterregte Synchronmotoren vorn und hinten	
Maximale Leistung	360 kW (489 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	265 kW
Maximales Drehmoment	800 Nm
Getriebe	2-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / 94,0 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	114,3 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen / 800 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 8 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Option

Rekuperation

Stufen/Einstellung	4/Fahrstufenhebel, Paddel
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Ja
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Nein/Nein
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung	Menü, Knopf
Ladekabel	Ladeanschluss
Bidirektionales Laden	V2H: MB.CHARGE Home Pro Serie
Batterieconditionierung	Ja
Statusanzeige	Ja
Batterieconditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Ja
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl	Ja / Ja
Ladesäulanbieter/Plug&Charge	Ja / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

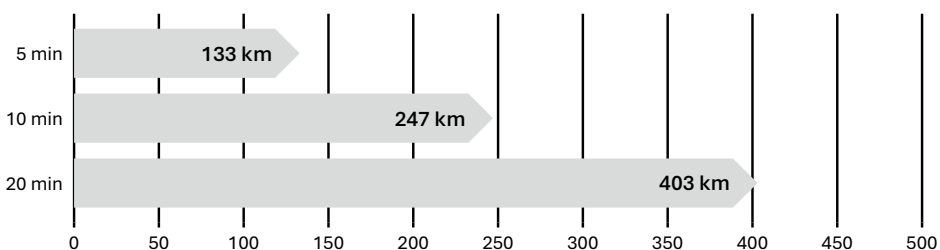
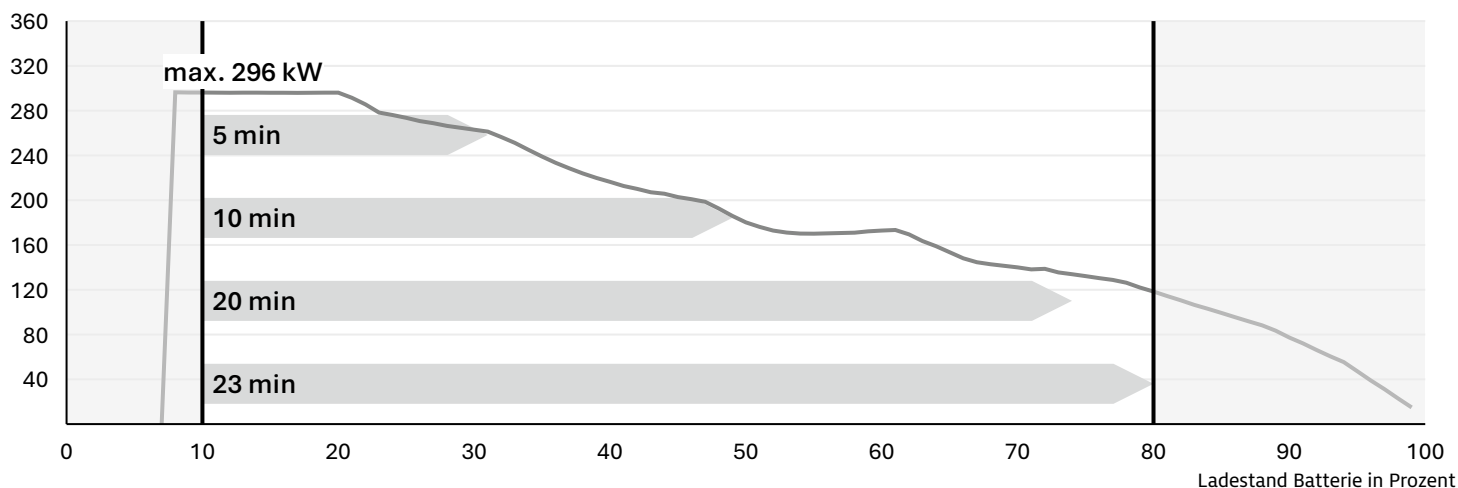
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	88 h - 49,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	88 h - 15,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	28 h - 10,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	28 h - 5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 330 kW	23 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*		
Ø Ladeleistung	194,9 kW	
Ladedauer	00:23	
Nachgeladene Reichweite	439 km	
Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC	
5 min	22,4 kWh / 133 km / 31 %	
10 min	41,5 kWh / 247 km / 49 %	
20 min	67,7 kWh / 403 km / 74 %	

*ADAC Messung

Herstellerangaben

permanenterregte Synchronmotoren vorn und hinten

Leistung	360 kW/489 PS
Maximales Drehmoment	800 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebart	2-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie) vorne	235/55 R19
Reifengröße (Serie) hinten	255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.845/1.913/1.644 mm
Leergewicht/Zuladung	2.535/505 kg
Kofferraumvolumen	570/1.740 l
normal/geklappt	
Anhängelast	750/2.400 kg
ungebremst/gebremst	
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	-/94,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Bremen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	2,1 s
Überholvorgang 80-120 km/h	2,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	32,4 m
Reifengröße vorne	235/50 R20 104Y
Reifengröße hinten	265/45 R20 108Y
Reifen	Pirelli P Zero ELECT
Wendekreis	11,1 m
Autotest-Verbrauch	20,4 kWh/100 km
Reichweite	559 km
Innengeräusch 130 km/h	64,0 dB(A)
Fahrzeugbreite	2.095 mm
(inkl. Außenspiegel)	
Leergewicht/Zuladung	2.546/494 kg
Kofferraum normal	470 l
geklappt/dachhoch	900/1.410 l

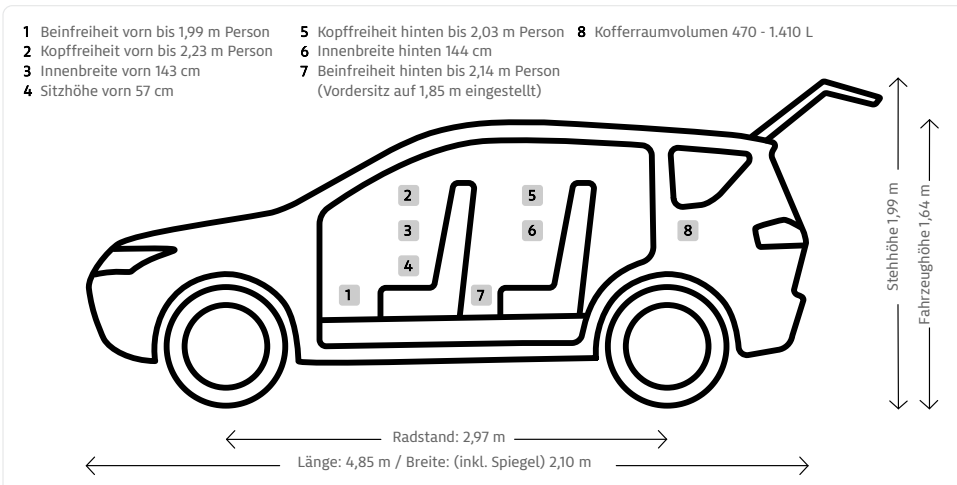
Kosten

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

Betriebskosten	108 Euro
Fixkosten	212 Euro
Werkstattkosten	161 Euro
Wertverlust	779 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.260 Euro
Steuer pro Jahr	92 Euro
Versicherungs-Typklassen	19/27/22
KH/VK/TK	
Basispreis getestete Variante	71.281 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Testwagenpreis inkl.	EZ 11.02.2026
Sonderausstattung	88.399 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	2.311 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	MB.OS Version 1.2.0



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	1.392 Euro° (Paket)
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/1.392 Euro°
statisch/dynamisch	(Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/690 Euro°
Head-up-Display	1.250 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	1.363 Euro (Paket)
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/446 Euro°
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie
Fahrer-/Beifahrersitz	
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	309 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung	3.570 Euro°
vorn/hinten	(Paket)

Außen

Anhängerkupplung	1.279 Euro
Metalllackierung	ab 964 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	1,8
Autokosten	3,7
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,2
Verarbeitung	1,5
Alltagstauglichkeit	2,9
Licht und Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	2,2
Kofferraum-Volumen	1,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,6
Innenraum	2,0
Bedienung	2,8
Multimedia	1,0
Raumangebot vorn	1,7
Raumangebot hinten	1,4
Innenraum-Variabilität	2,4
Komfort	1,8
Federung	1,5
Sitze	1,9
Innengeräusch	1,7
Klimatisierung	1,9
Antrieb	1,1
Fahrleistungen	0,6
Laufkultur	1,4
Getriebe	1,4
Fahreigenschaften	1,5
Fahrstabilität	1,6
Lenkung	1,6
Bremse	1,3
Sicherheit	1,4
Aktive Sicherheit	1,4
Passive Sicherheit	0,8
Kindersicherheit	2,0
Sicherheit ungeschützte Personen	2,5
Umwelt	2,7
Verbrauch	2,6
Umwelteinfluss	3,2

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

Stand: 14.09.2026

Test und Text: Dipl.-Ing. Willy Roßmeier

Bildergalerie

