



Mercedes-Benz GLC 220 d AMG Line Premium 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (162 kW / 220 PS)

Wie eine Revolution sieht er nicht aus, der neue GLC. Eher wie ein typischer aktueller Mercedes und eine Evolution des erfolgreichen Vorgängers. Dem Zeitgeist entsprechend ist der Neue etwas länger geworden, aber auch windschlüpfriger - der cW-Wert konnte von 0,31 auf 0,29 gesenkt werden. Passabel, aber nicht weltbewegend, und daher nicht entscheidend für die Verbrauchsminderung des jetzigen GLC 220 d von knapp einem Liter pro 100 km. Aber es konnte nicht nur der Ecotest-Verbrauch auf 5,7 l/100 km gesenkt werden, auch der Schadstoffausstoß wurde nochmals erheblich reduziert. Er liegt auf dem Prüfstand wie auf der Straße, bei hohen wie bei niedrigen Temperaturen weit unter dem Grenzwert. Mercedes zeigt hier auf beeindruckende Weise, was technisch inzwischen machbar ist. Im Bereich der aktiven und passiven Sicherheit ist der GLC natürlich auf dem aktuellen Stand, bringt aber mit Ausnahme der optionalen Allradlenkung keine grundlegend neuen Funktionen mit. Mercedes hat alles auf den aktuellen Stand gebracht, neue hochauflösende Monitore und das aktuelle Innendesign eingebaut, leider auch die weniger hübschen Sparmaßnahmen im Interieur umgesetzt. Es ist schade, dass der harte Kunststoff so offensichtlich nach günstig gefertigt aussieht. Denn die Verarbeitung an sich ist einwandfrei. Richtig großzügig ist sogar das Platzangebot, vorn wie hinten können selbst Zwei-Meter-Menschen gut sitzen. Der Kofferraum fällt standesgemäß aus, lässt sich überdies erweitern. Hervorgehoben seien überdies neben den 2,5 t Anhängelast die 100 kg Stützlast - perfekt für einen schweren Fahrradträger. Der GLC 220 d hat also viele Stärken und ist insgesamt ein rundes Paket - das hat allerdings seinen Preis: Unser Testmodell kostet schon ohne Extras über 69.000 Euro. Auch wenn die Serienausstattung beim neuen GLC umfangreicher ausfällt, der Preisanstieg ist erheblich. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, BMW X3, Mazda CX-60, Volvo XC60.

+ großzügiges Platzangebot, sicheres und komfortables Fahrwerk (mit optionaler Luftfederung), effizienter Motor mit effektivem Mildhybridsystem, sehr saubere Abgase

- sehr teure Anschaffung, aktive Sicherheit kostet teilweise Aufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **4,3**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,3

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

⊕ Mercedes hat die Karosserie des GLC tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist insgesamt gut verkleidet, nur im mittleren und hinteren Bereich gäbe es noch Optimierungsmöglichkeiten. Auch an der Verarbeitung des Innenraums gibt es nichts auszusetzen, alles sitzt fest und ist sauber gefertigt, nichts klappert oder knarzt während der Fahrt. Zwei kräftige Gasdruckfedern öffnen die Motorhaube komplett und halten sie oben.

⊖ "Das Bemühen um eine gute Materialqualität ist zu sehen und zu spüren" - diesen Satz im Testbericht zum Vorgänger

2,6

Alltagstauglichkeit

Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,7 l Diesel pro 100 km kommt man mit einer Tankfüllung von 62 l deutlich über 1.000 km weit - im Zeitalter der Elektroautos ein absolut respektabler Wert. Der GLC 220 d hat serienmäßig einen AdBlue-Tank mit üppigen 24 l Inhalt und kann über einen sinnvoll platzierten Einfüllstutzen unter der Tankklappe befüllt werden. Die maximale mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei üppigen 578 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 100 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er immerhin

können wir beim neuen GLC nicht mehr uneingeschränkt nennen. Für den oberen Bereich der Türen und für das Armaturenbrett gilt diese Aussage noch, allerdings ist der hübsche Armaturenbrettüberzug aufpreispflichtig. Der untere Bereich des Innenraums und insbesondere hinten sind die Kunststoffe hart und optisch billig wirkend ausgeführt - das ist wirklich schade. Man möchte meinen, bei über 80.000 Euro Fahrzeugpreis müsste eine gewisse Veredelung der Kunststoffoberflächen möglich sein.

bis zu 2,5 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern) - damit eignet sich der GLC hervorragend als Zugwagen, zumal er über Allradantrieb verfügt. Bei einer Reifenpanne steht das serienmäßige Reifenreparaturset zur Verfügung, das oft nicht viel weiterhilft. Immerhin: Ein empfehlenswertes Notrad ist auch lieferbar, dann sind überdies Bordwerkzeug und Wagenheber dabei. Mit 4,72 m Länge ist der neue GLC gegenüber dem Vorgänger (4,66 m) etwas gewachsen, für die Stadt aber noch nicht zu groß. Eher ungünstig ist die Breite von 2,08 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel). Der Wendekreis liegt mit der optionalen Allradlenkung bei lediglich 11,1 m.

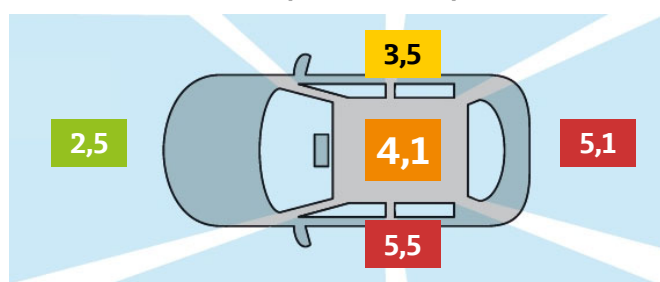
2,5

Licht und Sicht

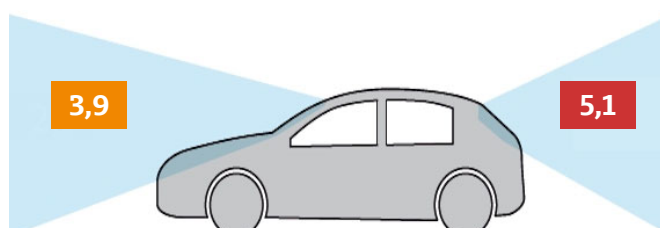
⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typisch erhöhten Sitzposition gut. Der Mercedes bietet Parksensoren vorn und hinten, einen Parkassistenten sowie eine Rückfahrkamera (schmutzgeschützt nur bei Bedarf ausgeklappt) bereits ab Werk. Auch LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent (auf- und abblenden) sind immer dabei. Gegen Aufpreis gibt es 360-Grad-Kameras und DIGITAL LIGHT - bei letzterem handelt es sich um hochauflösende Matrix-LED-Scheinwerfer, welche die Fahrbahn möglichst genau ausleuchten (z.B. Topografieausgleich) und einen adaptiven Fernlichtassistenten enthalten. Separates Abbiegelicht ist genauso enthalten wie Kurvenlicht, das über die Leuchtpixelansteuerung die Lichtkegel verschieben kann und so möglichst gut in Kurven hineinleuchtet, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Eine Scheinwerferreinigungsanlage bietet Mercedes überhaupt nicht mehr an - unverständlich, denn selbst Skoda hat diese Option beim kleinen Fabia noch im Programm. Die beiden Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Der linke Außenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab.

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.



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

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit seiner höher bauenden Karosserie bietet der GLC Vorteile gegenüber beispielsweise einer Limousine wie der C-Klasse, wenn es ums Ein- und Aussteigen geht. 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. Beim Testwagen stören zusätzlich die optionalen Trittbretter - beim Ein- wie beim Aussteigen bleibt man leicht daran hängen und verschmutzt sich die Beinkleidung. Hinten gelingt das Ein- und Aussteigen vergleichbar, auch hier beeinträchtigen im Falle des Testwagens die abstehenden Trittbretter. Wenn diese nicht unbedingt sein müssen, sollte man sie weglassen. Am Dachhimmel gibt's vier Haltegriffe, in manchen Situationen sehr praktisch, jedoch heutzutage keine Selbstverständlichkeit. Die Umfeldbeleuchtung um das Fahrzeug ist Serie, z.B. LED-Spots unter den Außenspiegeln, die Mercedes-Logo auf die Straße projizieren. Vorne wie hinten werden die Türen an drei Positionen sicher offengehalten. Gegen Aufpreis gibt es ein schlüsselloses Zugangssystem.

⊖ Letzteres besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Abdeckung fasst der Kofferraum 370 l und ist damit ein wenig größer als beim Vorgänger. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 530 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 800 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.685 l Volumen zur Verfügung. Unter dem doppelten Ladeboden gibt es vergleichsweise viel Platz, bis 125 l können dort zusätzlich verstaut werden.



Breite Dachsäulen und nicht voll versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein. Die nun serienmäßige Heckkamera schafft Abhilfe.

geöffnet und gestartet werden. Der Bewegungssensor im Schlüssel schaltet seine Funkaktivität ab, wenn er ein paar Minuten nicht bewegt wird - das erhöht die Sicherheit aber nur teilweise und ist daher nicht so gut wie die Technik, welche die Entfernung zwischen Schlüssel und Auto misst. 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. 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.



Mit 370 l Volumen ist der Kofferraum des GLC von ordentlicher Größe und bietet somit ausreichend Platz für das Gepäck oder den täglichen Einkauf.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen - logisch, denn der elektrische Antrieb ist jetzt serienmäßig. Gegen Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei diese auf einen angedeuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Selbst über zwei Meter große Menschen können sich kaum den Kopf an der Klappe stoßen, so hoch kann sie öffnen. Bei Bedarf kann die Öffnungshöhe auch begrenzt werden. Die Ladekante liegt etwa 73 cm über der Straße und damit recht hoch. Kofferraumboden und Ladekante liegen aber weitgehend in einer Ebene, was das Ausladen wiederum erleichtert. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Er ist außerdem passabel ausgeleuchtet, es gibt links eine und oben in der Klappe eine weitere Leuchte. Wenn nötig, kann man die Laderaumabdeckung unter dem Kofferraumboden verstauen.

1,6 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. Dabei sollte man auch ein Auge auf die äußeren Gurte haben, die im ganz



Die hohe Ladekante von ca. 73 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Angelegenheit.

ungünstigen Fall eingeklemmt und beschädigt werden können. 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.

2,1 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Inzwischen kennt man das Cockpit-Layout bei Mercedes mit dem relativ niedrig angeordneten Mitteldisplay, das dadurch gut zu erreichen ist. Prinzipiell passt die Platzierung, jedoch ergibt ein Videobild der Sicht nach vorn mit den Augmented Reality Einblendungen dort "unten" keinen rechten Sinn mehr. Der Blick nach unten führt zu einer stärkeren Ablenkung vom Verkehrsgeschehen - das GLC-Display behält man anders als bei höher platzierten Displays nicht periphr im Blick. Das Hochkant-Display in der Mitte misst 11,9 Zoll und gefällt mit seiner hohen Auflösung, schnellen Reaktionen und den flüssigen Animationen. Die Klimabedienung wird im unteren Bildschirmbereich fix angezeigt; sie ist logisch aufgebaut, aber nicht mehr so übersichtlich wie einst die dezidierte Bedienleiste. Da es keine gesonderten Tasten oder Touchflächen für Hauptfunktionen wie Navigation oder Telefonie gibt, muss man sich etwa von der Navigationsansicht zur Radiobedienung erst über das Hauptmenü hangeln. Spätestens dann merkt man, dass ein paar hochwertig klickende Tasten unterhalb des Bildschirms sinnvoll gewesen wären. Die Sprachsteuerung funktioniert aber erstklassig, man kann vom Radiosender bis hin zur Sitzheizung sehr viele Dinge nach dem Kommando "Hey

Mercedes" mit dem GLC besprechen. Die Instrumente sind immer als Display ausgeführt, es ist mit 12,3 Zoll schön groß und löst hoch auf. Alle Anzeigen sind geschmeidig animiert,



Der Mercedes GLC überzeugt mit einer hohen Verarbeitungsqualität und hochwertiger Materialanmutung. Die Bedienung erfordert allerdings eine lange Eingewöhnung, diverse Touchflächen für Einstellungen führen zu zusätzlichen Ablenkungen.

die Anzeigen lassen sich tagsüber wie nachts sehr gut ablesen. 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. Gegen Aufpreis bilden die beleuchteten Lüftungsdüsen einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung. Ein tolles Lichterspiel, mit dem Mercedes Vorreiter war - für jeden, dem es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.

⊖ Deutliche Kritik muss sich Mercedes für die Touchflächen am Lenkrad gefallen lassen - wie kommen derart unpraktische und frustschürende Bedienelemente in ein sonst durchdachtes und mit viel Erfahrung entwickeltes Auto?

1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für die deutlich gestiegenen Preise hat sich Mercedes im Vorfeld viel Kritik anhören müssen - im Detail betrachtet aber nur teilweise gerechtfertigt. Denn die Serienausstattung ist umfangreicher als beim Vorgänger, gerade im Bereich Multimedia und Infotainment fällt das deutlich auf. So sind neben Radio und Bluetooth-Verbindung auch Apple CarPlay und Android Auto (beides wireless) sowie das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen Serie. Wo der Konkurrent BMW schon nach zwei Jahren Abgebühren haben möchte, erlaubt Mercedes Aktualisierungen für das Navi wie für die Echtzeit-Infos sieben Jahre ohne Extrakosten. Beim GLC serienmäßig ist des weiteren ein WLAN-Hotspot, das Online-Radio und die Remote- sowie

Fehlbedienungen sind an der Tagesordnung und selbst nach langer Eingewöhnung kaum zu vermeiden. Die kleine Touchleiste für die Lautstärkenregelung unterhalb des Mittelbildschirms ist nicht viel besser, hier wie dort kann man keine präzise Einstellung vornehmen. Auf der Wunschliste steht ganz oben die kleine Lautstärkenwalze aus früheren Modellen. Böse Kritik muss sich auch die Spiegeleinstellung in der Fahrertür gefallen lassen: Sie besteht jetzt praktisch aus einer "Platte", welche man an der richtigen Stelle berühren muss, wenn man sie drückt, damit das Spiegelglas sich in die gewünschte Position bewegt. Dafür ist oft genug genaues Hinsehen erforderlich, was den Blick von der Straße lenkt und damit zu Lasten der Sicherheit geht. Diese wirklich unnötig komplizierten Details kosten im Kapitel Bedienung wertvolle Punkte, mit den älteren Ausführungen könnte der neue GLC hier mindestens eine halbe Note besser sein.

Konnektivitätsfunktionen via Smartphone-App. Es lassen sich mehrere Nutzerprofile anlegen und jeweils die Datenverarbeitung definieren. Der Mercedes kann relativ einfach über die App für andere Nutzer aus der Ferne freigegeben werden - natürlich nur, wenn man das möchte. Kleine Anekdote am Rande: Wer sich bei der sehr guten Sprachbedienung (Serie) für eine Auftragsverarbeitung bedankt, erhält sogar ein "bitte sehr". Höherwertige Lautsprecher kosten Aufpreis, leider auch eine 12-V-Steckdose im Bereich der Rückbank und eine induktive Lademöglichkeit vorn.

⊖ Ein CD-Spieler ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Viel Platz gibt es vorn im GLC. Die Sitze lassen sich für rund zwei Meter große Menschen weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für über 2,10 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 Panorama-Glasschiebedach.

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 knapp 2,10 m 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 Panorama-Schiebedach 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.

2,7 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig gibt es eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne und eine Mittelarmlehne, die zwei Becherhalter beherbergt - das kleine Fach darin beim Vorgänger ist jetzt leider entfallen. Eine verschiebbare Rückbank oder eine umklappbare Beifahrersitzlehne sind nicht verfügbar. Dafür kann die Rücksitzlehne 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; auf ein

Stoff-Inlett verzichtet Mercedes, so dass manche Gegenstände darin störende Geräusche erzeugen können. 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 erwähnte Becherhalter in der Mittelarmlehne und Taschen an den Rückseiten der Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten und nicht klimatisiert, aber beleuchtet, abschließbar und innen mit feinem Filz überzogen.

1,9 KOMFORT

1,7 Federung

Mercedes bietet für den GLC vier verschiedene Fahrwerke an. Serienmäßig ist das AGILITY CONTROL Fahrwerk mit selektivem Dämpfungssystem. Das klingt zwar hochtrabend, kommt aber ohne elektronische Regelung aus; lediglich die Dämpfungsrate variiert in Abhängigkeit des Dämpferhubs, das aber immer gleich und nicht in Abhängigkeit von Beladung oder Straßenzustand. Das auf Ausgewogenheit ausgelegte Standardfahrwerk macht seinen Job gut, kommt aber nicht an den Federungskomfort der optionalen Luftfederung heran. Optional kann man mehr Bodenfreiheit ordern (plus 20 mm), wobei Mercedes hier von einem "Komfortfahrwerk" schreibt (Off-road-Technik-Paket). Die teuerste Variante ist die Luftfederung, auch weil sie zwangsgekoppelt an die Allradlenkung über 3.300 Euro Aufpreis kostet. Dieses im Testwagen verbaute Fahrwerk ersetzt das in der AMG Line serienmäßige Sportfahrwerk und bietet überdies adaptive Dämpfer mit zwei 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 kann der GLC 220 d einen guten Federungskomfort bieten. Besonders auf der Landstraße und Autobahn werden Hindernisse angenehm abgefedert. Das typische "Wogen" des Vorgängers hat man aber weniger, zu stramm stemmt sich das Fahrwerk gegen einseitige Anregungen und lässt den GLC etwas zu energisch um die Längsachse pendeln. Das mag dynamisch wirken, aber nicht harmonisch zum Fahrzeug passen. Denn die Aufbaubewegungen werden damit nicht wirklich weniger, nur anders. Das ist aber Kritik im Detail, denn davon abgesehen ist man innerorts wie außerorts gediegen unterwegs, Unebenheiten aller Art werden gut bis sehr gut geschluckt. Weder dringt fieses Kopfsteinpflaster zu deutlich in den Innenraum durch noch wird man von Geschwindigkeitshügeln belästigt. Gerade bei letzteren zeigt sich das gute Schluckvermögen der Luftfederung. Wer es direkter mag, kann in den Sportmodus wechseln.

2,0 Sitze

⊕ Schon in der aktuellen Basisversion AVANTGARDE Advanced ist das Sitzkomfort Paket enthalten. Es umfasst für die Vordersitze neben der üblichen Höheneinstellung auch eine Neigungseinstellung. Außerdem kann die Sitzfläche um bis zu 6 cm verlängert werden. Eine Vier-Wege-Lordosenstütze ist ebenso dabei. Optional kann man die teilweise elektrische Einstellung um eine vollelektrische erweitern, dann mit Memoryfunktion. Gegen zusätzlichen Aufpreis hält eine

Massagefunktion in die Sitzlehnen Einzug. Die Sitze des Testwagens sind passend geformt und bieten auch auf Langstrecken einen guten Komfort. Der Seitenhalt in sportlich genommenen Kurven fällt gut aus. Hinten sitzt man nicht ganz so komfortabel, es fehlt vor allem der Lehne an Konturierung. Aber auch hier lassen sich längere Strecken problemlos absolvieren. Nur nicht auf dem Mittelsitz, dieser ist für Erwachsene wenig bequem.

2,5 Innengeräusch

⊕ Im Innenraum geht es relativ leise zu, ein geschmeidiger Leisetreter ist der Dieselmotor aber nicht. Immer ein wenig zu hören, grummelt er vor sich hin und macht aus seiner harten

Arbeit mit hohem Einspritzdruck kein Geheimnis. Unter Last und höheren Drehzahlen nimmt man den Vierzylinder dann recht deutlich wahr, beim konstanten Dahinfahren ist er

aber unaufdringlich. Die Messwerte spiegeln das wider, bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,7 dB(A). 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 angenehmes Reiseauto und empfiehlt sich daher auch für lange Strecken.

1,7 Klimatisierung

⊕ Bereits in der Serienausstattung ist der Mercedes GLC mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es eine Vier-Zonen-Klimaautomatik, mit der sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung für die vier vollwertigen Sitzplätze separat eingestellt werden können. Auch ein Luftgütesensor samt automatischer Umluftsteuerung, ein Aktivkohlefilter zur Geruchsreduktion sowie eine Funktion zur Motorrestwärmenutzung zählen zum

Ausstattungsumfang der optionalen Klimaautomatik. Gegen weiteren Aufpreis gibt es überdies das AIR-BALANCE Paket inklusive Ionisierung, welches nochmals für eine verbesserte Luftfilterung samt Beduftung sorgen soll. Sitzheizung vorn ist serienmäßig, die Beheizung des Lenkrads wie der Rückbank sowie Sitzlüftung vorn kosten Aufpreis. Ebenfalls optional sind Standheizung sowie getönte Scheiben hinten.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Trotz des stattlichen Fahrzeuggewichts von rund zwei Tonnen sorgt der 197 PS starke "Einstiegsdiesel" für gute Fahrleistungen. Denn er wird tatkräftig von einem ins Getriebe integrierten Startergenerator unterstützt, der seinerseits 23 PS beisteuert und den GLC 220 d damit zum Mildhybriden macht. Den simulierten Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der GLC in flotten 5,1 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 6,4 s. Auch das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h - ist

mit 1,1 s tadellos. Hier profitiert das SUV vom integrierten Elektromotor. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Mercedes 8,0 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 219 km/h. Der Motor geht nachdrücklich zu Werke, man merkt aber insbesondere auf der Autobahn, dass er am gewichtigen GLC ordentlich zu schleppen hat. Insofern ist der Antrieb kräftig, aber kein ausgemachter "Dynamiker".

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Diesel läuft alles andere als unkultiviert, wird aber angesichts immer mehr elektrisch angetriebener Konkurrenten zunehmend strenger gesehen - die Elektroautos legen nun Mal die Latte beim Antriebskomfort eine ganze Stufe höher. Der Diesel grummelt gedämmt, aber hörbar vor sich hin, im Innenraum sind dezente Vibrationen zu spüren, jedoch hauptsächlich unter Last beim Beschleunigen. Wer das Hören und Spüren etwas unterfüttern möchte, kann den

Sportmodus-Klang wählen; dann wird über die Lautsprecher ein sonores Timbre eingespielt - nicht jedermanns Fall, aber manchen gefällt es. Der Zweiliter-Diesel hat dank Turboaufladung und elektrischer Unterstützung ein gutes Ansprechen auf Leistungsabfragen und besitzt ein breit nutzbares Drehzahlband, in der Spitze stehen bis zu 440 Nm zur Verfügung. Die Leistungsentfaltung des Antriebs ist sehr gleichmäßig.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Alle zivilen GLC kommen serienmäßig mit der hauseigenen Neungang-Wandlerautomatik. Die Automatik schaltet routiniert - einzig nach dem Kaltstart sind die Schaltvorgänge eher zu spüren, meistens arbeitet das Schaltwerk aber souverän und schnell. Die früher verschliffenen Schaltvorgänge bei den Wandlerautomaten gibt es aber nicht mehr, eher wird ein Doppelkupplungsgetriebe nachgeahmt. Schließlich muss die Wandler-überbrückungskupplung so oft wie möglich im Einsatz sein, um den Wirkungsgrad zu verbessern und den Kraftstoffverbrauch niedrig zu halten. 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 aufgrund der neun Gänge keine zu großen Sprünge, obwohl die Übersetzung sehr lange gewählt ist. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 1.600 1/min. Selbst im neunten Gang ist die Beschleunigung noch moderat, so dass die Automatik den höchsten Gang in der Praxis gut nutzen kann. Die Gangwahl kann über die Paddel am Lenkrad auch manuell beeinflusst werden. Eine Autohold-Funktion bietet der GLC serienmäßig. Das Zusammenspiel mit der Start-Stopp-Automatik klappt ausgesprochen gut, schließlich bringt der integrierte Startergenerator den Motor einfach nur auf die

gewünschte Drehzahl und der übernimmt dann ohne das geringste Rucken - der leise Start ist jedes Mal ein Ohrenschmaus. Der Motor kann auch während der Fahrt beim "Segeln" ausgeschaltet werden - allerdings nur im Eco-Modus,

standardmäßig läuft er bei Leerlaufdrehzahl dahin. Nicht ganz verständlich, weil erst ein komplett ausgeschalteter Motor wirklich Sprit spart.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Trotz üppiger Mischbereifung gibt es am Geradeauslauf nichts auszusetzen. Auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der GLC 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 und Fahrwerkseinstellung durchaus vorhanden, der GLC bleibt dabei aber sicher kontrollierbar; prinzipiell tritt eher Nicken als Seitenneigung auf, die Stabis scheinen sich durchaus energisch gegen einseitige Einfederversuche zu stemmen. Im Sport-Modus des adaptiven

Fahrwerks ergeben sich weniger Karosseriebewegungen, dann kommen Unebenheiten aber noch deutlicher bis zu den Insassen durch. Die Traktion ist dank Allradantrieb einwandfrei. Beim ADAC Ausweichtest liefert der GLC eine stimmige Vorstellung ab, die optionale Allradlenkung wirkt sich positiv aus. Im Grenzbereich neigt er zum Untersteuern, das ESP greift effektiv ein und bremst den Mittelklasse-Mercedes ab. Die Regelungen erfolgen insgesamt moderat, so dass nicht zu viel Tempo abgebaut wird. Das hilft wiederum bei dynamischer Fahrweise, weil dann der GLC nicht zu stark heruntergebremst wird. Hilfreich ist an dieser Stelle die für ein SUV vergleichsweise moderate Seitenneigung.

1,9 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist gelungen, sie passt zum Fahrzeug und seiner Zielsetzung. Sie ist nicht zu empfindlich oder mitteilungsfreudig, dadurch auch nicht nervös. Somit fährt man im GLC lange Strecken entspannt. Die Mittellage ist gut zu spüren, die Zentrierung einwandfrei. Das Lenkkraftniveau

passt sich der Geschwindigkeit an und ist so dem Fahrzustand fast immer angemessen. Die Zielgenauigkeit ist auch auf kurvigen Landstraßen gut. Mit nur 2,1 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Sport-Direktlenkung für ein SUV sehr direkt ausgelegt (Serie AMG Line).

2,3 Bremse

⊕ Mercedes baut eine solide Bremsanlage in den GLC. Aus 100 km/h kommt das SUV nach durchschnittlich 34,6 m zum stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein guter Wert, welcher die saubere Abstimmung der Komponenten

zeigt. In der AMG Line verbaut Mercedes außerdem vorn größere Bremsscheiben, die eine bessere Standfestigkeit bei hohen Belastungen ermöglichen. Im getesteten GLC lässt sich die Bremsanlage gut dosieren und spricht einwandfrei an.

1,5

SICHERHEIT

1,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist umfassend. Leider kostet vieles Aufpreis - angesichts des Fahrzeugpreises sollte Mercedes insbesondere nicht an der Sicherheit knausig sein. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremsssystem und erkennt auch Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-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 auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,2

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der GLC ein sehr gutes Ergebnis von 92 Prozent der möglichen Punkte und volle fünf Sterne (Test Dezember 2022). Das SUV schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit acht Airbags (inkl. Fahrer-Knieairbag), neben Front- und Seitenairbags vorn mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags sowie einem Center-Airbag zwischen Fahrer und Beifahrer; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen ebenfalls Seitenairbags zur Verfügung. Die höhenverstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis knapp zwei Meter große Personen guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,80 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	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 (direkt messend)

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. Der Mercedes teilt gefährliche Situationen wie erkannte Glätte mit der Zentrale und warnt auf diese Weise andere Verkehrsteilnehmer bzw. erhält selbst entsprechende Warnungen.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm bescheinigt dem GLC im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 90 Prozent der maximalen Punkte (Test 12/2022). 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 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 platzzeinnehmende 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.

2,9 Fußgängerschutz

Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP-Norm besteht der GLC mit 74 Prozent der erreichbaren Punkte - nur ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Vorderkante der Front und die A-Säulen bieten ein erhöhtes Verletzungspotenzial, was eine entsprechende Abwertung mit sich bringt. Eine aktive Motorhaube wie beim Vorgänger wird nicht mehr verbaut. Der

2,3 UMWELT/ECOTEST

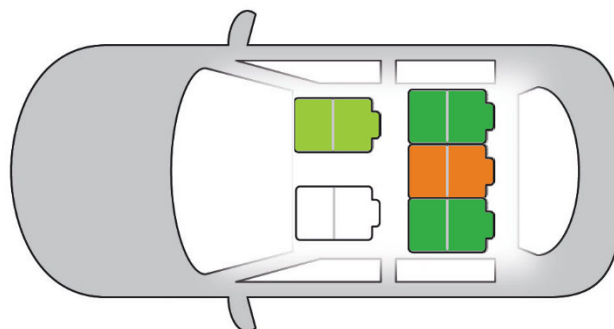
3,6 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des GLC 220 d 4MATIC mit dem Zweiliter-Turbodiesel liegt im ADAC Ecotest bei 5,7 l Diesel pro 100 km. Das ist fast ein Liter weniger als beim Vorgänger, der somit knapp 16 Prozent mehr verbrauchte. Der technische Fortschritt ist beachtlich, denn trotz knapp 100 kg mehr Gewicht konnte der Verbrauch signifikant gesenkt werden. Es zeigt außerdem, welches Potenzial nach wie vor in Dieselmotoren steckt. Beim neuen GLC 220 d ergibt sich somit eine CO₂-Bilanz von 177 g/km. Im CO₂-Bereich kann der Wagen

⊖ Das Warndreieck befindet sich direkt unter dem Kofferraumboden an der Ladekante - wenn der Kofferraum beladen ist, ist es unpraktisch zu erreichen. Die Verbandtasche liegt unter dem Kofferraumboden ebenso schlecht erreichbar, könnte aber auch seitlich links ins Netz gelegt werden und liegt dann griffbereit im Notfall.

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)

serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

damit immerhin 24 Punkte erzielen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,5 l/100 km - 1,3 l weniger als der Vorgänger. Gerade im urbanen Bereich zeigen sich die Vorteile durch das Mildhybrid-System. Außerorts konsumiert das SUV 4,9 l/100 km (knapp ein Liter weniger als zuvor) und auf der Autobahn 7,1

1,0 Schadstoffe

⊕ Der gesenkte Verbrauch zeigt nur einen Teil des Fortschritts, ebenfalls beachtlich sind die weitere Absenkung der Schadstoffemissionen, die schon beim Vorgänger sehr niedrig waren. So liegen die Partikelemissionen bei einem hundertstel vom Vorgänger - und bei einem tausendstel vom Grenzwert. Die NOx-Emissionen sind ebenso beeindruckend niedrig. Sie sind Abschnittsweise nicht mehr messbar, obwohl die Analytik auch noch ein tausendstel Gramm erfassen kann. In allen Abschnitten - sogar beim schwierigen Kaltstart - ist eine Reduzierung der Emissionen um rund 80 Prozent

gelingen. Damit emittiert der neue Dieselmotor nur ein bis drei achtzigstel, also ein bis vier Prozent vom Grenzwert. Die sehr geringen Emissionswerte konnten in den Straßenmessungen bei Temperaturen um 0 °C bestätigt werden - der GLC 220 d ist also nicht nur bei Schönwetter sauber. Die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffe sind mehr als verdient. Zusammen mit den CO₂-Punkten gibt es 74 Punkte und somit vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest. Damit ist der neue GLC als besonders sauberer Diesel empfehlenswert.

4,3 AUTOKOSTEN

4,3 Monatliche Gesamtkosten

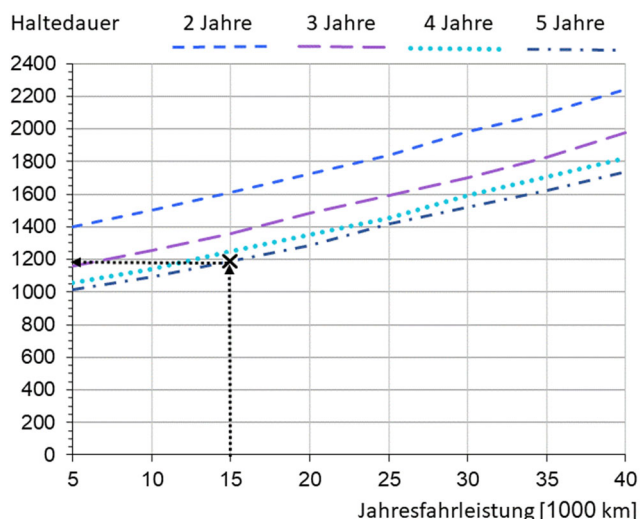
Für den Vorgänger GLC 220 d 4MATIC 9G-TRONIC hat Mercedes rund 50.000 Euro Grundpreis verlangt - das haben wir 2020 schon als üppig kritisiert. Jetzt kostet der GLC 220 d 4MATIC aber schon über 60.000 Euro und in der getesteten Variante AMG Line Premium sogar mindestens 69.220 Euro. Zur Verteidigung muss man anmerken, dass die Serienausstattung nun umfangreicher ist (z.B. Navi, Sitz-Komfort-Paket, Park-Paket mit Rückfahrkamera), aber noch weit entfernt von großzügig oder komplett. Will man besondere Extras wie Massagefunktion oder Allradlenkung und Luftfederung haben, muss man tief in die Tasche greifen. Viele Extras sind in Pakete gebunden und verursachen so erhebliche Kosten. Beispiel: Wer ein Head-up-Display möchte, muss das AMG Line Premium Plus Paket für 12.319 Euro wählen. Unser ordentlich, aber keinesfalls üppig ausgestatteter Testwagen liegt bei 81.700 Euro - freilich ohne Head-up-Display.

⊖ Die Kfz-Steuer macht 276 Euro pro Jahr und liegt damit für ein Diesel-SUV noch im günstigen Bereich. Bei der Versicherung ist vor allem die Vollkasko mit Klasse 27 sehr teuer, die Teilkasko-Einstufung liegt bei 23. Bei der Haftpflicht ist der GLC 220 d mit Klasse 21 noch moderat eingestuft. Knausrig zeigt sich Mercedes bei der allgemeinen Garantie,

hier gibt es nur die rudimentären zwei Jahre. Wer mehr will, muss extra zahlen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1190 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	GLC 200 4MATIC 9G- TRONIC	GLC 300 d 4MATIC 9G- TRONIC	GLC 300 e 4MATIC 9G- TRONIC	GLC 400 e 4MATIC 9G- TRONIC	GLC 220 d 4MATIC 9G- TRONIC	GLC 300 d 4MATIC 9G- TRONIC	GLC 300 de 4MATIC 9G- TRONIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1999	4/1999	4/1999	4/1993	4/1999	4/1993
Leistung [kW (PS)]	167 (227)	207 (281)	230 (313)	280 (381)	162 (220)	215 (292)	245 (333)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/2000	400/2000	550/2000	650/2000	440/1800	550/1800	750/n.b.
0-100 km/h [s]	7,8	6,2	6,7	5,6	8,0	6,3	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	221	240	218	237	219	243	217
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,3 S	7,4 SP	0,5 S + 20,4 kWh	0,5 SP + 20,4 kWh	5,2 D	5,6 D	0,4 D + 20,5 kWh
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	167	168	12	12	136	146	10
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/26/23	19/26/23	19/27/22	19/27/22	21/27/23	20/27/23	19/27/22
Steuer pro Jahr [Euro]	208	211	40	40	276	301	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1060	1186	1105	1154	1073	1204	1149
Preis [Euro]	57.632	68.241	71.471	74.922	60.238	70.680	73.018

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.993 ccm
Leistung	162 kW/220 PS bei 3.600 1/min
Maximales Drehmoment	440 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	219 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,20 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	136 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,6 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19 / 255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.716/1.890/1.640 mm
Leergewicht/Zuladung	2.000/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	620/1.680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	62 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Bremen & Sindelfingen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	10,8/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,5/4,9/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	151 g/km (WTW* 177 g/km)
Reichweite	1.085 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.996/578 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/800/1.685 l

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

Betriebskosten	145 Euro	Werkstattkosten	125 Euro
Fixkosten	170 Euro	Wertverlust	751 Euro
Monatliche Gesamtkosten		1190 Euro	
Steuer pro Jahr		276 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		21/27/23	
Basispreis GLC 220 d AMG Line Premium 4MATIC 9G-TRONIC		69.220 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.07.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	81.703 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.366 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 der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * 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	3.320 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.607 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/476 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/547 Euro°
Head-up-Display	12.319 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	351 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	952 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	2.892 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/417 Euro°
Lenkradheizung	428 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.160 Euro
Metalliclackierung	ab 964 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.690 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

4,3

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

Stand: März 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer