

Elektro-Grillmeister

Der zweite Versuch muss sitzen. Der elektrische GLC zählt zu den großen Hoffnungsträgern für die Menschen „beim Daimler“ in Stuttgart und an den weiteren Standorten.



Fotos: Maximilián Balázs/Mercedes-Benz

Der neue „Kühlergrill“ ist imposant und auf Wunsch mit 942 Leuchtpunkten illuminiert – inklusive Stern.

Die Baureihe auf der MB.EA-Plattform wird zusätzlich zum seit 2022 angebotenen Modell mit Verbrennungsmotoren (Baureihe X254) auf den Markt gebracht und soll dem Thema Elektro-SUV mit Stern endlich zum Erfolg verhelfen. Die bisherigen Vertreter dieser Fahrzeuggattung aus dem Schwäbischen waren entweder zu plump (EQC), zu teuer (EQE) oder in Sachen Reichweite und Ladeleistung nicht ganz auf der Höhe der Zeit (EQB).

Den Anfang macht zunächst der GLC 400 4Matic mit einer Gesamtleistung von 490 PS zu Preisen ab 60.000

Euro. Dass die beiden E-Maschinen gemeinsam ein Drehmoment von 800 Newtonmetern in den Asphalt stemmen und der Benz bis zu 210 km/h schnell werden kann, dürfte weitaus weniger interessieren als die Effizienz des Antriebsstrangs und das Abschneiden beim Stromladen.

In diesen Disziplinen leiht sich der GLC die Fähigkeiten des vor einigen Monaten präsentierten CLA: 800-Volt-Technologie, DC-Laden mit bis zu 330 kW maximaler Ladeleistung und ein cw-Wert, der sich sehen lassen kann (0,26). Wer sich den GLC im Detail an-

schaut, wird vermutlich über die knapp bemessenen Außenspiegelgehäuse stolpern. Sie sind ein Beispiel für eine möglichst gute Aerodynamik, ohne auf kamerabasierte Systeme umzusteigen.

Bis zu 715 Kilometer

Weil Mercedes einen größeren Akku in den Unterboden packt (94 kWh nutzbar), kommt das SUV trotz des Mehrgewichts und der größeren Stirnfläche auf dem Prüfstand fast so weit wie das viertürige Coupé: bis zu



1



2



3



4

1 Imposantes Display. Aber für manch einen Geschmack zu viel des Guten. **2** Die AGR-Sitze sind im GLC Elektro über jeden Zweifel erhaben, die Sitzposition ziemlich perfekt. **3** Bei 4,85 Metern Außenlänge geht es im Innenraum luftig zu. Der Beinwinkel stimmt. **4** Ins Heck passen mindestens 570 Liter. Wer es braucht, kann bis zu 2,4 Tonnen anhängen.

715 Kilometer. Auf einer ersten Runde über Landstraße und Autobahn wickelt die Bordcomputer-Anzeige recht deutlich vom angegebenen Normverbrauch von 14,9–18,9 kWh ab: Am Ende der etwas mehr als 120 Kilometer langen Tour standen 20,7 kWh pro 100 Kilometer in der Anzeige.

Trotzdem ereilt einen während der Testfahrt mehrmals der Gedanke: Warum nicht gleich so? Das 4,85 Meter lange E-SUV (gut zehn Zentimeter länger als der GLC mit Verbrennungsmotor) macht wenig falsch und vieles richtig gut. Die Lenkung arbeitet präzise, ohne zu direkt zu sein, und das (Luftfeder-)Fahrwerk (2.390 Euro inklusive Allradlenkung) meistert auch größere Herausforderungen in Form von Straßenunebenheiten tadellos.

Unterwegs stellt das Auto den Menschen hinterm Lenkrad vor keine schwierigen Rätselaufgaben: Obwohl der Großteil der Bedienung über das Menü des gigantischen Touch-Bildschirms abläuft, geht fast alles intuitiv von der Hand. Und sollte man sich doch mal in einem Untermenü verheddern, hilft einem die weiterentwickelte Sprachassistentin gerne weiter.

Zu viel Display?

Über die gesamte Fahrzeugbreite, also von Dachsäule zu Dachsäule, erstreckt sich der auf Wunsch erhältliche Bildschirm namens Hyperscreen vor Fahrer und Beifahrer. So zeigen es zumindest die Design-Skizzen des neuen GLC Elektro. In der rauen Wirk-

lichkeit reicht das entspiegelte Abdeckglas von Luftausströmer zu Luftausströmer und bildet hüben wie drüben eine feine Fuge. Aber mit einer Diagonalen von 39,1 Zoll ist es zweifelsohne das bisher größte Display bei Mercedes. In der Basis und den mittleren Ausstattungen arbeiten unter einem ebenfalls gemeinsamen Deckglas zwei oder drei Bildschirme; dann heißt das Technikwunder nicht Hyper-, sondern Superscreen.

Auf beiden Ausbaustufen läuft das MBUX-System der neuesten Generation ruckelfrei und in bestechender Auflösung – doch das Ablenkungspotenzial für den Fahrer steigt mit dem Anwachsen des Bildschirms weiter an. Angenehm: Auf dem Multifunktionslenkrad feiern ein Wippschalter



Echte Türgriffe (Foto). Gegen Aufpreis (Komfort-Paket Plus) gibt es ausfahrbare.

(für den Abstandstempomat) und eine Drehwalze (für die Lautstärke) ihr Comeback und bilden einen schönen Kontrapunkt zu den berührungsempfindlichen Tasten und Flächen.

Mercedes-Benz GLC 400 4Matic (94 kWh) Elektro

Preis: ab 59.900 Euro

PSM-E-Motoren | Allradantrieb

360 kW/490 PS | 800 Nm

4,3 s | 210 km/h

WLTP: 19 kWh | Reichweite: 568 km

Akku (netto): 94 kWh

Laden: AC 11 kW (Option: 22) |

DC 330 kW

Maße: 4.845 x 1.913 x 1.644 mm

Kofferraum: 570-1.740 Liter

Versicherung: HK 19 | TK 22 | VK 27

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Akku: 8 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Mehr Platz, aber kein Rollo

Acht Zentimeter mehr Radstand als bei den GLC-Geschwistern mit Benzin- oder Dieselmotor ermöglichen ein geräumigeres Platzangebot im Innern. Vor allem hinten wächst die Beinfreiheit spürbar und auch überm Scheitel bleiben einige Fingerbreit mehr Luft als bisher übrig. Teilweise

liegt das allerdings am serienmäßigen Panorama-Glasdach, das zwar getönt ist, aber kein Schattenrollo bietet. Wem die 570 Liter Kofferraum nicht reichen, kann bis zu 2,4 Tonnen an den Haken nehmen. Für ein Elektroauto klingt das viel, allerdings bringt das Fahrzeug selbst 2.535 Kilogramm auf die Waage – und dürfte sich somit nicht selbst auf einem Anhänger abschleppen.

Der im vergangenen Spätsommer auf der IAA in München enthüllte GLC Elektro ist das erste Mercedes-Modell, das die neue Designsprache auf die Straße bringen darf. Seine Silhouette und die Licht- und Schattenspiele auf den lackierten Flächen fügen sich harmonisch in die von Gordon Wagener geschaffene Modellhistorie ein.

Wer den Neuen mit silbernem Kühlergrill ordert, bekommt allerdings ganz schön viel glänzendes Material am Bug. Gegen Aufpreis von 3.000 Euro (Advanced-Plus-Paket) wird nicht nur der Zentralstern beleuchtet, sondern auch die 942 eckigen Leuchtpunkte im Grill flackern im Fahrtwind. Am Heck funkeln zusätzlich zum in der Mitte angebrachten Markenzeichen auf jeder Seite zwei stilisierte Sterne rot im Rück- beziehungsweise Bremslicht. *Paul-Janosch Ersing*



Ladeprofili (hinten rechts): 22-kW-Laden gibt es für 550 Euro als Option.