

Pressepräsentation Mercedes-Benz GLC: Das Jahr des SUV

Von Peter Schwerdtmann

Dieter Zetsche erklärte als Chef von Daimler und Mercedes-Benz das Jahr 2015 mal eben zum Jahr des SUV bei Mercedes-Benz. Gestartet war es mit der gründlich überarbeiteten M-Klasse - jetzt GLE - und dem GLE Coupé. Jetzt kommt der GLC dazu und noch in diesem Jahr dürfen wir auch das SUV zur S-Klasse, den GLS als GL-Nachfolger, erwarten. Auch ein SUV zwischen GLA und GLC auf einer kleineren Plattform lässt Zetsche durchblicken: „Den könnte man dann GLB nennen.“

Es sind auch die SUV-Modelle, die Zetsche jetzt am Rand der GLC-Vorstellung im Elsass zu der Feststellung veranlassen: „Wir laufen auf einem erfreulichen Momentum.“ In China bewege man sich trotz der aktuell kritischen Situation rasch mit einem Wachstum von 20 Prozent in den ersten vier Monaten und einem Plus im Juni von 40 Prozent. In Russland seien die Verkäufe nach Zuwachs in den ersten vier Monaten aktuell leicht rückläufig, aber man wachse beim Marktanteil. Den Drang in Sachwerte nennt Zetsche als einen der Gründe für die positive Entwicklung in kritischen Märkten, spricht aber lieber über andere Kaufgründe: „Wir stellen keine Commodities her, sondern Luxusprodukte, die Träume erfüllen.“ Das soll so weitergehen mit noch mehr Modellvielfalt. Bis 2020 werde Mercedes-Benz 40 Modelle anbieten, kündigt Zetsche an. Zur Zeit sind es rund 30.

Als der Vorgänger des GLC unter dem Namen GLK 2008 auf den Markt kam, sah die Welt noch anders aus. Der GLK gefiel sich – und später auch seinen vielen Käufern – mit einem trotzig kantigem Design à la G-Klasse. Und die Modellpalette der Stuttgarter war bescheidener. Es gab unbesetzte und noch nicht erfundene Nischen. Jetzt steht da mit dem Mercedes-Benz GLC zwischen GLA und GLE ein SUV, das den Anspruch und viele Eigenarten sowie die Komfort- und Sicherheitssysteme der viel gelobten C-Klasse in ein gefälliges SUV-Äußeres packt.

Die SUV werden für die Stuttgarter mehr und mehr zu einem Vehikel, mit dem man auch

steile Anstiege im Markt bewältigen kann. Sie zieht Mercedes-Benz bei den Absatzzahlen in die Nähe der bisher bei den Premiumanbietern an zweiter Stelle agierenden Marke Audi. Zetsche hatte das Ziel ausgegeben, Audi 2020 überholen zu wollen. Angesichts des guten Verlaufs im ersten Halbjahr sagt er jetzt: „Wenn das Ziel vorher erreicht wird, dann gibt es dafür keine negativen Kommentare.“

So etwas wie negative Kommentare haben wir nach unseren ersten Erfahrungen mit dem GLC nicht im Blick. Der GLC ist genau das, was er vorgibt zu sein: die C-Klasse mit Geländeeigenschaften, für die sich auch ein Geländeexperte nicht schämen müsste. Doch trotz der guten Klettereigenschaften wird man den GLC nur dann im Gelände sehen, wenn es etwa darum geht, den Pferdetransportanhänger aus der nassen Wiese zu ziehen. Im Übrigen gehört der GLC auf die Straße, wo er sich mit seinem Design in die heutige Mercedes-Linie einfügt: gefälliger, dynamischer und größer.

Der Paradigmenwechsel von klarer Kante auf die „sinnliche Klarheit“ genannte neue Formensprache hat nicht nur Auswirkungen für das äußere Erscheinungsbild. Auch im Innenraum bringt der Modellwechsel den GLC auf das Niveau und den Stil der C-Klasse. Zudem empfängt Insassen und Gepäck ein deutlich gewachsenes Raumangebot. Die Platzverhältnisse für die Front- wie Fondpassagiere nahmen deutlich zu: Ellenbogen- und Schulterbreite +57 mm bzw. +54 mm, Knieraum hinten +36 mm, Laderaumlänge +40 mm, Laderaubbreite +150 mm und Ladevolumen +80 Liter auf 550 Liter bis maximal 1600 Liter.

Der GLC geht in Deutschland im September mit zwei Diesel- und einem Benzinmotor an den Start. Zum Jahreswechsel soll das Plug in-Hybrid 350 e folgen. Lediglich 60 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer emittiert das 235 km/h schnelle Mid-Size-SUV mit seiner Systemleistung von 235 kW / 320 PS. Bis zu 34 km kann es rein elektrisch fahren und dank Boost-Funktion in 5,9 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen. Auch Sechszylinder passen unter die Motorhaube und werden sicherlich nicht nur in den USA, Russland und China an den Start gehen, wie Dieter Zetsche augenzwinkernd eingestand.

Mit klassenbesten Aerodynamik (Luftwiderstandsbeiwert 0,31), Leichtbau (maximal 80 kg weniger Gewicht als beim Vorgänger), überarbeiteten Antrieben und dem zur Serienausstattung gehörenden neunstufigen Automatikgetriebe 9G-Tronic soll der GLC bei gleicher Motorleistung bis zu 19 Prozenten weniger verbrauchen als der GLK. So konsumiert der GLC 250 d 4Matic mit 150 kW / 204 PS im Normverbrauchszyklus nur 5,0 l bis 5,5 l/100 km (129 g bis 143 g CO₂/km).

Serienmäßig bietet der GLC das Agility-Control-Fahrwerk mit Stahlfederung und

variablen Dämpfungssystem. Als einziges Modell in diesem Marktsegment kann das Fahrwerk optional mit der volltragenden Mehrkammerluftfederung und der elektronisch geregelten, stufenlosen Verstelldämpfung Air Body Control ausgestattet werden. Mit dem Fahrdynamikprogramm Dynamic Select können Fahr-Charakteristiken vorgewählt werden. Neben den Einstellungen Eco, Comfort, Sport, Sport+ und Individual bringt das optionale Offroad-Technik-Paket bis zu fünf zusätzliche Programme – neben „Glätte“ vier geländespezifische Fahrprogramme: Offroad, Steigung und Downhill sowie Freischaukeln mit einer Bodenfreiheit bis 227 Millimeter in Verbindung mit der Luftfederung und Anhänger.

Im GLC sind fast alle die aus der C-, E- und S-Klasse bekannten Fahrerassistenzsysteme lieferbar, die im Rahmen des Intelligent-Drive-Konzepts Daten unterschiedlicher Sensortechnologien fusionieren und so Komfort und Sicherheit deutlich erhöhen können. Zum Serienumfang gehören der Collision Prevention Assist plus, der Seitenwindassistent, der Fahrlichtassistent und der Attention Assist. Bei Ausstattung mit dem LED-Intelligent-Light-System erlaubt der Adaptive Fernlicht-Assistent Plus bei Überlandfahrten Dauerfernlicht durch gezieltes Ausblenden anderer Fahrzeuge im Fernlichtkegel. Für den GLC bietet Mercedes-Benz außerdem ein Head-up-Display.

Dieser GLC soll Mercedes-Benz mehr Erfolg bringen als sein Vorgänger GLK. Zetsche erwartete in allen Märkten so stark steigende Zahlen, dass er das erstmalige Antreten des GLC in Rechtslenker-Märkten nur als „Zusatzwachstum“ wertet. (ampnet/Sm)

Daten Mercedes-Benz GLC 250 4Matic

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,66 x 1,89 x 1,64

Radstand (m): 2,87

Motor: R4-Benziner, 1991 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 155 kW / 211 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm von 1200 - 4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 222 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,1 - 6,5 Liter

CO₂-Emissionen: 166 - 152 g/km

Effizienzklasse: B (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1735 kg / max. 665 kg

Kofferraumvolumen: 550 - 1600 Liter

Max. Anhängelast: 2400 kg

Wendekreis: 11,8 m

Räder / Reifen: 7,5 J x 17 ET 36 / 235/65 R 17

Luftwiderstandsbeiwert: 0,31

Preis: 44 506 Euro

Bilder zum Artikel



Dieter Zetsche.



Dieter Zetsche und der Mercedes-Benz GLC.



Dieter Zetsche und der Mercedes-Benz GLC.



Dieter Zetsche und der Mercedes-Benz GLC.



Mercedes-Benz GLC 4Matic.



Dieter Zetsche und der Mercedes-Benz GLC.



Mercedes-Benz GLC 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 250 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 250 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 250 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 250 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 250 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 250 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 250 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 250 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 250 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 220 d.



Mercedes-Benz GLC 220 d.



Mercedes-Benz GLC 220 d.



Mercedes-Benz GLC 220 d.



Mercedes-Benz GLC 220 d.



Mercedes-Benz GLC 220 d.



Mercedes-Benz GLC 250 4Matic.



Mercedes-Benz GLC 220 d.



Mercedes-Benz GLC 220 d.



Mercedes-Benz GLC 220 d.



Mercedes-Benz GLC 220 d.



Mercedes-Benz GLC 220 d.



Mercedes-Benz GLC 4Matic.
