Vorstellung Mercedes-Benz GLC: Vorfahrt für neue Motoren

Von Jens Meiners

Er ist eine der großen Erfolgsgeschichten aus Stuttgart-Sindelfingen: Der GLC von Mercedes-Benz, der jetzt mit einem großen Facelift in die zweite Phase seines Lebenszyklus eintritt. Dabei geht es keineswegs nur um stilistische Änderungen. Vielmehr haben die Stuttgarter auch die Technik deutlich optimiert.

Mercedes-Benz hat beinahe die gesamte Antriebspalette ausgetauscht, wobei die Vier-Zylinder-Benzinmotoren jetzt über eine 48-Volt-Hybridisierung verfügen. Die Technik kann einen deutlichen Leistungs- und Drehmomentschub liefern, um die turbotypische Anfahrschwäche zu kompensieren. Der Durchschnittsverbrauch der 197 PS (GLC 200) bzw. 258 PS (GLC 300) starken Varianten liegt bei 7,1 Litern pro 100 Kilometer. Das ist angesichts der gebotenen Fahrleistungen sowie serienmäßigem Allradantrieb und neunstufiger Automatik ein sehr guter Wert.

Die wirkliche Sensation sind allerdings die neuen Dieselmotoren der Generation OM 654. Das neue Aggregat kommt in den Leistungsstufen 163 PS (GLC 20 0d), 194 PS (GLC 220 d) und 245 PS (GLC 300d) auf den Markt, die Normverbräuche liegen hier bei nur 5,2 bis 5,7 Litern pro 100 Kilometer. Diese Werte erreicht der GLC ohne jede Hybridisierung, und es wird bereits die Abgasnorm Euro 6d erreicht, die nochmals erheblich schärfer als die obligatorische Euro-6d-Temp-Norm ist.

Diese Zykluswerte können im Realbetrieb nicht nur locker erreicht, sondern auch unterboten werden – eine Übung, mit der eine weitere, für 2020 angekündigte Variante ihre Probleme haben dürfte: Dann will Daimler einen Plug-in-Hybriden auf den Markt bringen, der mit seinen schweren Akkus erheblichen Ballast mit sich herumschleppen wird. Auch ökologischen Ballast.

Liebhaber des Selbstzünders, und davon gibt es allen Unkenrufen zum Trotz eine zunehmende Anzahl, können sich auf einen leistungsstarken Sechs-Zylinder-Diesel freuen. Und während es aktuell keine Sechs-Zylinder-Ottomotoren gibt, bleibt es beim Angebot der leistungsstarken V8-Biturbo-Motoren unter dem AMG-Label. Das Einstiegsmodell AMG GLC 63 bringt es dabei auf 476 PS, die AMG-63-S-Variante kommt sogar auf stolze 510 PS. Und während BMW mit dem kommenden X3 M und X4 M in Sachen Leistung gleichzieht, behält der AMG mit seinem drohend grollenden V8-Motor eine Alleinstellung: Bei der Konkurrenz, ob BMW, Porsche Macan oder in Zukunft Audi RS Q5, sind sechs Zylinder das Maximum.

Übrigens gibt es den GLC auch mit Wasserstoff-Brennstoffzelle: Das entsprechende Modell, 211 PS stark, hört auf die Modellbezeichnung F-Cell. Es konkurriert mit dem Elektroauto Mercedes-Benz EQC 400, das auf der gleichen Plattform steht. Für die Brennstoffzelle spricht die viel kürzere Auftankzeit und auch die gute Ökobilanz. Der F-Cell liefert 365 Newtonmeter Drehmoment und hat eine NEFZ-Normreichweite von rund 480 Kilometern.

Nach wie vor gibt es den GLC in zwei Karosserievarianten: Als klassischen SUV sowie als Coupé mit flacher abfallender Dachlinie. Die Entscheidung ist reine Geschmackssache, wobei die GLC-Form bereits so sportlich ist, dass es der Coupé-Variante eigentlich nicht mehr bedarf.

Das Fahrwerk ist so komfortabel wie präzise abgestimmt, Lenkung und Federung überzeugen restlos – auch dann, wenn das serienmäßige Stahlfahrwerk eingebaut wird. Gegen Aufpreis gibt es eine Dämpferregelung und eine Luftfederung. Wer den GLC abseits befestigter Straßen bewegen will, kann auf Offroad-Funktionen zurückgreifen, die indessen auf Software-Basis bleiben: Es gibt keine Gelände-Untersetzung. Gute Nachrichten für die Rennstrecke: Der GLC 63 AMG verfügt über ein Hinterachs-Sperrdifferential und bei der S-Variante auch über dynamische Motorlager.

Das Interieur wurde behutsam modifiziert; vor dem Fahrer spannt sich optional ein TFT-Bildschirm auf, dessen Informationen – außer beim AMG-Modell – leider ausschließlich in Tubenoptik vermittelt werden. Und das Touchpad auf der Mittelkonsole sieht zwar moderner aus als der verflossene Dreh-Drück-Steller, die Funktionalität hat jedoch gelitten.

Von außen schließlich wirkt der GLC moderner und sportlicher; LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten sind serienmäßig, und die Kühler-Kontur unterscheidet sich kaum noch von den AMG-Modellen. Die Erfolgsgeschichte dürfte mit den neuen Antrieben ungebremst weitergehen. (ampnet/jm)

Daten Mercedes-Benz GLC 300 4Matic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,67 x 1,89 x 1,64
Radstand (m): 2,87
Motor: R4-Benziner, 1991 ccm, Turbo, 48-V-Hybridisierung
Leistung: 190 kW / 258 PS bei 5800-6100 U/min
Max. Drehmoment: 370 Nm bei 1800-4000 U/min
Elektromotor: 10 kW / 16 PS
Drehmoment E-Motor: 150 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,2 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,1 Liter
CO2-Emissionen: 162 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1805 kg / max. 600 kg
Kofferraumvolumen: 580-1150 Liter
Wendekreis: 11,8 m
Bereifung: 235/65 R 17
Basispreis: 53 585 Euro

Bilder zum Artikel

Mercedes-Benz GLC 300.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC 300.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC 300.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC 300.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC 300 d.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC 300 d.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC 300 d.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC 300 d.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC 300 d.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC F-Cell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC F-Cell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC F-Cell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC F-Cell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC F-Cell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC F-Cell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC F-Cell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC F-Cell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-Benz GLC F-Cell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-AMG GLC 63 Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-AMG GLC 63 Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-AMG GLC 63 Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-AMG GLC 63 Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-AMG GLC 63 Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-AMG GLC 63 Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

Mercedes-AMG GLC 63 Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler