
Der neue Mercedes-Benz GLC und die Alternativen

Von Jens Meiners, cen

Er will eines der beliebtesten und margenträchtigen Segmente neu aufmischen: Der neue Mercedes-Benz GLC, jetzt in der zweiten Modellgeneration – und wenn man den kantigen Vorläufer GLK mitrechnet, sogar in der dritten. Auch das jetzt vorgestellte Modell teilt sich Plattform und zahlreiche Komponenten mit der C-Klasse, basiert damit auf einer heckgetriebenen Plattform, die auf hohe Leistungen ausgelegt ist.

Von außen fällt der Generationensprung gar nicht so groß aus: Es bleibt bei gefälligen, rundlichen Formen und typischen SUV-Proportionen. Doch der cW-Wert sinkt deutlich auf 0,29, Geländetauglichkeit und Wendigkeit profitieren von Optionen wie der kamerabasierten „transparenten Motorhaube“ und der Hinterachslenkung.

Doch es gibt auch Änderungen, die nicht jedem Kunden gefallen werden. So fallen die bislang angebotenen Sechs- und Achtzylindermotoren weg, es gibt den GLC – genau wie die C-Klasse und den kompakteren GLB – nur noch mit Vierzylinder-Aggregaten, sämtlich mit zwei Litern Hubraum und entweder mit 48-Volt-Hybridisierung oder als Plug-in-Hybrid.

Zur Wahl stehen mit Ottomotor der GLC 200 mit 204 PS (150 kW) und der GLC 300 mit 258 PS (190 kW) sowie mit Dieselmotor die Typen GLC 220d mit 197 PS (145 kW) und GLC 30 d mit 269 PS (198 kW). Hinzu kommen drei Plug-In-Hybride: Der GLC 300e (Systemleistung: 230 kW/313 PS), der GLC 400e (280 kW/381 PS) und der GLC 300de (245 kW/335 PS).

Dieser Diesel-Hybridmodell ist ein Solitär unter den Premium-SUV. Und der Umstand, dass es mit einem Selbstzünder ausgerüstet ist, mildert den Verbrauchs-Schock an der Tankstelle, wenn man keine Zeit oder Gelegenheit hat, mehr oder weniger sauber erzeugten Strom in die voluminösen Akku-Pakete träufeln zu lassen. Übrigens sind die Plug-in-Hybride langsamer als ihre Schwestermodelle und der Gepäckraum schrumpft um 150 auf 470 Liter. Das Leergewicht der GLC-Modelle liegt zwischen 1925 Kilogramm für den schwächsten Benziner und beachtlichen 2415 Kilogramm für den Plug-in-Diesel.

Billig ist der neue GLC nicht: Schon für den GLC 200 werden stolze 57.632 Euro fällig. In den USA gibt es den GLC übrigens auch mit Hinterradantrieb, was ihn günstiger und etwa sparsamer macht, doch in Deutschland legen die Stuttgarter bei allen Varianten Wert auf gute Geländeeigenschaften. AMG-Versionen werden nachgereicht, doch sie verfügen – wie in der neuen C-Klasse – ausschließlich über Vierzylinderantriebe.

Wir nehmen die Vorstellung des neuen Mercedes-Benz GLC zum Anlass, einen Überblick über das Segment zu geben und die wichtigsten Konkurrenten einzuordnen – in alphabetischer Reihenfolge:

Alfa Romeo Stelvio – der Charakterdarsteller

Der dynamisch gezeichnete und ausgelegte SUV von Alfa Romeo kommt mit Vierzylinder-Diesel- und -Ottomotoren ab 190 PS (140 kW) sowie mit einem bärenstarken 2,9-Liter-V6-Turbo, der 510 PS (375 kW) liefert. An manchen Stellen lässt es der Stelvio an Perfektion vermissen, doch das macht er mit Individualismus und Charakter wett. Das sportliche Spitzenmodell Quadrifoglio (vierblättriges Kleeblatt) bietet Fahrerlebnis der Sonderklasse. Die Preise für den Stelvio beginnen bei 58.000 Euro.

Audi Q5 – der Dynamische

An Image steht er dem GLC in nichts nach, aber er verfolgt seinen eigenen Stil: der 2017 vorgestellte, im Herbst 2020 geliftete Audi Q5, den es auch als Sportback gibt. Die Form

wird geprägt durch den seitlichen Doppelschwung, bei Designern liebevoll „Donauwelle“ genannt; das Antriebsportefeuille reicht vom frontgetriebenen 2,0-Liter-TDI mit 163 PS (120 kW) bis hin zum sportlichen SQ5 TDI Quattro mit 3,0-Liter-V6-TDI und 341 PS (251 kW). Die Preise beginnen bei 49.250 Euro und damit deutlich unterhalb des GLC.

BMW X3 und X4 – der Vielseitige

Ab 53.150 Euro steht der BMW X3 in der Preisliste, das Schwestermodell X4 ist ein paar tausend Euro teurer. Dafür gibt es ein bewährtes SUV mit zahlreichen Antriebsoptionen: Sowohl Diesel- als auch Benziner-Freunde haben die Auswahl zwischen 2,0-Liter-Vierzylindern und seidenweichen 3,0-Liter-Reihen-Sechszylinder-Motoren. An der Spitze des Modellprogramms stehen X3M Competition und X4M Competition mit dem 510 PS (375 kW) starken 3,0-Liter-Sechszylinder aus M3 und M4 – einem reinen Sportmotor. Und es gibt den vollelektrischen iX3 mit 286 PS (210 kW).

DS 7 – der Extravagante

Es gab Zeiten, in denen gallische Marken die deutschen Premiumhersteller kopiert haben, doch der DS 7 spielt in Sachen Design klar die französische Karte: Edle Materialien, kristallene Formen und ungewöhnliche Stilelemente heben ihn deutlich von der Konkurrenz ab. Das Antriebs-Portefeuille ist überschaubar: Ein Vierzylinder-Diesel mit nur 130 PS (96 kW), drei Plug-in-Hybride namens E-Tense – wobei das agile Topmodell stolze 360 PS (265 kW) leistet. Preise ab 42.490 Euro.

Genesis GV70 – das Designerstück

Kaum zu glauben, dass der Genesis GV70 bei nur 47.400 Euro beginnt: Der Koreaner verströmt echtes Oberklasse-Flair, die Verarbeitungsqualität und das Gespür für Details sprengen den Klassenmaßstab. Das Coupé-Heck ist eine Hommage an den Porsche 928, vorne dominieren die futuristischen Scheinwerfer-Schlitze und der edel wirkende Kühlergrill. Den starken V6-Turbo gibt es in Europa leider nicht, dafür einen Vierzylinder-Diesel mit 148 kW/201 PS, einen Vierzylinder-Ottomotor mit 224 kW/304 PS sowie ein vollelektrisches Modell mit 360 kW (490 PS).

Jaguar F-Pace – der Klassische

In wenigen Jahren will Jaguar nur noch Elektroautos anbieten, doch aktuell gibt es erfreulicherweise noch den eleganten F-Pace, dessen Motorenpalette beim 204 PS (150 kW) starken Vierzylinder-Diesel beginnt, einen Sechszylinder-Diesel, einen Vierzylinder-Ottomotor und einen Vierzylinder-Plug-in-Hybrid umfasst und bis zum 550 PS (405 kW) starken, per Roots-Kompressor zwangsbeatmeten 5,0-Liter-V8 reicht. Der elegante Brite kostet ab 67.780 Euro.

Lexus NX – der Konsequente

Ein Hochvolt-Hybridantrieb mit Front- oder Allradantrieb und 179 kW/244 PS Systemleistung, ein Plug-In-Hybrid mit Allrad und 227 kW/309 PS Systemleistung: Der ab 47.600 Euro teure Lexus NX verbindet Komfort, ungewöhnliches Design und die sprichwörtliche Zuverlässigkeit und Qualität der Marke. Die nach dem Abgang von Infiniti einzige aktuell in Deutschland angebotene Nobelmarke aus Japan verfolgt weiterhin in vielen Punkten eigene technische und stilistische Ansätze.

Maserati Grecale - der Noble

Das abgehobenste Angebot im Segment ist der Maserati Grecale, den es mit Vierzylinder-Mildhybrid-Motoren ab 300 PS (221 kW) oder mit einem 530 PS (390 kW) starken V6-Turbo gibt. Die Preise beginnen bei 71.519 Euro, was nicht weit von einem ordentlich ausgestatteten Mercedes-Benz GLC entfernt liegt. Das Interieur und die verwendeten Materialien lassen keinen Zweifel an der Ausnahmestellung des prestigeträchtigen

Italieners.

Mercedes-Benz GLC Coupé – der Bewährte

Für die rundliche Fließheck-Variante des GLC, deren Heck mit den übergroßen Rückleuchten des früheren GLE Coupé bestückt ist, sprach bislang wenig: Sie war teurer und unpraktischer als der reguläre GLC, über die Form ließ sich streiten. Doch nun wird das Coupé, das vermutlich nicht mehr lange in den Preislisten steht, richtig interessant: Der Einstiegspreis liegt mit 54.460 Euro um mehr als 3000 Euro niedriger, und es gibt weiterhin nicht nur die AMG-Varianten mit bulligem Sechszylinder oder dem brutalen 4,0-Liter-Achtzylinder mit bis zu 510 PS (375 kW), sondern auch das GLC 400d Coupé mit dem famosen, 330 PS (243 kW) starken 3,0-Liter-Sechszylinder-Diesel.

Porsche Macan – der Sportliche

Das sportlichste Angebot im Segment kommt von Porsche, wo der noch auf dem ersten Audi Q5 basierende Macan mittlerweile sein zweites Facelift hinter sich hat. Die vom heutigen Lamborghini-Chefdesigner Mitja Borkert gezeichnete Form wirkt nach wie vor modern. Für 65.773 Euro Einstandspreis gibt es einen immerhin 265 PS (195 kW) starken Vierzylinder-Motor, und von dieser Variante ist auch der sportlich-puristische Macan T abgeleitet. Darüber rangieren der 380 PS (280 kW) starke Macan S und der Macan GTS mit 445 PS (324 kW), jeweils mit V6-Motoren. Auf Diesel- und Plug-in-Antrieben verzichtet Porsche.

Volvo XC60 – der politisch Korrekte

Früher hat sich Volvo über die Sicherheit definiert, heute versucht man es über kühl-skandinavisches Design und über die Elektrifizierung. Schon früh haben sich die Schweden verbal vom Diesel abgewendet, anhaltender Kundenwunsch sorgt allerdings dafür, dass er weiterhin in der Modellpalette verharrt. Wie der GLC setzt Volvo beim XC60 ausschließlich auf Vierzylinder-Motoren mit Diesel- oder Otto-Antrieb – hier ab 197 PS (145 kW). Außerdem gibt es Plug-in-Hybride mit bis zu 455 PS (335 kW) Systemleistung und einer technisch interessanten Kombination von Turbo- und Kompressor-Aufladung. Trotz der hohen Leistungen regeln alle Volvo-Modelle bei 180 km/h ab. Die Preise für den XC60 beginnen bei 52.200 Euro. (Jens Meiners/cen)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz GLC.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Alfa Romeo Stelvio, Sondermodell „6C Villa d’Este“.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Audi Q5 Sportback (2022).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



BMW X3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



DS 7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Genesis GV70.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Jaguar F-Pace P400e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar



Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Maserati Grecale Modena.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Maserati



Mercedes-AMG GLC 63 Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Porsche Macan GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Volvo XC60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volvo
