



## Mercedes GLC 220 d 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Der Mercedes GLC ist inzwischen ein fester Bestandteil des Straßenbildes. Kein Wunder, erfreut sich das Mittelklasse-SUV der Stuttgarter hierzulande doch großer Beliebtheit und ist das meistverkaufte Premium-SUV in dieser Klasse. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand. Die Designer haben dem Allradler ein schickes Karosseriekleid im SUV-Look verpasst, unter dem sich aus der C-Klasse bekannte Technik verbirgt. Dementsprechend fährt sich der GLC ähnlich wie eine Limousine. Der Fahrkomfort liegt auf hohem Niveau, was neben der guten Geräuschdämmung auch an der optionalen Luftfederung des Testwagens liegt. Bei der Fahrdynamik merkt man dem GLC die konzeptbedingten Nachteile eines SUV - hohes Gewicht und hoher Aufbau - allerdings an. Fürs Kurvenrübern ist der Stuttgarter nicht gemacht, ihm liegt das entspannte Kilometerfressen.

Neben der gediegenen Verarbeitungs- und Materialqualität überzeugt die umfangreiche Sicherheitsausstattung, für die man aber wie für manch' andere Annehmlichkeit tief in die Tasche greifen muss. Ärgerlich ist die teils sehr kleinliche Aufpreispolitik der Stuttgarter - selbst ein Reifenpannenset oder ein standesgemäß großer Tank kosten Aufpreis. Die Bedienung ist ebenfalls verbesserungswürdig, das kann die deutsche Konkurrenz besser. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, BMW X3, Lexus NX, Porsche Macan, Volvo XC60.

- ⊕ gute Material- und Verarbeitungsqualität, hoher Fahrkomfort, umfangreiche (optionale) Assistenzsysteme
- ⊖ kleinliche Aufpreispolitik, nur Halogenlicht serienmäßig, teils umständliche Bedienung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,3

### Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,6 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt kaum Anlass zur Klage. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, alle Anbauteile sind sauber eingepasst und die Türen fallen satt ins Schloss. Der Motorraum ist von unten komplett verkleidet, und auch der restliche Unterboden

zeigt sich weitgehend glattflächig.

Das hohe Qualitätsniveau setzt sich im Innenraum fort: Die verwendeten Materialien der solide verarbeiteten Interieurteile machen einen wertigen Eindruck und gefallen mit angenehmer Haptik.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

540 Kilogramm Zuladung bietet der Testwagen - davon können 75 kg auf das Dach (Reling optional) und 80 kg auf die Anhängerkupplung verteilt werden. Gebremste Anhänger dürfen stattliche 2,5 Tonnen schwer sein. Die 50 Liter Diesel, die in den Tank passen, reichen für eine Reichweite von 845 Kilometern. Optional gibt es einen 66 Liter großen Tank, dann kommt man etwa 1.115 Kilometer weit - jeweils auf Basis des EcoTest-Verbrauchs.

Die Dimensionen des GLC disqualifizieren ihn noch nicht

für den Stadtverkehr, es bereitet mitunter aber schon etwas Mühe, das über 4,66 Meter lange und mit Spiegeln 2,1 Meter breite SUV durch Engstellen zu bugsieren.

⊕ Der AdBlue-Tank ist ordentliche 27,5 Liter groß und der dazugehörige Stutzen leicht zugänglich.

⊖ Bordwerkzeug und ein Wagenheber sind lediglich gegen Aufpreis an Bord.

### 3,0 Licht und Sicht

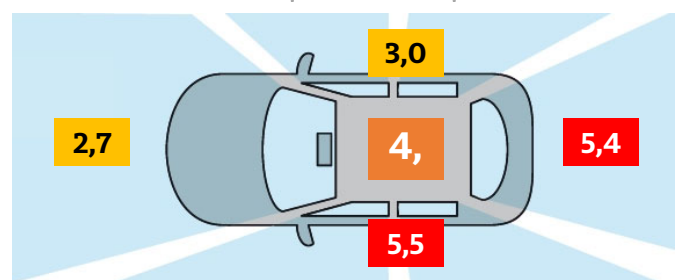
Sämtliche Parkhilfen kosten für den GLC 220d Aufpreis. Um das Rangieren zu erleichtern, sollte man die Einparkhilfe (vorn und hinten) inklusive des Einparkassistenten ordern. Für noch bessere Sicht sorgen die Rückfahr- sowie die 360-Grad-Kamera, die dank zusätzlicher Kameras in den Außenspiegeln und an der Fahrzeugfront ein Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive erzeugt (im Testwagen). Die beiden Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typisch recht hohen Sitzposition gut. Ein echtes

Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind die optionalen LED-Scheinwerfer samt adaptiver Lichtverteilung sowie Kurven- und Abbiegelicht. Ordert man dann noch den adaptiven Fernlichtassistenten, lässt die Fahrbahnausleuchtung bei Nacht keinerlei Wünsche mehr offen. Eine Scheinwerferreinigungsanlage spart sich der Mercedes jedoch.

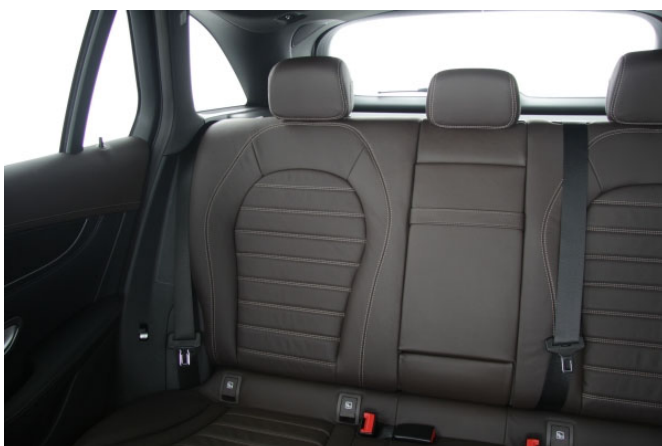
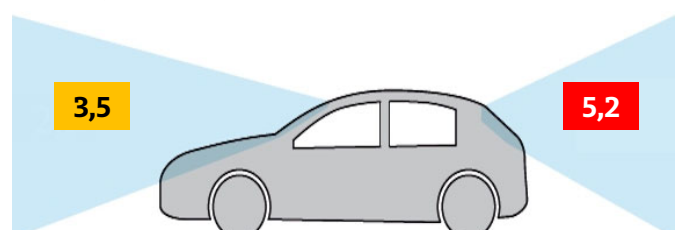
#### Rundumsicht

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.



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

⊖ Die Rundumsicht wird durch die recht breiten A-Säulen sowie die wuchtigen D-Säulen beeinträchtigt. Hindernisse hinter dem Fahrzeug lassen sich aufgrund des

hohen Heckabschlusses erst in größerer Entfernung erkennen.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Die gute Sitzhöhe ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das lediglich durch den sehr hohen Schweller beeinträchtigt wird. Auch in den Fahrzeugfond steigt man dank der

hohen Rückbank recht komfortabel ein, nur der Radlauf ragt relativ weit in den Türausschnitt.

⊖ Die Arretierungen halten die hinteren Türen nicht zuverlässig offen.

## 2,6 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des GLC fällt für ein SUV dieser Größe nicht sonderlich groß aus. Mit aufgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 350 Liter. Entfernt man die Gepäckabdeckung und belädt den Mercedes dachhoch, sind es 550 Liter. Dann passen neun Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante auf 725 Liter, bei Beladung bis unter das Dach auf 1.335 Liter.

Unter dem Kofferraumboden stehen noch stattliche 130 Liter Stauraum zur Verfügung.



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum des GLC zwar von ordentlicher Größe, jedoch kein Lademeister. Ein etwas kleinerer Mazda CX-5 bietet dagegen rund 100 l mehr Platz für das Gepäck.

## 2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante liegt mit knapp 74 Zentimetern recht hoch, wodurch man das Ladegut weit anheben muss. Ist wie im Falle des Testwagens die optionale Luftfederung an Bord, lässt sich die Karosserie und damit auch die Ladekante per Knopfdruck immerhin um 40 Millimeter absenken.

⊕ Die Kofferraumklappe des SUV öffnet recht weit, sodass auch knapp zwei Meter große Personen nicht Gefahr laufen, sich den Kopf daran zu stoßen. Der Testwagen war mit der optionalen elektrischen Heckklappenbetätigung zum Öffnen und Schließen ausgestattet. Damit lässt sich die Klappe von außen per

Taste am Kofferraum, mit der Funkfernbedienung oder über eine Taste in der Fahrertür betätigen. Zudem bietet Mercedes ein Keyless-Go-Komfort-Paket an. Dann öffnet die Klappe auch automatisch, wenn man den Schlüssel bei sich trägt und den Fuß unter die Stoßstange hält (nicht im Testwagen). Kofferraumboden und Ladekante befinden sich auf einer Ebene.

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das Umlegen der dreigeteilten Rücksitzlehne geht leicht von der Hand. Nach Tastendruck im Kofferraum oder vorn am Sitz (dort gegen Aufpreis) klappen die federvorgespannten Lehnen um und schaffen eine ebene Ladefläche. Das Aufstellen der Lehnen erfordert allerdings einen etwas erhöhten Kraftaufwand.

Kleinkram lässt sich unter dem Kofferraumboden oder links in einem Netz im Kofferraum verstauen, auch stehen Taschenhaken zur Verfügung. Optional gibt es noch ein Kofferraumnetz am Ladeboden sowie ein Schloss für das Ablagefach unter dem Kofferraumboden.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

Das auf den ersten Blick dank recht weniger Tasten übersichtliche Cockpit offenbart bei genauerer Betrachtung doch ein paar Schwächen. So ist die Menüführung mittels Dreh-Drück-Reglers sowie des Touchpads teilweise unlogisch und erfordert eine längere Eingewöhnung. Teilweise sind Fahrzeugeinstellungen über Lenkradtasten im Kombiinstrument abrufbar, teilweise werden Fahrzeugeinstellungen aber auch im Mitteldisplay vorgenommen. In der Summe erfordert der GLC eine recht lange Eingewöhnung, bis man mit allen Funktionen zurechtkommt.

⊕ Die Grundfunktionen des Autos sind aber leicht verständlich, Sitze und Lenkrad lassen sich für fast alle Fahrerstaturen problemlos einstellen. Auch Licht und Klimaanlage sind einfach zu bedienen, darüber hinaus sind bei Dunkelheit annähernd alle Bedienelemente vorbildlich beleuchtet. Ebenso gefällt der Getriebewählhebel mit logischer Bedienung und vor allem guter Erreichbarkeit: Er ist als Lenkstockhebel ausgeführt.

⊖ Zwar hat auch dieser Mercedes jetzt eine elektrische Handbremse, was aber die zuständige Taste - wie anno dazumal die mechanische Mercedes-Handbremse - vor



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

dem linken Fahrerknien verloren hat, bleibt Daimlers Geheimnis. Auf diese Weise kann kein Mitfahrer im Notfall eine kontrollierte Notbremsung einleiten, sonst einer der Vorteile einer elektrischen Handbremse. Darüber hinaus ist der Warnblinkschalter zu klein und fällt so nicht gleich ins Auge.

### 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Mercedes bietet fast alles, was es aktuell in Sachen Multimedia gibt. Serienmäßig sind aber nur ein FM-Radio mit CD-Spieler, Bluetooth-Anbindung für Audio-Streaming und Telefonie sowie zwei USB-Anschlüsse. Hat man sein Handy gekoppelt, können auch die Mercedes-Benz Apps genutzt werden.

Optional lässt sich noch einiges in den Stuttgarter

verbauen: TV-Funktion, digitaler Radioempfang (diese beiden aber nicht gemeinsam), ein Touchpad zur Zeicheneingabe, online-basierte Navigation, SIM-Kartenleser, Apple CarPlay oder Android Auto (nicht in Kombination mit Comand Online) sind nur ein paar Beispiele. Auch Stromanschlüsse in Form von weiteren 12-/230 V-Steckdosen sind erhältlich.

### 1,7 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot fällt in der ersten Reihe großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis zu zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Insassen ausreichen. Die Innenbreite ist ebenso zufriedenstellend wie das Raumgefühl, das durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole sowie den dunklen Dachhimmel des

Testwagens etwas geschmälert wird.



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

### 2,0 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe bietet der GLC den Insassen gute Platzverhältnisse. Selbst knapp zwei Meter große Personen finden ausreichend Bewegungsfreiheit vor. Das gute Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie und den dunklen Dachhimmel etwas geschmälert.

## 2,6 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Innenraums bietet der GLC nur Hausmannskost. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten lassen sich weder die Rücksitzlehnen in der Neigung verstellen noch die Rückbank in Längsrichtung verschieben.

Ablagen findet man genügend. Vorn gibt es zwei Becher-

halter, große Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole. Hinten hat der Mercedes Türfächer mit Flaschenhaltern sowie Getränkehalter und eine Ablage in der Mittelarmlehne zu bieten. In dieser Fahrzeugklasse dreist sind aber die beim Testwagen fehlenden Lehnentaschen - diese kosten Aufpreis.

## 2,0 KOMFORT

### 1,8 Federung

Alternativ zum Standardfahrwerk gibt es noch das im Testwagen verbaute, adaptive und in den drei Charakteristika Comfort, Sport und Sport+ voreinstellbare Luftfederfahrwerk. Dieses senkt bei höherem Tempo das Fahrwerk etwas ab, um den Luftwiderstand zu reduzieren, abgesehen davon hält es das Fahrzeugniveau unabhängig von der Beladung konstant.

⊕ Um die Karosseriebewegungen des hohen SUV-Aufbaus zu begrenzen, ist die Federung selbst in der Stellung Comfort nicht ganz so weich abgestimmt, wie man es von den Mercedes-Limousinen kennt. Dennoch

zählt der gebotene Komfort zum Besten, was man im Bereich der Mittelklasse-SUV findet. Kurze wie lange Wellen verdaut das Fahrwerk sehr gekonnt, dabei hält sich das Nachschwingen bei tiefgezogenen Autobahnwellen in Grenzen.

Bei kleineren Unebenheiten zeigen sich die Federelemente bei langsamer Fahrt etwas steifbeinig. Grobe Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel, verarbeitet die Federung aber insgesamt gekonnt und dank der üppigen Federwege werden selbst Unebenheiten, wie Querfugen oder Geschwindigkeitshügel, gelassen geschluckt.

### 2,4 Sitze

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

Die Höhe sowie die Neigung der Lehne sind bereits ab

Werk elektrisch verstellbar.

Die Sitze des Testwagens sind passend geformt und bieten auch auf Langstrecken einen guten Sitzkomfort. Der Seitenhalt in sportlich genommenen Kurven fällt zufriedenstellend aus.

Hinten sitzt man nicht ganz so komfortabel, vor allem die Beinauflage ist recht kurz. Aber auch hier lassen sich längere Strecken problemlos absolvieren. Nur nicht auf dem Mittelsitz, dieser ist schlicht unbequem.

### 2,5 Innengeräusch

⊕ Der gute Geräuschkomfort trägt seinen Teil zum hohen Komfortniveau des SUV bei. Der bei 130 km/h ermittelte Geräuschpegel liegt bei recht niedrigen 66,8 dB(A). Zwar

hört man den Diesel, aber er drängt sich nie akustisch auf. Die Windgeräusche fallen bei Autobahntempo am stärksten auf, bleiben aber noch recht dezent.

### 1,7 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk ist der Mercedes GLC mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Der Testwagen hatte die optionale Drei-Zonen-Klimaautomatik an Bord, mit der sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung für beide Vordersitze separat eingestellt werden können. Auch ein Luftgütesensor samt automatischer Umluftsteuerung,

ein Aktivkohlefilter zur Geruchsreduktion sowie eine Funktion zur Motorrestwärmenutzung zählen zum Ausstattungsumfang der Drei-Zonen-Klimaautomatik. Gegen weiteren Aufpreis gibt es zudem das Airbalance-Paket inklusive Ionisierung, welches nochmals für eine verbesserte Luftfilterung samt Beduftung sorgen soll.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 170 PS leistende Vierzylinder-Diesel entwickelt satte 400 Newtonmeter Drehmoment, das dank der Stufenaufladung bereits ab 1.400 Umdrehungen pro Minute abrufbar ist. Das Aggregat kommt mit den knapp zwei Tonnen Leergewicht des Testwagens erstaunlich gut zurecht, ist jedoch natürlich keine Ausgeburt an Temperament. Laut Hersteller erledigt der GLC 220 d den Standardsprint auf 100 km/h in 8,3 Sekunden, die

Höchstgeschwindigkeit beträgt 210 km/h.

Die ADAC Fahrleistungsmessungen fallen gut aus: In 5,7 Sekunden wird der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert. Das Einfädeln in den fließenden Verkehr, dargestellt durch die Beschleunigungsmessung von 15 auf 30 km/h, stellt kein Problem dar: Dafür braucht der Mercedes nur 0,8 Sekunden.

### 2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Zwar ist der Diesel im GLC 220 d kein Ausbund an Laufkultur, durch die gute Entkopplung des Antriebs vom Innenraum dringen aber kaum Vibrationen zu den Insassen durch. Das Automatikgetriebe sorgt dafür, dass der Motor nicht mit zu niedrigen Drehzahlen läuft und

nervende Dröhngeräusche entstehen. Beim Ausdrehen klingt der Selbstzünder allerdings etwas angestrengt und brummig, sein Wohlfühlbereich liegt eher bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen.

### 0,9 Schaltung/Getriebe

Sämtliche GLC-Modelle sind mit einem Automatikgetriebe ausgestattet, ein manuelles Schaltgetriebe ist für das Stuttgarter SUV nicht mehr zu haben.

⊕ Die Neunstufen-Wandlerautomatik überzeugt mit sanften Schaltvorgängen und passenden Schaltpunkten. Möchte man stärker beschleunigen, schaltet das Getriebe spontan auch mehrere Gänge zurück und sorgt damit für flottes Vorankommen. Das Anfahren erfolgt sehr komfortabel, und dank der guten Kriechfunktion gelingt

auch langsames Rangieren sehr gut. Möchte man zügig anfahren und drückt das Gaspedal schnell durch, beschleunigt der GLC jedoch erst mit einer gewissen Verzögerung, da die Steuerung der Automatik erst noch den richtigen Gang sucht.

Trotz der weiten Spreizung ist das Getriebe dank der neun Fahrstufen eng gestuft, die Drehzahlsprünge fallen dementsprechend klein aus. Der höchste Gang ist sehr lang übersetzt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit entspannten 1.800 Umdrehungen pro Minute.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,0 Fahrstabilität

⊕ Der GLC weist eine hohe Fahrsicherheit auf. Das hohe Gewicht des Autos fordert das ESP zwar stark, wenn man in Richtung Grenzbereich kommt. Die Regelung ist aber ausgezeichnet. So wird beispielsweise der Mercedes im ADAC Ausweichtest beim ersten Lenkmanöver deutlich eingebremst und kann in Folge den Parcours problemlos durchfahren. Das Ganze fühlt sich wenig sportlich an, an

der Fahrsicherheit gibt es jedoch wenig zu kritisieren. Die Traktion ist dank des Allradantriebs hervorragend, die Stabilität bei Lastwechseln ist ebenfalls hoch und wird bei Bedarf noch vom ESP unterstützt. Der Geradeauslauf ist vorbildlich, hier zeigt der Mercedes stoische Gelassenheit.

### 1,8 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist gelungen. Zwar zeigt sie sich nicht besonders mitteilungsfreudig über den Straßenzustand, das passt so aber zum schweren SUV. Dank der stabilen Zentrierung des Lenkrads lässt sich der Wagen entspannt

fahren, das Lenkkraftniveau passt sich der Geschwindigkeit an und ist so dem Fahrzustand fast immer angemessen.

Nur die Zielgenauigkeit auf kurvigen Landstraßen leidet etwas unter den ausgeprägten Karosseriebewegungen. Mit 2,2 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung für ein SUV sehr direkt ausgelegt.

### 2,3 Bremse

⊕ 34,6 Meter braucht der Testwagen, um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen. Insbesondere angesichts der Fahrzeugmasse ist dies ein guter Wert. Das Bremspedal überzeugt mit guter Rückmeldung und Dosierbarkeit.

## 1,6 SICHERHEIT

### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Ganz im Selbstverständnis der Marke fährt der Mercedes so ziemlich alles auf, was es aktuell an aktiven Sicherheitssystemen gibt. Serienmäßig ist eine Auffahr- und Kollisionswarnung mit aktivem Bremsassistenten. Auch ein Müdigkeitswarner sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem sind stets an Bord.

Ordert man noch optional Totwinkel- und Spurhalteassistenten, Abstandsregeltempomat mit Stauassistenten und das crashvorbereitende Pre-Safe-System, ist man sehr gut geschützt.

Auch das Head-up-Display erhöht gegen Aufpreis die Sicherheit, da man weniger oft den Blick von der Straße nehmen muss.
























### 1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest überzeugt der GLC mit 95 Prozent der Punkte für die Insassensicherheit (Stand Dezember 2016). Serienmäßig ist der Schwabe mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Optional gibt es auch Seitenairbags hinten. Nach einem Unfall kann die fahrzeugspezifische Rettungskarte von den Rettungskräften per QR-Code am Fahrzeug abgefragt werden, zusätzlich überträgt das serienmäßige, automatische Notrufsystem die Fahrzeugdaten an die Rettungsleitstelle.

Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis knapp 1,95 Meter, hinten reichen sie nur bis 1,70 Meter Körpergröße.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Platz und sind so unter Umständen nicht gleich auffindbar.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

## 2,3 Kindersicherheit

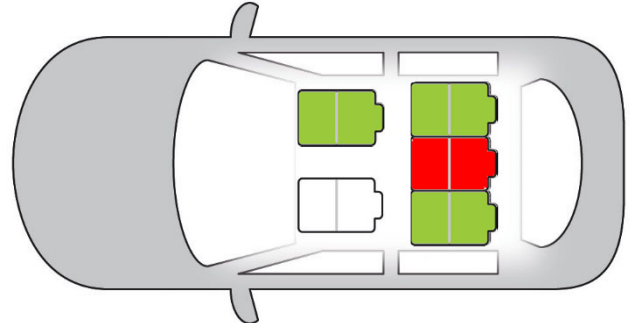
⊕ 89 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit sind ein gutes Ergebnis für den GLC im ADAC Crashtest. Isofix samt Ankerhaken und i-Size-Freigabe bieten die hinteren äußeren Sitze, damit sind Kindersitze einfach anzubringen. Auch mit dem Gurt lassen sich Kindersitze einfach lagestabil montieren. Die großen Türen und die fixierten Gurtschlösser erleichtern dabei die Handhabung. Kindersitze mit Base schränken die Längsverstellung der Vordersitze deutlich ein - hier gilt umso mehr der Rat, Kindersitze vor dem Kauf immer probeweise zu befestigen. Der Beifahrersitz bietet kein Isofix, dafür jedoch passende Gurtanlenkpunkte. Der Beifahrer-Airbag wird bei einem installierten Sitz automatisch deaktiviert, dafür sorgt ein Drucksensor im Sitz.

⊖ Der mittlere Fondsitz ist für die Montage von Kindersitzen ungeeignet. Der Abstand zwischen Gurtschloss und Gurt ist zu eng, eine lagestabile Fixierung damit nicht möglich. Die Kindersicherung lässt sich per

Schalter an den Türen und damit auch von Kindern leicht bedienen - keine sinnvolle Konstruktion.

### Kindersitze

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



### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

## 2,2 Fußgängerschutz

⊕ Mit 83 Prozent der Punkte erreicht der Mercedes in diesem Kapitel des ADAC Crashtests ein gutes Ergebnis, auch dank der aktiven Motorhaube. Diese stellt sich leicht

auf, um den Aufprall auf das Auto möglichst abzufedern. Um Unfälle mit Personen gleich ganz zu vermeiden, gibt es optional einen Fußgänger-Notbremsassistenten.

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der im ADAC EcoTest ermittelte CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 187 g/km, der daraus resultierende Testverbrauch 5,9 l/100 km. Angesichts der Fahrleistungen geht der Wert in Ordnung, absolut gesehen liegt der Mercedes damit aber nicht mehr unter den guten Fahrzeugen. In der Stadt ist der Verbrauch bei 6,4, außerorts bei 5,1 und auf der Autobahn bei 6,9 l/100 km. Damit erreicht der GLC 220 d nur 21 von 60 Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel.

## 2,5 Schadstoffe

⊕ Das SCR-System mit Harnstoffeinspritzung zeigt Wirkung. Nur im wegen der hohen Lasten anspruchsvollen Autobahnanteil des ADAC EcoTest ist der NO<sub>x</sub>-Ausstoß noch etwas erhöht. Da der Mercedes ansonsten keine Auffälligkeiten hat, kann er in diesem

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Kapitel 35 von 50 Punkten abstauben. Die insgesamt erreichten 56 Punkte reichen für drei Sterne im EcoTest.



## 3,3 AUTOKOSTEN

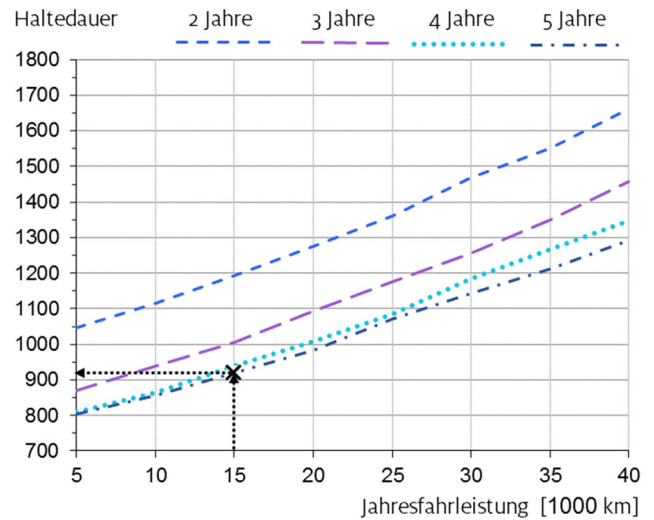
### 3,3 Monatliche Gesamtkosten

Happige 46.148 Euro verlangt Mercedes für den kleinsten Diesel im GLC. Für die meisten Annehmlichkeiten und manche Selbstverständlichkeiten nimmt Mercedes dann aber nochmal einen Aufpreis, so landet man mit einigen Extras, wie beim Testwagen, schnell bei über 70.000 Euro. Hinzu kommt, dass sich die Schwaben bei der Preispolitik teils sehr kleinlich zeigen: Ein Reifenpannenset oder ein größerer Tank kosten jeweils 60 Euro Aufpreis. Das ist besonders für ein Fahrzeug dieser Preiskategorie unerschämmt.

Die Versicherungseinstufungen sind nicht besonders niedrig, auch die Steuer von 277 Euro pro Jahr ist dieseltypisch happig. Mercedes gibt auf das Fahrzeug zwei und gegen Durchrostung 30 Jahre Garantie. Auf eine Lackgarantie verzichten die Schwaben allerdings.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 919 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	250 4MATIC 9G-TRONIC	300 4MATIC 9G-TRONIC	350 e 4MATIC 7G-TRONIC PLUS	220 d 4MATIC 9G-TRONIC	250 d 4MATIC 9G-TRONIC	350 d 4MATIC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	4/1991	4/1991	4/2143	4/2143	6/2987
Leistung [kW (PS)]	155 (211)	180 (245)	235 (320)	125 (170)	150 (204)	190 (258)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1200	370/1300	560/n.b.	400/1400	500/1600	620/1600
0-100 km/h [s]	7,3	6,5	5,9	8,3	7,6	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	236	235	210	222	238
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,5   S	7,2   SP	2,5   S	5,0   D	5,0   D	5,9   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	152	163	59	129	129	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/26/26	22/26/26	22/25/23	20/25/26	20/25/26	20/27/26
Steuer pro Jahr [Euro]	154	176	40	277	277	413
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	944	1012	953	919	936	1064
Preis [Euro]	45.791	50.224	53.110	46.148	47.695	53.288

#### 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-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.143 ccm
Leistung	125 kW/170 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km	5,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	129 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	k.A./0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.656/1.890/1.639 mm
Leergewicht/Zuladung	1.845/655 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505/1.600 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Bremen

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 101V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,1/6,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	156 g/km (WTW* 187 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.960/540 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/725/1.335 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>102 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>114 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>149 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>554 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	919 Euro		
Steuer pro Jahr	277 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/26		
Basispreis GLC 220 d 4MATIC 9G-TRONIC	46.148 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.05.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	70.525 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.150 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## 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	2.261 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.029 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.726 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.148 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (Paket)	869 Euro°
Parklenkassistent (Paket)	869 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	476 Euro°/1.607 Euro°
Head-Up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung (Paket)	3.511 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	774 Euro

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/405 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	Serie/2.499 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	2.499 Euro°/Serie
Spurassistent (Paket)	928 Euro°
Spurwechselassistent	536 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/119 Euro°/Serie/488 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.131 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (fahrerseitig)	536 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	387 Euro°/387 Euro
Lenkradheizung	309 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.142 Euro°
Metalllackierung	ab 928 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.690 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

3,3

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

Stand: März 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl