
Praxistest Mercedes GLC 300: Fliegender Teppich

Von Michael Kirchberger, cen

Als Mercedes 2008 das Mittelklasse-SUV GLK auflegte, waren die Ansprüche in Sachen Vertrieb aufgrund der schnell steigenden Beliebtheit dieser Klasse hoch. Mittlerweile wurden mehr als 2,6 Millionen Exemplare des 2015 auf GLC umgetauften Erfolgsmodells verkauft. Im vergangenen Jahr wurde die dritte Modellgeneration eingeführt, die in der Länge um sechs Zentimeter gewachsen ist. Nach oben geklettert sind allerdings auch die Preise.

Rund 10.000 Euro mehr kostet der GLC nun, Mercedes begründet das mit der Vielzahl von Extras, die nun, wie etwa das LED-Licht, zur Serienausstattung gehören. Außerdem markiert die bislang aufpreispflichtige Avantgarde-Version jetzt den Einstieg in die GLC-Welt.

Das Design ist ein Statement. Die Motorhaube ist sanft gewölbt, zieht sich weit nach unten über den gewaltigen Kühlergrill. Hinter dem Sternensymbol stecken die Detektoren für viele Assistenzsysteme, die Scheinwerfer sind schmal, die Lufteinlässe neben dem angedeuteten Unterfahrschutz sanft gerundet. Einen ebensolchen gibt es unter dem Heck, 19 Zoll große Leichtmetallräder geben dem SUV einen sicheren Stand.

Wir waren mit dem GLC 300 unterwegs, der wie alle Versionen der Baureihe elektrifiziert wurde, in diesem Fall durch ein Mildhybrid-System. 48-Volt-Technik ermöglicht den Einsatz eines kräftigen Starter-Generators mit Riemenantrieb. Er steuert 17 kW (23 PS) und 30 Newtonmeter Drehmoment zur Systemleistung bei, der 2,0-Liter-Turbobenziner alleine schafft 258 PS und 370 Nm Drehmomentspitze. Das reicht für ein beachtliches Sprintvermögen. In 6,2 Sekunden spurtet der leer 1925 Kilogramm wiegende GLC 300 von 0 auf 100 km/h, als Höchstgeschwindigkeit erreicht er 240 km/h. Der Verbrauch hält sich bei moderater Fahrweise tatsächlich in Grenzen. 7,4 Liter Benzin auf 100 Kilometer sind für einen Zweitonner kein schlechter Wert. Wir kamen um Durchschnitt auf 7,8 Liter, was aber auf viel Stadtverkehr und einigen Expressfahrten auf der A 5 gelegen haben dürfte.

In der Stadt verwöhnt die seidige Automatik mit ihren neun Stufen, deren Wechsel nahezu unmerklich vollzogen wird. Angenehm wirkt auch der Starter-Generator, der den Motor nach dem Abstellen beim Anhalten ohne Geruckel wieder in Gang bringt. Das ist weder mechanisch noch akustisch auffällig. Wenn Eile angesagt ist, ändert sich daran auch bei Überlandfahrten nichts, das SUV gleitet geschmeidig über die Fahrbahnen, der Federungskomfort ist formidabel. Was vor allem an der Luftfederung liegt, die für 2790 Euro im Angebot ist. Wer sie bestellt, bekommt gleich die Hinterachslenkung mit dazu, die bei geringem Tempo die Räder im Winkel von bis zu 4,5 Grad gegenläufig einschlägt. Das macht den GLC gerade beim Rangieren richtig handlich, verkleinert den Wendekreis um 90 Zentimeter auf 10,9 Meter.

Wenn es schneller geht, schlagen die Hinterräder gleichsinnig ein, das verbessert das Ansprechverhalten der Lenkung bei schnellen Spurwechseln und verleiht dem allradgetriebenen GLC auch in Kurven erstaunliche Kursgenauigkeit. Die Karosserieneigungen sind zu vernachlässigen, dabei findet die Federung immer ein passendes Maß zwischen sportlicher Straffheit und säntfengleichem Komfort. Ein fliegender Teppich könnte es nicht besser machen.

Der Einstieg ist vorne wie hinten angenehm, die Fondpassagiere reisen in besten Platzverhältnissen ohne mit den Knien oder den Füßen den Vordersitz zu berühren, auch über dem Scheitel ist noch genügend Raum. Die Rückbank ist im Verhältnis 40:20:40 umklappbar, das Kofferraumvolumen lässt sich mit ihrer Hilfe von stolzen 600 auf 1640

Liter steigern. Wenig hilfreich sind jedoch die seitlichen Trittbretter, die dem GLK gegen 600 Euro Aufpreis einen ausgeprägteren Offroad-Charakter geben sollen. Nur mit großer Mühe ist ihre Berührung beim Aussteigen vermeidbar, das hinterlässt nach Schlechtwetterfahrten oder gar dem Geländeeinsatz deutliche Spuren an den Hosenbeinen.

Dem Chauffeur fällt sofort das leicht ihm zugeneigte Zentraldisplay im XL-Format auf, Tesla lässt grüßen. Fast zwölf Zoll misst es in der Diagonalen, die ehemaligen Rundinstrumente werden ebenfalls durch einen Monitor ersetzt. Die Bedienung gleicht der in der C-Klasse, an die kleinen Touchpads am Lenkrad haben wir uns dennoch noch nicht gewöhnt. Es ist einfach umständlich, den Spurhalteassistenten in drei Schritten abzuschalten und dabei mehr als einmal den Blick von der Straße auf das Display zu lenken.

Der GLC wird auch in seiner dritten Auflage viele Freunde finden. Zwar ist noch immer umstritten, ob zwei Tonnen schwere Fahrzeuge heute zeitgemäß sind. Der vermeintlich höhere Preis ist jednefalls in der Tat mit dem deutlich gestiegenen Ausstattungsumfang zu begründen. Bei den Assistenten müssen nur die Abstandregelung und die Verkehrsschild-Erkennung extra bezahlt werden. (Michael Kirchberger/cen)

Daten Mercedes GLC 300 4-Matic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,72 x 1,89 x 1,64

Radstand (m): 2,89

Antrieb: R4-Turbobenziner, 1999 ccm, Direkteinspritzung, Allrad, 9-Gang-Aut.

Systemleistung: 207 kW / 281 PS bei 5800 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,2 Sek.

CO₂-Emissionen: 168 g/km (Euro 6e)

Verbrauch (WLTP) 7,4 Liter

Testverbrauch: 7,8 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 1925 kg / max. 585 kg

Kofferraumvolumen: 600–1640 Liter

Max. Anhängelast: 2400 kg

Wendekreis: 10,9 m

Basispreis: 68.241 Euro

Testwagenpreis: 79.789 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz GLC 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mercedes-Benz GLC 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mercedes-Benz GLC 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mercedes-Benz GLC 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mercedes-Benz GLC 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mercedes-Benz GLC 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
