Euro NCAP Test 2022:
Mercedes-Benz GLC

Fünf Sterne für den Mercedes-Benz GLC



Der Mercedes-Benz GLC im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell und versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags den Oberkörper und das Becken zusätzlich seitlich (optional für die zweite Sitzreihe) sowie die Knie des Fahrers. Zwischen den Sitzen ist ein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützt.

Der Insassenschutz ist sehr gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene sehr gering bis gering – bis auf eine Ausnahme im Pfahlanprall. Für Kinder besteht ein guter bis ausreichender Schutz. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe mit i-Size-Kennzeichnung montiert. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite deaktiviert sich automatisch.

Der Mercedes-Benz GLC ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem und mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse ist an Bord. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Die Testergebnisse gelten für Fahrzeuge ab den Seriennummern W1NKM0****F007828 beziehungsweise W1NKM0****U003366.

Insassenschutz für Erwachsene: 92 %

Die Fahrgastzelle des Mercedes-Benz GLC blieb im versetzten Frontalaufpralltest stabil. Die Dummymesswerte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Mercedes-Benz wies nach, dass Insassen unterschiedlicher Größe und Sitzposition ein ähnliches Schutzniveau erhalten. Der Schutz war für alle kritischen Körperbereiche des Beifahrer-Dummys gut. Die Analyse der Verzögerung des gleichschnell entgegenrollenden Aufprallwagens während des Tests und die Analyse der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass das Fahrzeug bei einem Frontalaufprall ein recht aggressiver Unfallgegner sein würde. Beim Test gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite war der Schutz aller kritischen Körperbereiche sowohl für den Fahrer als auch für den kleineren, weiblichen Insassen auf dem Rücksitz gut oder ausreichend.

Beim Test mit der seitlich eindringenden Barriere waren alle kritischen Körperbereiche gut geschützt, so dass der GLC in diesem Test die maximale Punktzahl erreichte. Beim Pfahlanprall wurde der Schutz des Brustkorbs jedoch als schwach eingestuft, da der Dummy eine Rippenstauchung gemessen hatte. Die Begrenzung der Auslenkung (das Maß, in dem ein Körper auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) war ausreichend. Der GLC verfügt über eine Gegenmaßnahme (Zentralairbagsystem), die Verletzungen der vorderen Insassen untereinander bei solchen Aufprallereignissen abschwächt. Das System schnitt bei den Tests von Euro NCAP gut ab und schützte die Köpfe der Insassen gut.

Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrauma-Schutz. Der GLC verfügt über ein modernes e-Call-System, das im Falle eines Aufpralls die Rettungskräfte alarmiert, und ein „Post-Collision Brake“-System, das die Bremsen betätigt, um Folgekollisionen zu verhindern.

Insassenschutz für Kinder: 90 %

Sowohl beim versetzten Frontalaufprall- als auch beim Seitencrashtest wurden alle kritischen Körperbereiche der beiden Kinderdummys gut oder ausreichend geschützt.

Der GLC deaktiviert automatisch den Beifahrer-Airbag, wenn ein rückwärtsgerichteter Kindersitz auf diesem Sitzplatz montiert wird. Die Tests haben gezeigt, dass das System robust funktioniert. Alle Kinderrückhaltesysteme, für die der Mercedes-Benz GLC ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß eingebaut und im Fahrzeug untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 74 %

Der Schutz des Kopfes eines angefahrenen Fußgängers war sehr uneinheitlich, in einigen Bereichen wurden gute Ergebnisse erzielt, in anderen ungenügende. Der Stoßfänger bot einen guten Schutz für die Beine der Fußgänger, der Schutz des Beckens aber war fast vollständig ungenügend.

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Mercedes-Benz kann sowohl auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer als auch auf andere Fahrzeuge reagieren. Das System schnitt bei Tests zur Reaktion auf Fußgänger und Radfahrer gut ab, wobei in vielen Fällen Kollisionen vermieden wurden.

Sicherheits-Assistenten: 84 %

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Mercedes-Benz GLC hat bei Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge gut abgeschnitten. Ein Gurt-Erinnerungssystem ist serienmäßig auf den Vorder- und Rücksitzen angebracht. Das Fahrzeug ist mit einem System zur Erkennung von Fahrermüdigkeit ausgestattet.

Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift auch in kritischen Situationen ein. Ein vom Fahrer einstellbarer Geschwindigkeitsbegrenzer gehört bei allen GLC-Modellen zur Serienausstattung.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

Mercedes-Benz GLC

Standard Safety Equipment

2022



Adult Occupant

92%

Child Occupant

90%

Vulnerable Road Users

74%

Safety Assist

84%

SPECIFICATION

Tested Model	Mercedes-Benz GLC 220d 4MATIC AMG-Line, LHD
Body Type	- 5 door SUV
Year Of Publication	2022
Kerb Weight	2000kg
VIN From Which Rating Applies	- W1NKM0****F007828 or W1NKM0****U003366
Class	Small Off-Road

Version 251122

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	–
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	●	✖	–
LATERAL CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	○
Side pelvis airbag	●	●	○
Centre Airbag	●	–	–

Version 251122

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

	Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION			
Isofix/i-Size	—	✖	●
Integrated CRS	—	✖	✖
Airbag cut-off switch	—	●	—
SAFETY ASSIST			
Seat Belt Reminder	●	●	●

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✖
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Pedestrian - Reverse	●
AEB Car-to-Car	●
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 251122

ADULT OCCUPANT

Total 35.2 Pts / 92%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Frontal Impact — 14.3 / 16 Pts





Mobile Progressive Deformable Barrier

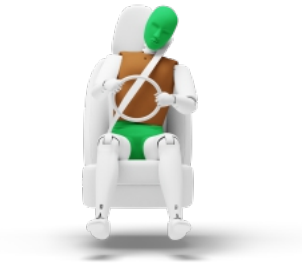


Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact — 15.0 / 16 Pts



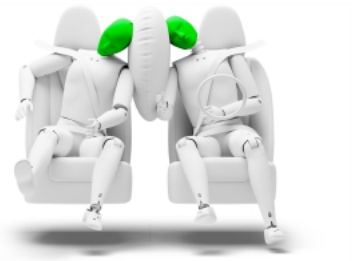
Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact — 3.9 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 251122

ADULT OCCUPANT

Total 35.2 Pts / 92%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication	2.0 / 2 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant
Advanced eCall	Available
Multi Collision Brake	Available

Comments

The passenger compartment of the Mercedes-Benz GLC remained stable in the frontal offset test. Dummy readings indicated good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. Mercedes-Benz demonstrated that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different position. Protection was good for all critical body areas of the passenger dummy. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the car would be a somewhat aggressive partner in a frontal collision. In the full-width rigid barrier test, protection of all critical body areas was good or adequate for both the driver and rear passenger. In the side barrier test, all critical body areas were well protected and the GLC scored maximum points for this test. However, in the pole test, protection of the chest was rated as weak, based on dummy readings of rib compression. Control of excursion (the extent to which a body is thrown to the other side of the vehicle when it is hit from the far side) was adequate. The GLC has a counter-measure to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts. The system performed well in Euro NCAP's tests, with good protection of the occupants' heads. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric analysis of the rear seats also indicated good whiplash protection. The GLC has an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash and a 'Post-Collision Brake' system applies the brakes to prevent secondary collisions.

CHILD OCCUPANT

Total 44.4 Pts / 90%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children

23.4 / 24 Pts

Frontal Impact	15.4 Pts



Lateral Impact	8 Pts



Restraint for 6 year old child: *Mercedes-Benz KidFix XP*
Restraint for 10 year old child: *Mercedes-Benz KidFix XP - booster only*

Safety Features

9.0 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	✖	●	✖
i-Size	✖	●	✖
Integrated CRS	✖	✖	✖

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✖ Not available

Version 251122

CRS Installation Check

12.0 / 12 Pts

Install without problem | Install with care | Safety critical problem | Installation not allowed

i-Size CRS

Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)



Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)



BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)



ISOFIX CRS

BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)



Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)



CHILD OCCUPANT

Total 44.4 Pts / 90%

- **Universal Belted CRS**

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Cybex Solution Z i-Fix (Belt)



CHILD OCCUPANT

Total 44.4 Pts / 90%

	Seat Position			
	Front	2nd row		
	PASSENGER	LEFT	CENTER	RIGHT
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	—	●	—	●
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)	—	●	—	●
Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)	—	●	—	●
Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)	—	●	—	●
Maxi Cosi Cabriofix (Belt)	●	●	●	●
Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)	●	●	✖	●
Britax Römer King II LS (Belt)	●	●	●	●
Cybex Solution Z i-Fix (Belt)	●	●	●	●

● Install without problem ● Install with care ● Safety critical problem ✖ Installation not allowed

— Not available

Comments

In both the frontal offset and side barrier tests, good or adequate protection was provided to all critical body areas for both child dummies. The GLC automatically disables the front passenger airbag when a rearward-facing child restraint is put in that seating position. Tests showed that the system worked robustly and it was rewarded. All of the child restraint types for which the Mercedes-Benz GLC is designed could be properly installed and accommodated in the car.

Version 251122

VULNERABLE ROAD USERS

Total 40.4 Pts / 74%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Pedestrian

23.4 / 36 Pts



Head Impact	17.6 Pts
Pelvis Impact	0.0 Pts
Leg Impact	5.8 Pts

Vulnerable Road Users

17.0 / 18 Pts

System Name	Active Brake Assist
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	7 km/h

VULNERABLE ROAD USERS

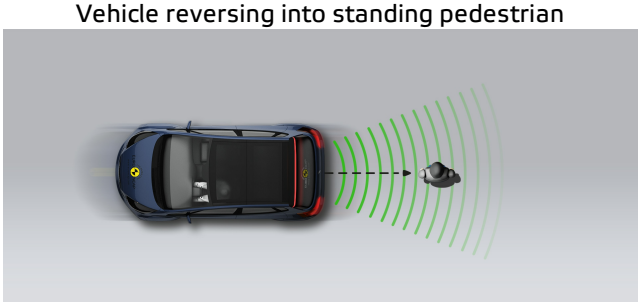
Total 40.4 Pts / 74%

AEB Pedestrian

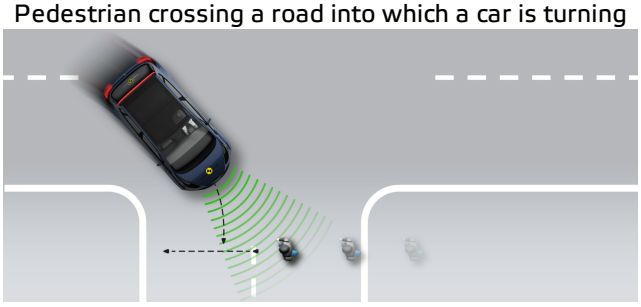
8.6 / 9 Pts

- **Day time**

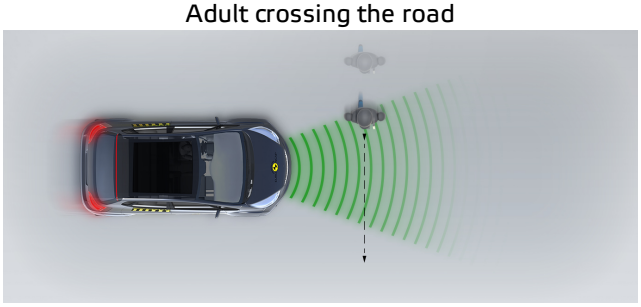
Vehicle reversing into standing pedestrian



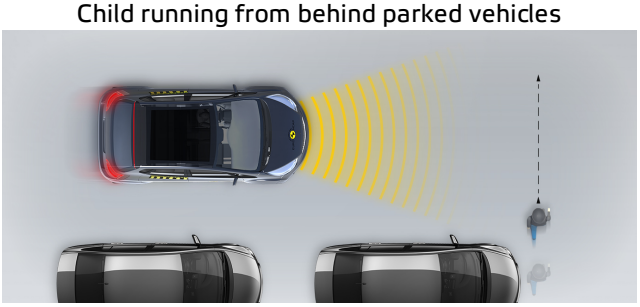
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



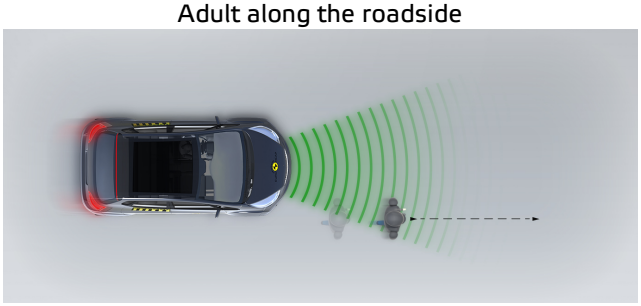
Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles

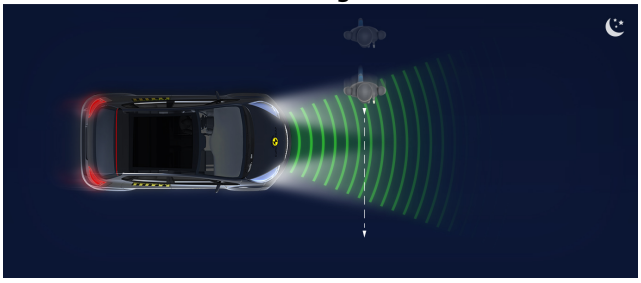


Adult along the roadside

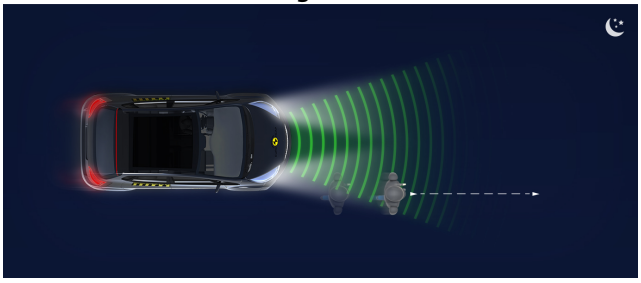


- **Night time**

Adult crossing the road



Adult along the roadside



Version 251122

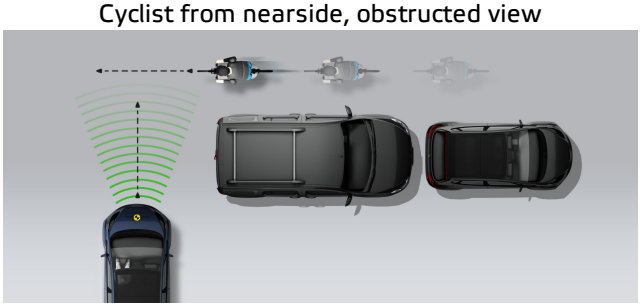
VULNERABLE ROAD USERS

Total 40.4 Pts / 74%

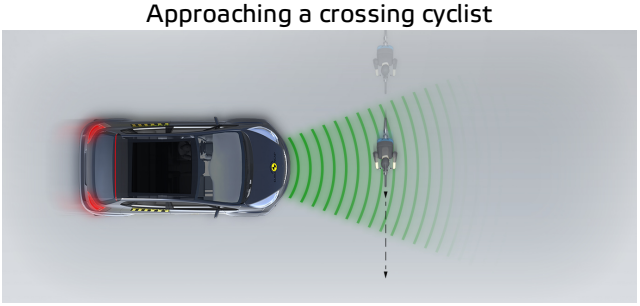
AEB Cyclist

8.3 / 9 Pts

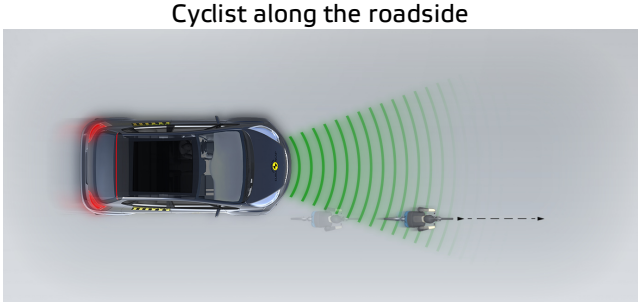
Cyclist from nearside, obstructed view



Approaching a crossing cyclist



Cyclist along the roadside



Comments

Protection of the head was very mixed, some areas showing good results and a few being poor. The bumper provided good protection to pedestrians' legs but protection of the pelvis was almost completely poor. The autonomous emergency braking (AEB) system of the Mercedes-Benz can respond to vulnerable road users as well as to other vehicles. The system performed well in tests of its response to pedestrians and in tests of its response to cyclists, with collisions avoided in many cases.

Version 251122

SAFETY ASSIST

Total 13.5 Pts / 84%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Speed Assistance

2.5 / 3 Pts

System Name	Speed Limit Assist
Speed Limit Information Function	Camera & Map, subsigns supported
Speed Limitation Function	System advised (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

2.0 / 3 Pts

Seatbelt Reminder

1.0 / 2 Pts

Applies To	Front and rear seats		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual	●	●	●
Audible	●	●	●
Occupant Detection	—	●	●

● Pass ● Fail — Not available

Driver Monitoring

1.0 / 1 Pts

System Name	Attention Assist
Type	Driver input
Operational From	60 km/h

Version 251122

SAFETY ASSIST

Total 13.5 Pts / 84%

Lane Support

3.3 / 4 Pts

System Name	Active Lane Keeping Assist
Type	LKA and ELK
Operational From	60 km/h
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	GOOD
Lane Keep Assist	GOOD
Human Machine Interface	GOOD

AEB Car-to-Car

5.7 / 6 Pts

System Name	Active Brake Assist
Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning
Operational From	7 km/h
Sensor Used	camera and radar

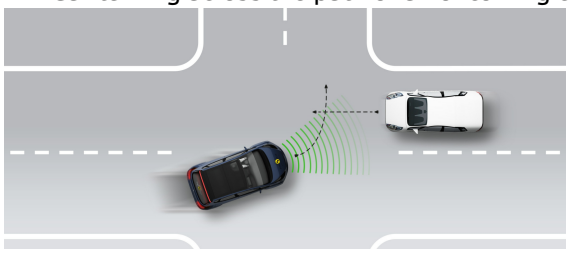
Version 251122

SAFETY ASSIST

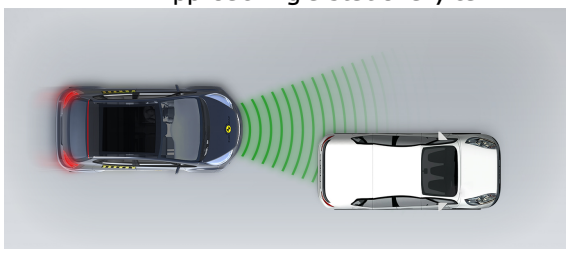
Total 13.5 Pts / 84%

- **Autobrake function only**

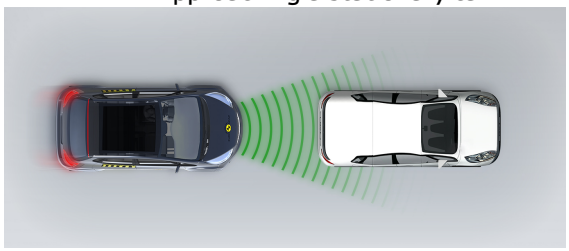
Car turning across the path of an oncoming car



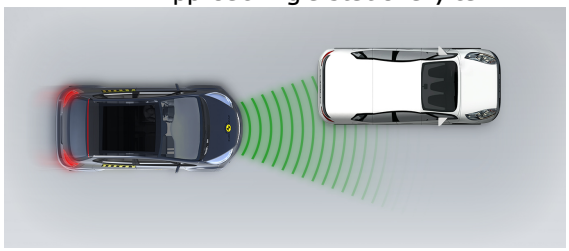
Approaching a stationary car



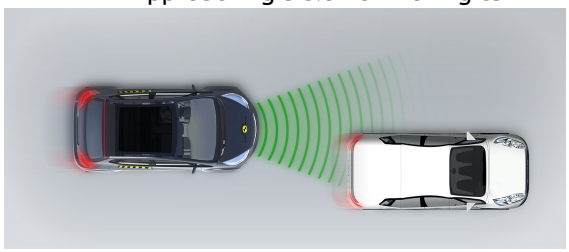
Approaching a stationary car



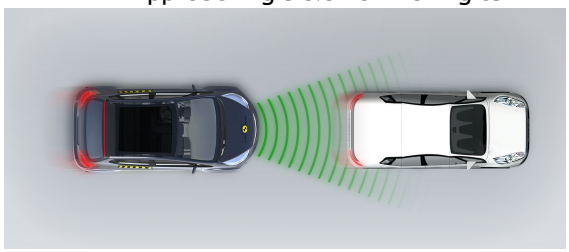
Approaching a stationary car



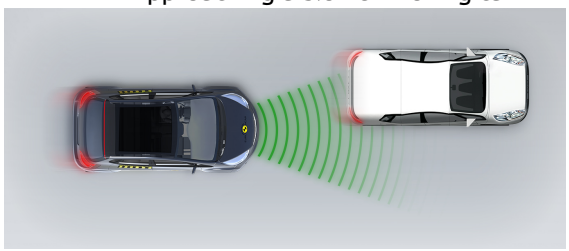
Approaching a slower moving car



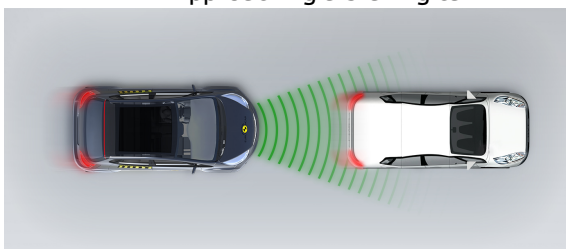
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car

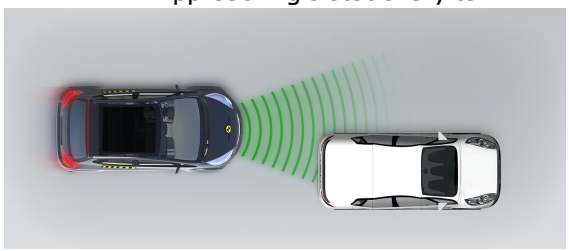


SAFETY ASSIST

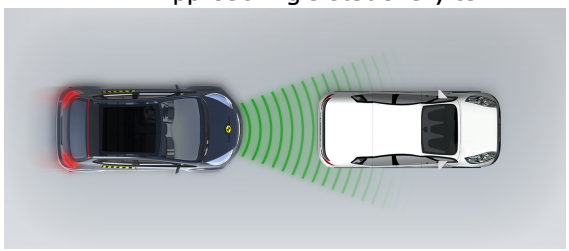
Total 13.5 Pts / 84%

- **Driver reacts to warning**

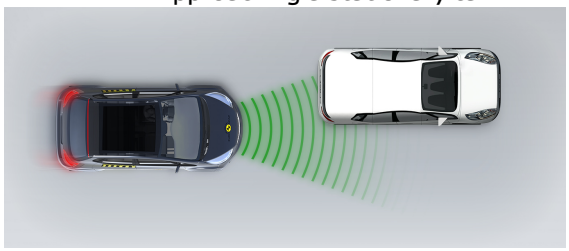
Approaching a stationary car



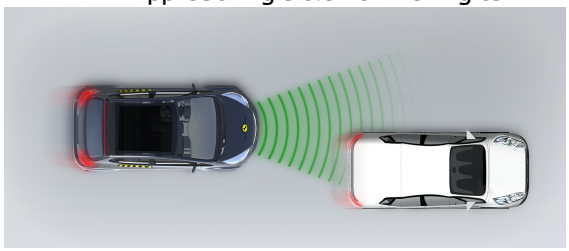
Approaching a stationary car



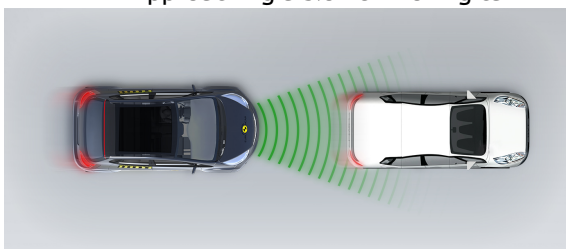
Approaching a stationary car



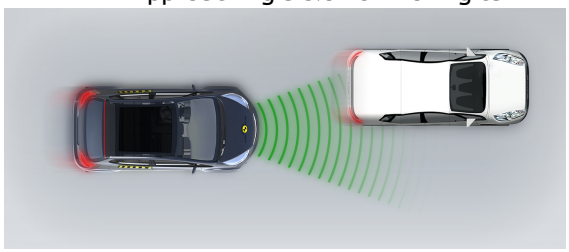
Approaching a slower moving car



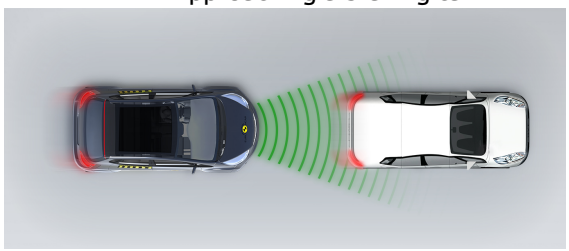
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



Version 251122

SAFETY ASSIST

Total 13.5 Pts / 84%

Comments

The autonomous emergency braking (AEB) system of the Mercedes-Benz GLC performed well in tests of its reaction to other vehicles. A seatbelt reminder system is fitted as standard to the front and rear seats and the car is equipped with a system to detect driver fatigue. The lane support system gently corrects the vehicle's path if it is drifting out of lane, and also intervenes in some more critical situations. A driver-set speed limiter is standard across the GLC range.

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine	Model Name/Code	Drivetrain	Rating Applies	
				LHD	RHD
5 door SUV	2.0 diesel	GLC 220d 4MATIC *	4 x 4	✓	✓
5 door SUV	2.0 diesel	GLC 300d 4MATIC	4 x 4	✓	✓
5 door SUV	2.0 petrol	GLC 200 4MATIC	4 x 4	✓	✓
5 door SUV	2.0 petrol	GLC 300 4MATIC	4 x 4	✓	✓
5 door SUV	2.0 petrol + e-engine	GLC 300e 4MATIC **	4 x 4	-	-
5 door SUV	2.0 petrol + e-engine	GLC 400e 4MATIC **	4 x 4	-	-

* Tested variant

** Additional tests needed

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
December 2022	Rating Published	2022 ★★★★★	✓

Version 251122