



Mercedes-Benz GLC 300 de AMG Line Premium 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (245 kW / 333 PS)

Mercedes hat schon seit vielen Jahren ein recht umfassendes Angebot an Plugin-Hybriden. Einerseits verfügen die Modelle der Stuttgarter inzwischen durch die Bank über vergleichsweise große Batterien für praxistaugliche elektrische Reichweiten. Andererseits können die Stromspeicher zumindest gegen Aufpreis mit Gleichstrom und hoher Leistung geladen werden, so dass ein Zwischenstopp von rund 30 Minuten für eine volle Batterie ausreicht. Das erhöht die Kompatibilität zu Ladestationen erheblich, zusätzlich hat das Zwischenladen auch auf Langstrecke einen kraftstoffsenkenden Effekt. Plugin-Hybride bietet fast jeder Autohersteller an, die Kombination mit sparsamem Dieselmotor findet man nur noch bei Mercedes. Gerade in einem SUV ergibt das durchaus Sinn, wenn man häufiger längere Strecken fährt. Auch mit leerer Batterie bleibt dann der Kraftstoffverbrauch auf zügig abgespulten Autobahnetappen im Rahmen, während man alle kürzeren Fahrten elektrisch absolvieren kann. Ob kurze oder lange Etappen, im GLC - insbesondere mit optionaler Luftfederung - ist man stets komfortabel und entspannt unterwegs. Dank Allradlenkung (Option) ist er trotz seiner Größe wendig. Man hat genug Platz im Innen- und Kofferraum - und wenn letzterer mal nicht reicht, dürfen 75 kg aufs Dach oder bis zu zwei Tonnen an die Anhängerkupplung. In gewisser Weise ist der GLC 300 de für alle Lebensumstände gerüstet, sei es beim Laden oder auf der Langstrecke, für den Transport oder für unwegsame Feldwege (bei Bedarf mehr Bodenfreiheit dank Luftfederung). Das hat aber auch seinen Preis - im Falle des Testwagens rund 95.000 Euro. Mercedes hat die letzten Jahre die Preise immer weiter hochgetrieben - sehr schade, macht es doch so technisch interessante Autos wie den GLC 300 de immer schwerer erreichbar. **Konkurrenten:** als Diesel-Plugin: keine. Alternativ Audi Q5, BMW X3, Mazda CX-60, Volvo XC60.

- ⊕ sauberer und ausreichend kräftiger Turbodiesel, drehmomentstarker Elektromotor, große Batterie für praxistaugliche Reichweite, Schnelladefunktion verfügbar, sicheres und komfortables Fahrwerk mit optionaler Luftfederung, gute Platzangebot
- ⊖ sehr hohe Anschaffungskosten, manche Extras nur in teuren Paketen verfügbar, enormes Fahrzeuggewicht, Außenspiegel ohne Abblendfunktion

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 5,1

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,7
	Langstrecke	1,8
	Transport	2,6
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	3,5

Ecotest ★★★★★

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des GLC ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Den Unterboden hat Mercedes insgesamt gut verkleidet, nur im mittleren und hinteren Bereich gäbe es noch kleine 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. Die Materialqualität im Innenraum ist in weiten Teilen ansehnlich und fühlt sich auch wertig an. Es gibt aber

ein paar Stellen, die dem Preis und den damit verbundenen Erwartungen nicht gerecht werden können - so der untere Bereich der Türverkleidungen und Teile der Mittelarmlehne. Die verbauten Kunststoffe sind dort hart und sehen schlicht billig aus. Der obere Bereich der Türen und das Armaturenbrett als Ganzes gefallen dagegen, hier sind die Oberflächen weich und teils mit Ziernähten aufgehübscht. Das ist aber auch die Erwartungshaltung an ein Fahrzeug, das der Hersteller mit einem sechsstelligen Preisschild versieht.

2,8 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Mercedes GLC 300 de im Ecotest bei 110 km - Mercedes gibt in den technischen Daten optimistische 119 km elektrische Reichweite (WLTP) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 62-l-Tankfüllung etwa 945 km weit. Das Aufladen der Batterie dauert etwa zweieinhalb Stunden bei 11 kW - der GLC 300 de kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 28,5 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Gegen Aufpreis kann man den Plugin auch mit CCS-Stecker laden, dann werden bis zu 60 kW Gleichstrom (DC) gezapft und die leere Batterie ist nach rund 30 Minuten wieder auf 100 Prozent Ladestand. Um trotz der hohen Ladeleistungen den Batterieverschleiß gering zu halten, wird die Batteriekapazität (laut Hersteller 24,8 kWh netto, 31,2 kWh brutto) bei weitem nicht voll genutzt. Ladekabel für Schuko-Steckdosen und mit Typ-2-Stecker sind serienmäßig an Bord. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 532 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, praktische Dachschienen sind Serie. Die Stützlast auf der

Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt zwei schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der GLC 300 de bis zu einem Gewicht von zwei Tonnen - das ist standesgemäß, erst recht für einen Plugin-Hybriden. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen. Der Wendekreis liegt mit optionaler Allradlenkung bei 11,1 m - absolut gesehen nicht wenig, für ein so großes Auto aber ein guter Wert. Insbesondere für die Stadt sind die 2,08 m Breite inkl. Außenspiegel suboptimal, jedoch ist mancher Konkurrent noch ausladender. Mit 4,72 cm ist der GLC sogar ein paar Zentimeter kürzer als eine C-Klasse als T-Modell.

⊖ Runflat-Reifen gibt es nicht. Ein Not- oder Reserverad ist ebenso wenig lieferbar, es würde unter dem Kofferraumboden keinen Platz finden. Man muss also bei einer Reifenpanne mit dem wenig praktikablen Reifenreparatur-Set behelfen. Wagenheber oder einen Radmutternschlüssel sucht man ebenfalls vergeblich.

2,4 Licht und Sicht

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typisch erhöhten Sitzposition gut. Der Mercedes bietet in der AMG Line Premium Ausstattung Parksensoren vorn und hinten, einen Parkassistenten sowie ein 360-Grad-Rundum-Kamerasystem serienmäßig an. Die Rückfahrkamera liegt schmutzgeschützt in der Heckdeckel-Griffleiste und klappt nur bei Bedarf aus. Auch Matrix-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Fernlichtassistent sind in diesem Ausstattungslevel dabei. Das hochauflösende Frontlicht, welches mit seinen über eine Million Pixel pro Scheinwerfer die Fahrbahn möglichst genau ausleuchtet (z.B. Topografieausgleich), verfügt auch über Abbiege- und



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

Kurvenlicht und ist trotz der hohen Kosten durchaus eine Empfehlung. Die beiden Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

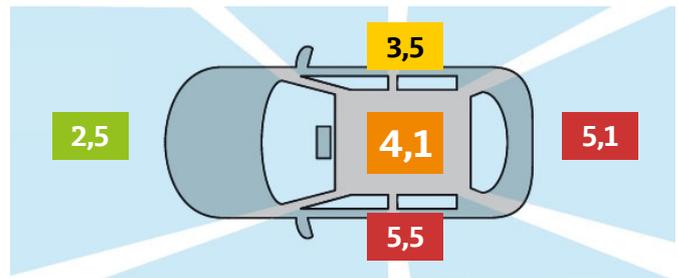
⊖ Durch die recht breiten A-Säulen nah beim Fahrer sowie die wuchtigen D-Säulen wird die Rundumsicht aus dem Auto beeinträchtigt. Hindernisse hinter dem Fahrzeug lassen sich aufgrund des hohen Heckabschlusses erst in größerer Entfernung erkennen - von Vorteil ist hier die Rückfahrkamera. Eine Scheinwerferreinigungsanlage bietet Mercedes überhaupt nicht mehr an - unverständlich, denn selbst Skoda hat diese Option beim kleinen Fabia noch im Programm. Die automatische Abblendfunktion für den linken Außenspiegel gibt es nicht mehr - auch hier sparen die Schwaben an der falschen Stelle.

2,3 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 vergleichsweise hoch über der Straße und sind damit der einzige Kritikpunkt. Von den optionalen Trittbrettern ist abzuraten - beim Ein- wie beim Aussteigen bleibt man leicht daran hängen und verschmutzt sich die Beinkleidung. Hinten gelingt das Ein- und Aussteigen vergleichbar gut. Am Dachhimmel gibt's vier Haltegriffe - in manchen Situationen sehr praktisch und 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. Das schlüsselloses Zugangssystem ist beim AMG Line Premium serienmäßig.

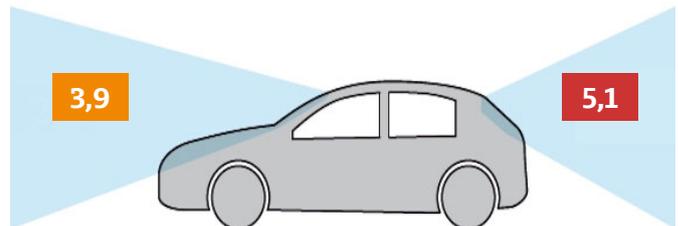
Rundumsicht

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.



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

2,8 Kofferraum-Volumen

Unter der Abdeckung fasst der Kofferraum 330 l - das sind rund 40 l weniger als beim GLC 220 d. Der Grund dafür ist der angehobene Kofferraumboden, um darunter die große Batterie für den Plugin-Antrieb unterzubekommen. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 490 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 760 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.345 l Volumen zur Verfügung. Das kleine Fach unter dem Ladeboden fasst etwa 10 l, dort finden beispielsweise die Ladekabel Platz.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch angetrieben. Ebenso Serie ist die Funktion berührungsloses Öffnen und Schließen, diese reagiert auf einen angedeuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck. 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 78 cm über der Straße und damit sehr hoch. Kofferraumboden und Ladekante befinden sich 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. Beim Plugin kann man die Laderaumabdeckung nicht 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 ungünstigen Fall eingeklemmt und beschädigt werden



Der angehobene Kofferraumboden, um darunter die große Batterie für den Plugin-Antrieb unterzubekommen, führt zu einem etwas kleineren Kofferraumvolumen von 330 Liter gegenüber den herkömmlichen Antriebsvarianten (370 Liter).



Die sehr hohe Ladekante von ca. 78 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Angelegenheit.

können. Kleinkram lässt sich 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

⊕ Das Cockpit-Layout bei Mercedes mit dem relativ niedrig angeordneten Mitteldisplay kennt man inzwischen, es ist gut zu erreichen. Jedoch ergibt ein Videobild der Sicht nach vorn mit den Augmented Reality Einblendungen dort "unten" nicht so viel Sinn. Der Blick nach unten führt zu einer stärkeren Ablenkung vom Verkehrsgeschehen - das GLC-Display behält man anders als bei höher platzierten Displays nicht peripher im Blick. Besagtes 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 die ehemals hochwertig klickende Tasten unterhalb des Bildschirms durchaus sinnvoll waren. Die Sprachsteuerung funktioniert aber erstklassig, man kann vom Radiosender bis hin zur Sitzheizung sehr viele Dinge 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 und 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



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.

und frustschürende Bedienelemente in ein sonst durchdachtes und mit viel Erfahrung entwickeltes Auto? 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.

1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für die erheblich gestiegenen Preise gab und gibt es viel Kritik für Mercedes. Immerhin ist die Serienausstattung umfangreicher geworden. Auch im Bereich Multimedia und Infotainment fällt das auf. So sind neben Radio und Bluetooth-Verbindung überdies 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 Konnektivitätsfunktionen via Smartphone-App. Bei einem Plugin-Fahrzeug sind die Infos über die App wertvoll und hilfreich, sieht man doch beispielsweise den Ladestand der Batterie und kann die Innenraumklimatisierung steuern.

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. Updates für die Fahrzeugsysteme können via Over-the-Air-Update eingespielt werden. Kleine Anekdote am Rande: Wer wild über andere Verkehrsteilnehmer im Auto flucht, bekommt von der sehr guten Sprachbedienung (Serie) die Rückfrage, ob man anonym eine Feedback an Mercedes geben möchte - auch wenn man die freundliche Dame im Infotainmentsystem nicht angesprochen hat. Daher, immer freundlich bleiben am Steuer, das Auto hört mit und bezieht so manche Kritik schon mal auf die eigenen Fahrzeugfunktionalitäten. Höherwertige Lautsprecher kosten Aufpreis, eine induktive Lademöglichkeit vorn ist dagegen Serie.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der GLC bietet vorn viel Platz. 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.

2,0 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 2,05 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 optionale Panorama-Schiebedach bietet auch über den Rücksitzen eine Glasfläche, die viel Helligkeit hinein lässt (nicht im Testwagen).



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

2,6 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig gibt es eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne und eine Mittelarmlehne, die zwei Becherhalter beherbergt - das kleine Fach darin beim Vorgänger ist im aktuellen Modell leider entfallen. Eine verschiebbare Rückbank oder eine umklappbare Beifahrersitzlehne sind nicht verfügbar. Dafür kann die Rücksitzlehne in zwei Positionen arretiert werden, je nachdem, 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 Einliter-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.

1,6 KOMFORT

1,5 Federung

Mercedes bietet für den GLC Plugin drei verschiedene Fahrwerke an. Serienmäßig ist das mit "AGILITY CONTROL" bezeichnete 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. Gegen Aufpreis kann man über das Off-road-Technik-Paket mehr Bodenfreiheit ordern (plus 20 mm). Die teuerste Variante ist die als "AIRMATIC" bezeichnete Luftfederung, auch weil sie - zwangsgekoppelt an die Allradlenkung - über 3.300 Euro Aufpreis kostet. Dieses im Testwagen verbaute Fahrwerk ersetzt das Standardfahrwerk - für den Plugin gibt es das in der AMG Line eigentlich serienmäßige Sportfahrwerk nicht. Das Luftfahrwerk 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. Wenn man bei niedrigen Geschwindigkeiten mehr Bodenfreiheit benötigt, bekommt man diese auf Knopfdruck ebenfalls.

⊕ Mit dem Luftfederfahrwerk kann der GLC 300 de einen sehr guten Federungskomfort bieten. Besonders auf der Landstraße und Autobahn werden Hindernisse angenehm abgefedert. Das typische "Wogen" ist vorhanden, aber nur moderat ausgeprägt. Das Optionsfahrwerk schluckt einseitige Anregungen williger als der GLC 220 d, dadurch pendelt der GLC weniger um die Längsachse. In der Summe seiner Eigenschaften passt die Luftfederung sehr gut zum Plugin-GLC. Man ist innerorts wie außerorts gediegen unterwegs, Unebenheiten aller Art werden gut bis sehr gut geschluckt. Weder dringt fieses Kopfsteinpflaster 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.

1,8 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. Mit der AMG Line Premium erhält man eine vollelektrische Einstellung inkl. Memory-Funktion für Fahrer- und Beifahrerseite. Gegen Aufpreis hält eine Massagefunktion

in die Sitzlehnen sowie eine Lehnenbreiteneinstellung 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 kommod, 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.

2,0 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. Ganz anders sieht es im Elektrobetrieb aus, dann ist der Antrieb des GLC 300 de leise und es bleiben nur

dezente Fahrgeräusche und das Säuseln des Windes um die Karosserie. Fährt man mit 130 km/h konstant dahin, macht es keinen Unterschied, welcher Motor gerade den Antrieb besorgt. Das Innengeräusch pendelt sich bei 65,1 dB(A) ein. Insgesamt ist der GLC 300 de ein angenehmes Reiseauto und empfiehlt sich daher auch für lange Strecken.

1,4 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk ist der Mercedes GLC mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es eine Vier-Zonen-Klimaautomatik (nicht im Testwagen), mit der sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung für die vier vollwertigen Sitzplätze separat eingestellt werden können. Auch ein Luftgütesensor samt automatischer Umluftsteuerung und ein Aktivkohlefilter zur Geruchsreduktion zählen zum Ausstattungsumfang der optionalen Klimaautomatik. Die Funktion zur Motorrestwärmenutzung ist dagegen Serie, sie ist praktisch,

wenn man an kalten Tagen an der Ladestation warten muss und im Innenraum nicht frieren möchte. Gegen Aufpreis gibt es 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. Serie dagegen sind in allen Plugin-GLC die Standklimatisierung sowie getönte Scheiben hinten in der AMG-Ausstattung.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbodiesel mit zwei Liter Hubraum leistet 197 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 440 Nm. Zusätzlich befindet sich an der Neungang-Wandlerautomatik 9G-TRONIC ein Elektromotor mit 156 PS und maximal 440 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 333 PS und 750 Nm erhöhen kann. Der kombinierte Antrieb beschleunigt das SUV trotz des hohen Leergewichts von 2,4 t vehement – dank Allradantrieb wird die Kraft auch effektiv in Vortrieb umgesetzt. Gerade die Zwischenspurts sind angesichts der Fahrzeugmasse beeindruckend. Arbeiten bei Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 3,5 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,5 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der GLC 300 de in rund einer Sekunde - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Nicht nur der Durchzug ist erstaunlich, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Rein von der PS-Zahl

mag der Elektromotor wenig beeindrucken, seine 440 Nm Drehmoment verhelfen dem schweren GLC jedoch auch rein elektrisch angetrieben zu guten Fahrleistungen. Denn von 60 auf 100 km/h geht es in 9,1 s und von 80 auf 120 km/h in etwa 14 s. Mercedes verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 6,4 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 217 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h begrenzt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Der Fahrer kann zudem aus vier unterschiedlichen Fahrmodi (Electric, Hybrid, Sport und Battery Hold) auswählen, die unter anderem den Antrieb beeinflussen. Damit kann der Fahrer elektrisches Fahren priorisieren, die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb betonen oder verbrennungsmotorische Fahrt bevorzugen, um beispielsweise elektrische Reichweite aufzusparen.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Diesel läuft alles andere als unkultiviert, der Kontrast zum elektrischen Fahren ist aber frappierend. Während man vom Elektromotor praktisch nichts wahrnimmt, grummelt der Diesel gedämmt, aber hörbar vor sich hin, im Innenraum sind dezente Vibrationen zu spüren, jedoch hauptsächlich unter Last beim Beschleunigen. Der

Zweiliter-Diesel hat dank zweistufiger Turboaufladung und elektrischer Unterstützung ein gutes Ansprechen auf Leistungsabfragen und besitzt ein breit nutzbares Drehzahlband. Die Leistungsentfaltung des Antriebs insgesamt ist sehr gleichmäßig, die beiden Motoren sind sehr gut aufeinander abgestimmt.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Mercedes liefert alle GLC-Varianten (mit Ausnahme der AMG-Modelle) serienmäßig mit der hauseigenen Neungang-Wandlerautomatik aus, so auch den GLC 300 de. 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. Ungewöhnlich: Beim elektrischen Fahren scheint sich die Automatik im Abbiegevorgang und dabei ungleichmäßigen Lastabforderungen ab und an beim Schalten kurz zu verschlucken, was zu einem Ruck führen kann - hier zeigt sich das komplexe und herausfordernd zu steuernde Zusammenspiel von Getriebe und Trennkupplungen. Mercedes-typisch kann man über den Getriebewählhebel rechts am Lenkrad die Fahrstufe einfach und leicht verständlich anwählen. 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 1.700 1/min. Moderate Beschleunigungen sind im 9. Gang dank des hohen und früh anliegenden Drehmoments noch möglich, die Dynamik beschränkt sich dabei aber eher auf die einer Wanderdüne. Meist schaltet die Automatik kurz ein oder zwei Gänge zurück. Über die Schaltwippen am Lenkrad können die Rekuperationsstufen vorgewählt werden. Praktisch für den Alltag ist die automatische Rekuperation in Abhängigkeit von Straßen, Tempolimits und Verkehr. Eine manuelle Gangwahl ist ebenso möglich, angesichts der treffsicheren Schaltstrategie des Getriebes aber selten nötig. Eine Autohold-Funktion bietet der GLC 300 de serienmäßig.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Trotz großzügiger Mischbereifung gibt es am Geradeauslauf des GLC nichts auszusetzen. Auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält das Mercedes-SUV zuverlässig den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls sorgt zwar für spürbare Karosseriebewegung, abgesehen davon hält der GLC 300 de mit Luftfahrwerk jedoch zuverlässig seinen Kurs. Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und Fahrwerkseinstellung durchaus vorhanden, der GLC bleibt dabei aber sicher kontrollierbar. Im Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks ergeben sich weniger Karosseriebewegungen, dann

kommen Unebenheiten aber 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 jedoch 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.

1,9 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der Allradlenkung 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 nicht nur für ein SUV sehr direkt ausgelegt (Serie AMG Line).

2,9 Bremse

Mercedes baut eine solide Bremsanlage in den GLC, als AMG Line erhält er vorn größere Bremsscheiben als die Basis-Variante. Aus 100 km/h kommt das SUV nach durchschnittlich 36,2 m zum Stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein zufriedenstellender Wert. Am Ansprechen und an der Dosierbarkeit der Bremsanlage gibt es nichts auszusetzen, die Ingenieure haben den Übergang zwischen Rekuperationsbremsen

und den Radbremsen gut hinbekommen. Bisweilen wirkt das Bremsgefühl etwas synthetisch, aber daran hat man sich schnell gewöhnt. Etwas mehr Gewöhnung braucht dagegen, dass beim eigenständigen Rekuperieren im AUTO-Modus das Bremspedal leicht absackt, in Abhängigkeit der Rekuperationsstärke. Auf die Bremsleistung selbst hat das keinerlei Einfluss.

1,3 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist umfassend. Leider kostet vieles Aufpreis - angesichts des Fahrzeugpreises sollte Mercedes insbesondere nicht bei der Sicherheit knausrig sein. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremssystem 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 erweiterten Spurwechselassistenten inklusive Ausstiegsassistent erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Der Standard-Totwinkelassistent gehört zur Serienausstattung. Im Fahrerassistenz-Paket enthalten ist neben dem Stauassistenten, der teilautonomes Fahren auf der Autobahn ermöglicht, auch eine Spurwechselautomatik; sie führt eigenständig Spurwechsel inklusive Blinken durch, wenn es der Verkehr erlaubt. Tatsächlich funktioniert diese Automatik gut, sofern der Verkehr nicht zu dicht und die Geschwindigkeitsdifferenzen nicht zu groß sind. Da sich der Assistent am Rechtsfahrgebot orientiert, könnte er so manchen notorischen Links- oder Mittelspur-Fahrer auf den richtigen Pfad bringen. 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 serienmäßige 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.

1,1 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 12/2022). 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 höheninstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis knapp zwei Meter große

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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)

Personen guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,80 m Größe. Gegen Aufpreis lässt sich der GLC mit dem präventiven Crashtest "PRE-SAFE PLUS" ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, so dass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist. Der GLC verfügt über ein automatisches Notrufsystem, das im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf an die Mercedes-Zentrale absetzt; dabei werden die wichtigsten Daten zu

Position, Unfallschwere usw. übermittelt. Kann die Mercedes-Zentrale nicht erreicht werden, versucht das System die Rettungsleitstelle 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.

⊖ 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.

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

2,9 UMWELT/ECOTEST

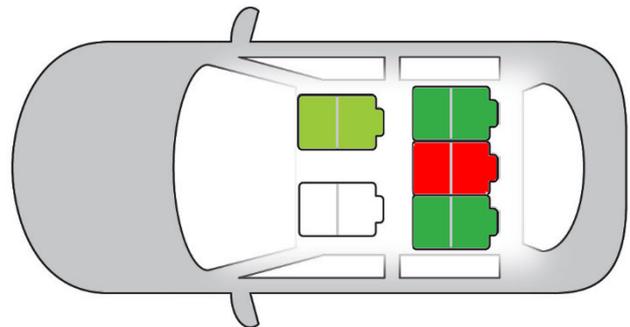
2,3 Verbrauch/CO₂

⊕ Startet man mit dem Plugin-GLC mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest 110 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Mercedes gibt als Reichweite nach WLTP 119 km an,

was bei verhaltener Fahrweise und moderaten Außentemperaturen möglich sein sollte, allerdings durchaus optimistisch erscheint. Der reine Stromverbrauch liegt bei 25,9 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-

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)

Hybriden in dieser Größe und mit diesem Gewicht ein ordentlicher Wert, für ein reines Elektroauto wäre das ziemlich viel. Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 6,5 l Diesel pro 100 km. Dabei liegt der Diesel-Konsum innerorts bei 6,2 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,0 l/100 km und auf der Autobahn bei recht hohen 7,6 l/100 km. Daher ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell unter 5 l/100 km reduziert. Mit dem Stromverbrauch von 25,9 kWh/100 km ist eine CO₂-Bilanz von 138 g pro km verbunden, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 37 von maximal 60 möglichen Punkten. Plugin-Hybride können Verbrauchsvorteile bringen, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. Mercedes kommt mit dem GLC als Plugin-Hybriden dem Ideal schon ziemlich nahe. Zum einen ist die Batterie mit nutzbaren 24,82 kWh vergleichsweise groß

3,4 Schadstoffe

Der Turbodiesel ist dank aufwendiger Abgasnachbehandlungstechnik vorbildlich sauber, hat sehr niedrige Partikelemissionen und selbst im Autobahnzyklus kaum NO_x-Emissionen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt

5,1 AUTOKOSTEN

5,1 Monatliche Gesamtkosten

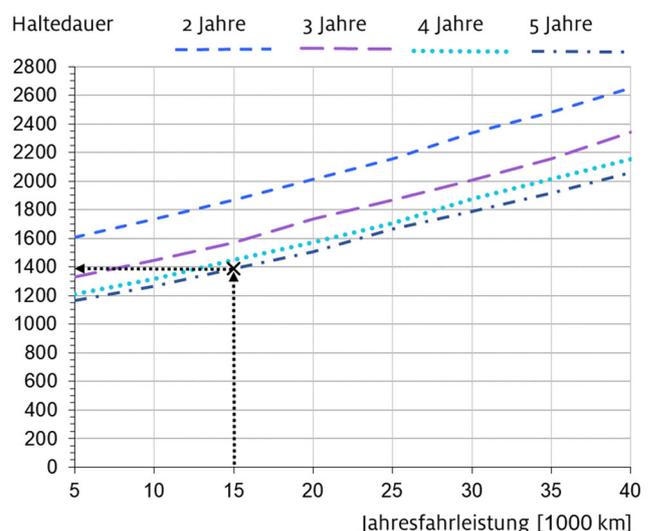
⊖ Wie man mit maximaler Intransparenz bei der Preisgestaltung für minimale Begeisterung bei potenziellen Kunden sorgen kann, zeigt Mercedes eindrucksvoll. Preislisten gibt es keine mehr, nur noch den Konfigurator. Und der zeigt nun den theoretisch tagesaktuell rabattierten Preis für das gewünschte Fahrzeug an. Das Handeln beim Händler ist dank Agenturmodell passé. Im Prinzip ist dieser Prozess für Interessenten von Vorteil, weil sie schon vor dem Besuch beim Autohaus sehen können, welche enorme Summen Mercedes für seine Autos haben möchte, und man sich nicht der Illusion hingeben braucht, im Autohaus einen Sonderpreis aushandeln zu können. Schon der Grundpreis für den GLC 300 de fällt mit über 75.000 Euro sehr üppig aus. Zu diesem Tarif erhält man ein mager ausgestattetes Fahrzeug, dem man die Basisausrüstung auf den ersten Blick ansieht. Denn alles, was schön und gut ist und im Test für Gefallen und Begeisterung sorgt, kostet extra. Mit dem Preis steigen eben auch die

und ermöglicht so eine gute elektrische Reichweite. Darüber hinaus kann dreiphasig mit bis zu 11 kW an Wallboxen (AC, Wechselstrom) geladen werden - rund zweieinhalb Stunden sind ausreichend. Falls das noch zu lange ist, kann über CCS (Gleichstrom) der Stromspeicher aufgefüllt werden - standardmäßig mit 20 kW, wenn nötig auch mit bis zu 60 kW (über Menüpunkt extra freischalten). Dann ist die Batterie in rund 30 Minuten voll geladen. Ein enormer Vorteil ist damit die Kompatibilität, weil praktisch jede Lademöglichkeit genutzt werden kann. Die hohe Ladeleistung macht es nun auch praktikabel, auf langen Strecken bei kurzen Pausen zwischenzuladen und so den Dieserverbrauch zu reduzieren. Das Einsatzspektrum des GLC 300 de erweitert sich damit enorm, daher sollte man unbedingt die Schnelllade-Option hinzubestellen. Wer eher selten längere Strecken zurücklegt, für den hat Mercedes eine Alternative im Angebot: den GLC 300 e. Hier ergänzt das Hybridsystem ein Vierzylinder-Benzinmotor, der zwar etwas mehr verbraucht, aber eine bessere und zum Elektromotor passendere Laufkultur bietet sowie den Anschaffungspreis um rund 1.500 Euro reduziert.

werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe - und das aufgrund des hohen Stromverbrauchs nicht zu knapp. Am Ende bleiben nur 26 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Plugin-GLC damit bei 63 Zählern, die für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1386 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Erwartungen und die Preissteigerungen der letzten Jahre bilden sich nicht ausreichend in der umfangreicheren Serienausstattung ab. Ausgerüstet mit den in dieser Klasse üblichen und erwarteten Extras überschreitet der Kaufpreis durchaus die 90.000-Euro-Marke. Für ein Mittelklasse-SUV eine Menge Geld, trotz der technischen Feinheiten. Der Unterhalt ist auch nicht ganz billig. Die Kfz-Steuer beträgt 190 Euro pro Jahr, hier kommt der Dieselaufschlag zum tragen. Die Versicherung ist recht teuer (Teilkasko Klasse 22, Vollkasko Klasse 27), die günstigere Haftpflicht (Klasse 19) kann das nicht

ausgleichen. Eine Inspektion ist alle zwölf Monate nötig und auch sinnvoll, um das durch die zahlreichen Kaltstarts des Dieselmotors beanspruchte Öl zu tauschen - an dieser Stelle sollte man nicht sparen, damit der Antrieb möglichst lange gut funktioniert. Knausrig zeigt sich Mercedes bei der allgemeinen Garantie, hier gibt es nur die rudimentären zwei Jahre. Wer mehr will, muss extra zahlen. Eine längere Garantie gibt es auf die Hochvoltbatterie, hier werden die üblichen 70 Prozent der Ursprungskapazität bis acht Jahre oder 160.000 km garantiert.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	200 d 4MATIC 9G-TRONIC	220 d 4MATIC 9G-TRONIC	300 d 4MATIC 9G-TRONIC	300 de 4MATIC 9G- TRONIC	450 d 4MATIC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1993	4/1993	4/1999	4/1993	6/2989
Leistung [kW (PS)]	137 (186)	162 (220)	215 (292)	245 (333)	287 (390)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	380/n.b.	440/1800	550/1800	750/n.b.	750/1350
0-100 km/h [s]	8,9	8,0	6,3	6,4	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	219	243	217	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,1 D	5,2 D	5,5 D	0,4 D	6,3 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	134	136	145	10	166
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/27/23	21/27/23	20/27/23	19/27/22	19/29/26
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	276	299	190	450
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1088	1125	1200	1277	1385
Preis [Euro]	58.417	62.773	68.467	75.196	78.552

Aufbau

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh pro 100 km pro t]	0,3 + 25,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	1,9 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	138/318/563
• Dachlast/Anhängelast [kg]	31/838
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,91
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	68,0
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	139

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Bi-Turbo, Plugin-Hybrid (Diesel/Elektro), Euro 6e, SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	1.993 ccm
Leistung	245 kW/333 PS
Maximales Drehmoment	750 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,40 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	10 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	4.716/1.890/1.647 mm
Leergewicht/Zuladung	2.415/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	470/1.530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 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)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005 Enliten
Wendekreis links/rechts	10,8/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	0,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/6,0/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	9 g/km (WTW* 138 g/km)
Reichweite	1.055 km
Innengeräusch 130 km/h	65,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	2.388/532 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/760/1.345 l

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

Betriebskosten	144 Euro	Werkstattkosten	179 Euro
Fixkosten	158 Euro	Wertverlust	906 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1386 Euro		
Steuer pro Jahr	190 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/22		
Basispreis GLC 300 de AMG Line Premium 4MATIC 9G-TRONIC 84.595 Euro			

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.06.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	94.013 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.917 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * 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

Me

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	3.320 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/476 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

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

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

5,1

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

Stand: Dezember 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer