



Presse-Information

18. Juli 2023

Der neue Mercedes-AMG GLC: Performance-SUV in zwei leistungsstarken Ausprägungen

- AMG-charakteristische Designmerkmale für das Exterieur und Interieur
- AMG 2,0-Liter-Vierzylinder-Motor mit elektrischem Abgasturbolader
- Zusätzlich mit AMG-spezifischer Performance-Hybrid Technologie erhältlich
- AMG RIDE CONTROL Fahrwerk und serienmässiger Hinterachslenkung
- Umfangreiche Ausstattung und neue Design-Pakete

Schlieren. Mehr Leistung, mehr Ausstattung, mehr Fahrvergnügen: Der neue Mercedes-AMG GLC löst mit einer Vielzahl von Innovationen den sehr erfolgreichen Vorgänger ab. Der Performance-SUV ist in zwei Leistungsstufen und Ausprägungen erhältlich: als Einstiegsmodell GLC 43 4MATIC (Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,2-9,8 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 232-223 g/km)¹ und als erster Performance-Hybrid-SUV GLC 63 S E PERFORMANCE (Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,5 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 170 g/km, Stromverbrauch kombiniert 12,7 kWh/100 km)².

„Der Mercedes-AMG GLC SUV ist bei unseren Kundinnen und Kunden ein absolutes Erfolgsmodell. Unsere zwei unterschiedlich ausgeprägten Varianten für den sportlich-urbanen Lifestyle sind souveräne Allrounder und präzise auf die individuellen Kundenwünsche zugeschnitten. Mit dem E PERFORMANCE Antrieb im GLC 63 S bringen wir ausserdem den ersten Performance-Hybrid-SUV auf den Markt.

Der Allradantrieb, die aktive Hinterachslenkung und das schnell schaltende Getriebe verstärken das emotionale und AMG typische Fahrerlebnis.“

Michael Schiebe, Vorsitzender der Geschäftsführung Mercedes-AMG GmbH und Leiter Geschäftsbereiche Mercedes-Benz G-Klasse & Mercedes-Maybach

Im GLC 43 4MATIC leistet der AMG 2,0-Liter-Vierzylindermotor mit elektrischem Abgasturbolader 310 kW (421 PS) und verfügt im unteren Drehzahlbereich kurzzeitig über einen zusätzlichen Boost von 10 kW (14 PS) über den riemengetriebenen Starter-Generator (RSG). Die serienmässige Hinterachslenkung, der permanente Allradantrieb AMG Performance 4MATIC mit heckbetonter Kraftverteilung, das AMG SPEEDSHIFT MCT 9G Getriebe mit nasser Anfahrkupplung sowie das AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung tragen ebenfalls zum dynamischen Fahrerlebnis bei.

¹ Die angegebenen Werte sind die ermittelten WLTP-CO₂-Werte i.S.v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet.

² Die angegebenen Werte sind die ermittelten WLTP-CO₂-Werte i.S.v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Der Stromverbrauch wurde auf Grundlage der VO 2017/1151/EU ermittelt.

Mercedes-Benz AG | 70546 Stuttgart | T +49 711 17 0 | F +49 711 17 2 22 44 | dialog@mercedes-benz.com | www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz AG, Stuttgart | Sitz und Registergericht: Stuttgart, HRB-Nr.: 762873

Vorsitzender des Aufsichtsrats: Bernd Pischetsrieder

Vorstand: Ola Källenius, Vorsitzender; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch" neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

Der Mercedes-AMG exklusive Hybridantriebsstrang im GLC 63 S E PERFORMANCE ist ein technisches Meisterstück. Er kombiniert den AMG 2,0-Liter Turbomotor mit einer Electric Drive Unit (EDU) an der Hinterachse für ein begeisterndes Fahrerlebnis mit hoher Effizienz. Das eigenständige Hybrid-Layout sorgt neben dem deutlich spürbaren Schub auch für eine noch ausgewogenere Gewichtsverteilung – davon profitieren Fahrdynamik und Handling gleichermaßen. Das sofortige Ansprechen des Elektroantriebs an der Hinterachse, der schnelle Drehmomentaufbau sowie die zügige Leistungsabgabe sind ganz besondere Features.

Je nach Fahrprogramm und Fahrzustand boostet der Elektromotor situativ Leistung und Drehmoment zu. Und vermittelt damit entweder ein besonders komfortables oder aber ein leistungsorientiertes Fahrgefühl. Auch rein elektrisches Fahren ist möglich. Der elektrische Antriebsstrang und die High Performance Batterie mit 400 Volt Spannung sind AMG-exklusive Eigenentwicklungen. Wie in der Formel 1™ ist die Batterie mit innovativer Direkt-Kühlung der Zellen gezielt auf schnelle Leistungsabgabe und -aufnahme ausgelegt. Die kombinierte Systemleistung beträgt 500 kW (680 PS), das kombinierte maximale Systemdrehmoment 1.020 Nm.

Weiteres Highlight ist der vollvariable Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+ für noch mehr Fahrvergnügen. Hinzu kommt die serienmässige aktive Hinterachslenkung, die Agilität und Stabilität verbindet.

AMG-charakteristische Elemente im Exterieur und Interieur für sportlich-edlen Auftritt

Aussen und innen unterstreichen zahlreiche AMG-spezifische Details gleichermaßen den dynamischen wie den hochwertigen Charakter der neuen Mercedes-AMG GLC Varianten. Dazu zählen im Exterieur-Design die AMG-spezifische Kühlerverkleidung mit vertikalen Streben sowie die eigenständige Frontschürze mit Flics und verchromtem Zierelement. Flics, grosse Einlässe und Air Curtains leiten den Luftstrom gezielt zu den verschiedenen Funktionen. Harmonisch integrierte Seitenschweller-Verkleidungen, die Heckschürze in Diffusoroptik (GLC 43) beziehungsweise mit zusätzlichem Diffusorbrett (GLC 63 S) sowie die zwei Doppel-Endrohrblenden (rund beim GLC 43, trapezförmig beim GLC 63 S) runden das Design ab.

Im Innenraum sorgen AMG Sitze in Ledernachbildung ARTICO / Mikrofaser MICROCUT AMG mit eigenständiger Grafik und Bezügen für die sportliche Note. Optional stehen Polster aus Leder und Leder Nappa mit geprägtem AMG Wappen in den vorderen Kopfstützen zur Wahl. Die AMG Performance Sitze sind ebenfalls optional verfügbar.

Hinzu kommt das serienmässige AMG Performance Lenkrad in Leder Nappa (GLC 43) beziehungsweise Leder Nappa /Mikrofaser MICROCUT (GLC 63 S). Es ist unten abgeflacht, im Griffbereich perforiert und mit silberfarbenen Aluminium-Schaltpaddles ausgestattet. Die beiden runden AMG Lenkradtasten ermöglichen die schnelle und zielsichere Bedienung verschiedener fahrdynamischer Funktionen und der AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme. Abgerundet wird die sportlich-luxuriöse Atmosphäre durch AMG Sportpedale, AMG Fussmatten und beleuchtete Einstiegsleisten mit AMG Schriftzug.

Das MBUX-Infotainmentsystem beinhaltet verschiedene AMG-spezifische Anzeigen und Funktionen. Dazu zählen die eigenständigen Darstellungen im Kombiinstrument, im Hochformat-Multimedia-Zentraldisplay in der Mittelkonsole und im optionalen Head-up-Display. Der AMG-exklusive „Supersport“-Stil bietet die Möglichkeit, verschiedene Inhalte über eine vertikale Struktur einzublenden. Dazu gehören ein Setup Menü, das die aktuellen Einstellungen von Fahrwerk oder Getriebe anzeigt. Ausserdem kann sich der Fahrer oder die Fahrerin im Supersport Stil eine Navigationskarte oder Verbrauchsdaten einblenden lassen.

Integriert ist zudem AMG TRACK PACE (Serie im GLC 63 S, optional für GLC 43), der Datenlogger für den Einsatz auf der Rennstrecke. Die Software erfasst während der Fahrt über eine Rennstrecke zehnmal pro Sekunde mehr als 80 fahrzeugspezifische Daten wie zum Beispiel Geschwindigkeit, Beschleunigung und

Lenkwinkel. Ebenfalls aufschlussreich sind die Anzeige von Runden- und Sektorzeiten sowie zusätzliche Trainings- und Analyse-Tools.

AMG 2,0-Liter-Vierzylinder mit elektrischem Abgasturbolader

Herzstück der neuen Mercedes-AMG GLC Modelle ist der AMG 2,0-Liter-Vierzylindermotor, der innovative Technologien und hohes Leistungsvermögen mit vorbildlicher Effizienz verknüpft. Das Triebwerk bleibt einer markentypischen Tradition treu: Es wurde nicht nur komplett am Unternehmensstandort Affalterbach entwickelt, sondern wird dort auch nach dem Prinzip „One Man, One Engine“ in Manufakturqualität montiert. Dabei verbindet Mercedes-AMG das handwerkliche Geschick der hoch qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit den modernsten Produktionsmethoden der Industrie 4.0 und einem hohen Mass an Digitalisierung.

Das intern M139l genannte Triebwerk (l für Längseinbau) ist weltweit bislang der einzige Serienmotor, der mit einem elektrischen Abgasturbolader aufgeladen wird. Das System ist eine direkte Ableitung der Technologie, die das Mercedes-AMG Petronas F1 Team seit vielen Jahren erfolgreich in der Königsklasse des Motorsports einsetzt. Die neue Form der Aufladung garantiert über den gesamten Drehzahlbereich ein besonders spontanes Ansprechverhalten. Dies führt zu einem noch dynamischeren Fahrgefühl und steigert gleichzeitig die Effizienz.

Das Funktionsprinzip des elektrischen Abgasturboladers im Detail

Direkt auf der Welle des Turboladers - zwischen dem Turbinenrad auf der Abgasseite und dem Verdichterrad auf der Frischluftseite - ist ein rund vier Zentimeter schmaler Elektromotor integriert. Dieser treibt elektronisch gesteuert die Welle des Turboladers direkt an. Damit beschleunigt er das Verdichterrad, bevor der Abgasstrom konventionell den Antrieb übernimmt.

Dadurch verbessert sich das Ansprechverhalten direkt ab Leerlaufdrehzahl und über den gesamten Drehzahlbereich hinweg deutlich. Der Verbrennungsmotor reagiert noch spontaner auf Fahrpedalbefehle, das gesamte Fahrgefühl ist deutlich dynamischer. Ausserdem ermöglicht die Elektrifizierung des Turboladers ein höheres Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Dies steigert die Agilität ebenfalls und optimiert das Beschleunigungsvermögen aus dem Stand. Auch wenn der Fahrer oder die Fahrerin vom Gas geht oder bremst, ist die Technologie in der Lage, den Ladedruck stets aufrecht zu erhalten. Damit ist ein kontinuierlich direktes Ansprechverhalten gewährleistet.

Betrieben über das 48-Volt-Bordnetz, arbeitet der elektrische Abgasturbolader mit Drehzahlen von bis zu 175.000/min, was einen sehr hohen Luftdurchsatz ermöglicht. Lader, Elektromotor und Leistungselektronik sind an den Kühlkreislauf des Verbrennungsmotors angeschlossen, um ein stets bestmögliches Temperaturumfeld zu schaffen.

Im Vergleich zum GLC 43 ist der Turbolader im GLC 63 S deutlich grösser. Dies bringt einen höheren Luftdurchsatz und damit mehr Leistung mit sich. Ausserdem wird der integrierte Elektromotor vom 400-Volt-Hochspannungssystem angetrieben.

Die Closed Deck-Bauweise des M139l gewährleistet hohe Steifigkeit bei niedrigem Gewicht. Das ermöglicht Spitzenverbrennungsdrücke von bis zu 160 bar. Die Bereiche um die Zylinder sind weitgehend geschlossen, und die Deckplatte wird nur von kleineren Kanälen für das Kühlmittel und das Motoröl durchbrochen. Ein weiteres herausragendes Merkmal des Triebwerks ist die zweistufige Benzineinspritzung. Dabei befördern in der ersten Stufe besonders schnelle und präzise arbeitende Piezo-Injektoren den Kraftstoff mit bis zu 200 bar Druck in die Brennräume. In der zweiten Stufe kommt eine Saugrohr-Kanaleinspritzung mit Magnetventilen hinzu, die zum Erreichen der hohen spezifischen Leistung des Motors benötigt wird.

310 kW (421 PS) Leistung und 500 Nm Drehmoment ermöglichen sportliche Fahrleistungen

Im 2,0 Liter grossen Vierzylinder-Reihenmotor verhilft die innovative Technologie dem Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC zu einer Nennleistung von 310 kW (421 PS) bei 6.750/min. Das maximale Drehmoment von

500 Nm liegt bei 5.000/min an. Situationsabhängig stellt das System zudem bei niedrigen Drehzahlen kurzzeitig einen zusätzlichen Boost von 10 kW (14 PS) durch den Riemengetriebenen Startergenerator (RSG) zur Verfügung. Der RSG der zweiten Generation fungiert als Mild-Hybrid, der neben dem temporären Leistungsschub auch Funktionen wie Segeln und Rekuperieren für maximale Effizienz ermöglicht. Die 48-Volt-Technologie steigert dabei gleichzeitig auch den Komfort, da die Übergänge der Start-Stopp- und der Segel-Funktion fast unmerklich erfolgen.

Der GLC 43 4MATIC beschleunigt in 4,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch abgeregelt.

E PERFORMANCE Hybrid mit 500 kW (680 PS) Systemleistung und bis zu 1.020 Nm Systemdrehmoment

Im GLC 63 S E PERFORMANCE leistet der M139I 350 kW (476 PS) bei 6.725/min. Damit ist er der stärkste in Serie produzierte Vierzylinder der Welt. Das maximale Verbrenner-Drehmoment von 545 Nm liegt bei 5.250-5.500/min an. Im Performance-Hybrid ist der 2,0-Liter-Motor mit einem permanent erregten Synchron-Elektromotor, einer in Affalterbach entwickelten High Performance Batterie sowie dem vollvariablen Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+ kombiniert. Die Systemleistung von 500 kW (680 PS) und das maximale Systemdrehmoment von 1.020 Nm ermöglichen beeindruckende Fahrleistungen: Die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 km/h erfolgt in 3,5 Sekunden. Der Vortrieb endet erst bei elektronisch abgeregelter 275 km/h.

Der 150 kW (204 PS) starke Elektromotor ist an der Hinterachse positioniert und dort mit einem elektrisch geschalteten Zweigang-Getriebe sowie dem elektronisch gesteuerten Hinterachs-Sperrdifferenzial in einer kompakten Electric Drive Unit (EDU) integriert. Fachleute sprechen bei diesem Layout von einem P3-Hybrid. Die leichte High Performance Batterie ist ebenfalls im Heck über der Hinterachse platziert. Diese kompakte Auslegung ergibt zahlreiche Vorteile.

Der Elektromotor wirkt direkt auf die Hinterachse und kann damit seine Kraft unmittelbar in Vortrieb umsetzen – für den Extra-Boost beim Anfahren, Beschleunigen oder Überholen. Die Kraft des Elektromotors kann bauarttypisch mit vollem Drehmoment einsetzen, sodass ein besonders agiles Anfahrverhalten möglich ist. Ausserdem erlebt der Fahrer dank des integrierten, elektronisch gesteuerten Hinterachs-Sperrdifferenzials unmittelbar einen spürbaren Performance-Zugewinn: Das Hybridmodell beschleunigt höchst agil aus Kurven heraus, bietet optimale Traktion und daher auch mehr Fahrsicherheit.

Bei eventuell auftretendem Schlupf an der Hinterachse überträgt sich die Antriebskraft des Elektromotors für mehr Traktion bedarfsgerecht auch auf die Vorderräder. Die mechanische Verbindung des vollvariablen Allradantriebs ermöglicht dies mittels Kardanwelle und Antriebswellen der Vorderräder. Die Positionierung an der Hinterachse verbessert die Gewichts- und die Achslastverteilung im Fahrzeug. Dies bildet die Basis für das überzeugende Handling.

Das AMG Konzept bietet bei der Rekuperation einen sehr hohen Wirkungsgrad, weil das System nur minimale mechanische und hydraulische Verluste von Motor und Getriebe erlaubt. Das automatisiert schaltende Zweiganggetriebe an der Hinterachse gewährleistet mit seiner speziell abgestimmten Übersetzung die Spreizung vom hohen Raddrehmoment zum agilen Anfahren bis zur sicheren Dauerleistung bei höheren Geschwindigkeiten. Ein elektrischer Aktuator legt den zweiten Gang spätestens bei ca. 140 km/h ein, was der Maximaldrehzahl des Elektromotors von rund 13.500/min Umdrehungen entspricht.

Mit der Leistungssteigerung durch den zusätzlichen Elektromotor konnte das Entwicklerteam parallel auch den Wirkungsgrad des Gesamtfahrzeugs verbessern – und geringe Emissionen sowie einen niedrigeren Verbrauch erzielen.

Inspiziert von der Formel 1™, entwickelt in Affalterbach: die AMG High Performance Batterie

Die Entwicklung des Lithium-Ionen-Energiespeichers ist von Technologien inspiriert, die sich in den Formel 1™ Hybrid-Rennwagen des Mercedes-AMG Petronas F1 Teams bewährt haben. Im Zuge der Entwicklung tauschten sich die Experten der Formel 1™ Motorenschmiede High Performance Powertrains (HPP) in Brixworth intensiv mit Mercedes-AMG in Affalterbach aus. Die AMG High Performance Batterie verbindet hohe, häufig hintereinander abrufbare Leistung mit geringem Gewicht, um die Gesamtpformance des Fahrzeugs zu erhöhen. Hinzu kommen die schnelle Energieaufnahme und die hohe Leistungsdichte. Das bedeutet: Bei einer zügigen Fahrt beispielsweise in hügeligem Gelände können Fahrer bergauf spontan das volle Leistungspotenzial abrufen, während bei Talfahrten stark rekuperiert wird.

80 kW Dauerleistung und 150 kW in der Spitze

Die High Performance Batterie bietet im GLC 63 S E PERFORMANCE eine Kapazität von 6,1 kWh, 80 kW Dauerleistung und 150 kW Spitzenleistung für zehn Sekunden. Die Ladung erfolgt über Rekuperation oder das installierte 3,7 kW On-Board-Ladegerät mit Wechselstrom an Ladestation, Wallbox oder Haushaltssteckdose. Die Batterie ist auf schnelle Leistungsabgabe und -aufnahme ausgelegt und nicht auf eine möglichst hohe Reichweite. Dennoch ermöglicht die elektrische Reichweite von 12 Kilometern einen praxisgerechten Aktionsradius, beispielsweise für die geräuscharme und vollelektrische Fahrt aus dem Wohngebiet bis zum Stadtrand oder zur Autobahn.

Der Innovationsschub: die Direkt-Kühlung der Batteriezellen

Grundlage für die hohe Performance der AMG 400-Volt-Batterie ist die innovative Direkt-Kühlung: Zum ersten Mal umströmt ein High-Tech-Kühlmittel, welches auf einer elektrisch nichtleitenden Flüssigkeit basiert, alle 560 Zellen und kühlt diese einzeln. Jede Batterie braucht für die optimale Leistungsabgabe eine definierte Temperatur. Wird der Energiespeicher zu kalt oder zu heiss, verliert er zeitweise spürbar an Kraft oder muss heruntergeregelt werden, um bei zu hohen Wärmegraden keinen Schaden zu nehmen. Eine gleichmässige Temperierung der Batterie hat daher entscheidenden Einfluss auf ihre Performance, Lebensdauer und Sicherheit. Das AMG System ist so ausgelegt, dass eine gleichmässige Wärmeverteilung in der Batterie sichergestellt ist.

Die Batterie befindet sich immer in einem gleichmässigen, optimalen Arbeitstemperaturfenster von durchschnittlich 45 Grad Celsius, ganz gleich, wie oft sie geladen oder entladen wird. Bei forcierter Fahrt ist ein Überschreiten der Durchschnittstemperatur durchaus möglich. Die Schutzmechanismen sind daher so eingestellt, dass die maximale Leistung aus der Batterie entnommen werden kann, um im Anschluss wieder durch die Direktkühlung das Temperaturniveau zu senken.

Betriebsstrategie: elektrische Kraft stets abrufbar

Die grundlegende Betriebsstrategie ist vom Hybrid-Powerpack des Mercedes-AMG Petronas Formel 1 Rennwagens abgeleitet. Wie in der Königsklasse des Motorsports steht immer dann maximaler Vortrieb zur Verfügung, wenn der Fahrer ihn per Kick-down abrufen – um kraftvoll aus Kurven zu beschleunigen oder schnell zu überholen. Über hohe Rekuperationsleistungen und bedarfsgerechtes Nachladen lässt sich die elektrische Kraft stets abrufen und häufig reproduzieren.

Performance Hybridantrieb kann die Traktion eines Rades regeln

Weitere Vorteile des Hybridantriebs ergeben sich für die Fahrdynamikregelung. Statt eines Bremseneingriffs des ESP® kann auch die Elektro-Maschine die Traktion regeln, sobald ein Rad zu viel Schlupf signalisiert. Dazu reduziert die intelligente Steuerung das Antriebsmoment der Elektro-Maschine, dass über das Hinterachs-Sperrdifferenzial auf das Rad übertragen wird. Die Folge: Das ESP® muss nicht oder erst später eingreifen. Vorteil: Der Verbrennungsmotor kann dadurch mit höherem Moment betrieben werden. Dies verbessert die Agilität im Anschluss und erhöht die Effizienz. Ausserdem kann die sonst beim Bremsen „vernichtete“ Leistung zum Laden der Batterie genutzt werden.

AMG SPEEDSHIFT MCT 9G Getriebe mit nasser Anfahrkupplung

Die Kraftübertragung erfolgt in beiden Mercedes-AMG GLC Modellen über das AMG SPEEDSHIFT MCT 9G Getriebe (MCT = Multi-Clutch Transmission), in dem eine nasse Anfahrkupplung den Drehmomentwandler ersetzt. Sie reduziert das Gewicht und optimiert durch ihre geringere Massenträgheit das Ansprechverhalten auf Gaspedalbefehle, insbesondere beim Spurt und bei Lastwechseln. Die aufwendig abgestimmte Software gewährleistet extrem kurze Schaltzeiten sowie bei Bedarf schnelle Mehrfachrückschaltungen. Ausserdem liefert die Zwischengasfunktion in den Fahrprogrammen „Sport“ und „Sport+“ ein besonders expressives Schalterlebnis. Zudem ist die RACE START Funktion appliziert, die optimales Beschleunigen aus dem Stand garantiert. Im Fahrprogramm „Comfort“ ist die ECO Start-Stopp-Funktion automatisch aktiviert, die „Segel“-Funktion ist in „Individual“ aktivierbar.

Im GLC 43 weist der Allradantrieb AMG Performance 4MATIC eine permanente Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse von 31 zu 69 Prozent auf. Die heckbetonte Auslegung sorgt für gesteigerte Fahrdynamik inklusive höherer Querschleunigung sowie eine verbesserte Traktion beim Beschleunigen. Im GLC 63 S überträgt der vollvariable Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+ die Antriebskraft auf die Strasse. Dabei kann das Motormoment stufenlos und bedarfsgerecht von 50/50 zwischen Vorder- und Hinterachse bis 100 Prozent nach hinten gestellt werden.

AMG DYNAMICS serienmässiger Bestandteil der AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogrammauswahl

Die AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme (fünf beim GLC 43, acht beim GLC 63 S) ermöglichen eine grosse Spreizung der Fahrzeugcharakteristik von komfortabel bis dynamisch. Die einzelnen Fahrprogramme bieten ein individuelles Fahrerlebnis, präzise zugeschnitten auf unterschiedliche Fahrbedingungen.

Als Bestandteil der AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme kommt die integrierte Fahrdynamikregelung „AMG DYNAMICS“ hinzu. Sie erweitert die stabilisierenden Funktionen des Elektronischen Stabilitäts-Programms ESP® um agilisierende Eingriffe in die Lenkungskennlinie und in ESP® Zusatzfunktionen. Bei dynamischer Kurvenfahrt bewirkt zum Beispiel ein kurzer Bremseneingriff am kurveninneren Hinterrad ein definiertes Giermoment um die Hochachse für spontanes und präzises Einlenken.

Ausprägung und Wirkungsgrad dieser Eingriffe ist dabei abhängig vom gewählten AMG DYNAMIC SELECT Programm, wobei der Fahrer in „Individual“ die Abstimmung selbst festlegen kann. Das ESP® ist in drei Stufen einstellbar. „On“ ist dabei die Standardauswahl, die hohe Sicherheit bietet, angepasst an den sportlichen Charakter des Gesamtfahrzeugs. Während „Sport“ höhere Driftwinkel erlaubt, lässt sich mit „Off“ das System für eine besonders sportliche Fahrweise auf abgesperrten Rennstrecken komplett abschalten.

AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung

Beide Modelle sind mit dem AMG RIDE CONTROL Stahlfeder-Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung ausgestattet. Es kombiniert sportliche Fahrdynamik mit hohem Langstreckenkomfort. Die Grundlage dafür legen die Vorderachse mit speziell entwickelten Achsschenkeln und Traggelenken des Federlenkers sowie die ebenfalls mit fahrdynamisch ausgelegter Elastokinematik aufwartender Hinterachse. Darauf aufbauend passt die adaptive Verstelldämpfung die Dämpfung an jedem einzelnen Rad kontinuierlich dem momentanen Bedarf an – immer unter Berücksichtigung der vorgewählten Fahrwerksstufe, der Fahrweise und der Beschaffenheit der Strassenoberfläche. Dies führt neben einer Verbesserung des Abroll- und Fahrkomforts vor allem auch zu einer Steigerung der Fahrsicherheit. Zur Wahl stehen drei unterschiedliche Dämpferkennfelder („Comfort“, „Sport“ und „Sport+“).

Aktive Wankstabilisierung serienmässig beim GLC 63 S E PERFORMANCE

Zur AMG-spezifischen Abstimmung für hohe Fahrdynamik trägt ein weiteres Feature entscheidend bei: Die im GLC 63 S E PERFORMANCE serienmässige aktive Wankstabilisierung AMG ACTIVE RIDE CONTROL. Statt mit herkömmlichen, starren Querstabilisatoren gleicht das System Aufbaubewegungen elektromechanisch aus. Dazu sind die Querstabilisatoren an Vorder- und Hinterachse zweigeteilt. In der Mitte befindet sich ein

elektromechanischer Aktuator, in den ein dreistufiges Planetenradgetriebe integriert ist. Bei unebener Fahrbahn oder gemässigter Fahrweise trennt der Aktuator die Stabilisatorhälften aktiv voneinander, was den Fahrkomfort steigert. Bei dynamischem Einsatz, beispielsweise auf kurvenreicher Strecke, verbinden sich die Hälften miteinander und werden gegeneinander verdreht.

Das System reduziert aber nicht nur Wankbewegungen bei Kurvenfahrt, sondern ermöglicht auch eine genauere Abstimmung des Einlenk- und Lastwechselverhaltens. Ausserdem erhöht es den Fahrkomfort bei Geradeausfahrt, weil beispielsweise Anregungen durch einseitige Fahrbahnunebenheiten ausgeglichen werden. Bewegungen des Aufbaus können aktiv und optimal an den Fahrzustand angepasst werden. Die AMG typische Ausprägung des Fahrverhaltens hinsichtlich Dynamik, Präzision und Rückmeldung für die Fahrenden lässt sich dadurch noch intensiver erleben.

Um die hohen Leistungsanforderungen zu erfüllen, basiert das System auf einem zusätzlichen 48-Volt-Teilbordnetz. Ein weiterer Vorteil im Vergleich zu herkömmlichen Systemen auf Hydraulikbasis ist das deutlich schnellere Ansprechverhalten. Hinzu kommt das geringere Gewicht der Bauteile im Vergleich zu hydraulischen Lösungen.

Dreistufige AMG Parameterlenkung und serienmässige Hinterachslenkung

Gleichermassen zur Steigerung der Dynamik wie auch des Komforts trägt auch das Lenkungs-Layout der Mercedes-AMG GLC Modelle bei. So verfügt die dreistufige AMG Parameterlenkung über eine variable Lenkgeometrieübersetzung, die sich dem jeweils gewählten Fahrprogramm anpasst. Bei hohen Geschwindigkeiten nimmt die Lenkkraftunterstützung ab, bei geringem Tempo wird sie kontinuierlich gesteigert. Im Ergebnis ist somit bei niedrigen Geschwindigkeiten wie auch beim Rangieren und Parken nur ein vergleichsweise geringer Kraftaufwand nötig, während bei schnellerer Fahrt die bestmögliche Kontrolle über das Fahrzeug erhalten bleibt. In den Fahrwerkseinstellungen „Sport“ und „Sport+“ erfährt der Fahrer zudem über das Lenkrad deutlich mehr Rückmeldung über den Fahrzustand.

Serienmässig ist darüber hinaus die aktive Hinterachs-Lenkung an Bord. Sie operiert mit einem maximalen Lenkwinkel von 2,5°. Bis zu diesem Grad schlagen die Hinterräder bei Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h (variabel je nach AMG DYNAMICS Einstellung) entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein. Dies führt zu einer virtuellen Verkürzung des Radstands, was wiederum ein deutlich agileres Einlenken, weniger Lenkarbeit sowie eine erhöhte Handlichkeit zur Folge hat. So reduziert sich beispielsweise beim Abbiegen oder Einparken der Wendekreis spürbar. Bei Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h (variabel je nach AMG DYNAMICS Einstellung) schlagen die Hinterräder hingegen parallel zu den Vorderrädern ein – bis maximal 0,7°. Diese virtuelle Verlängerung des Radstands wirkt sich positiv auf die Fahrstabilität aus, führt zu einem schnelleren Aufbau der Seitenkraft bei Richtungswechseln und damit zu einer direkteren Reaktion des Fahrzeugs auf Lenkbefehle. Das Ansprechverhalten der Hinterachslenkung ist abhängig vom gewählten AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramm.

AMG Sportbremsanlage und AMG Abgasanlage mit sportlichem Motorsound

Herausragende Verzögerungswerte und beste Dosierbarkeit garantiert im GLC 43 die AMG Sportbremsanlage. An der Vorderachse sind innenbelüftete und gelochte Bremsscheiben in der Grösse 370 x 36 Millimeter mit 4-Kolben-Festsätteln montiert, hinten in der Grösse 360 x 26 Millimeter mit 1-Kolben-Faustsätteln.

Entsprechend der extremen Leistungswerte und der damit verbundenen Performance kommt beim GLC 63 S serienmässig die AMG Hochleistungs-Verbundbremsanlage mit 6-Kolben-Festsätteln vorne (innenbelüftete und gelochte Bremsscheiben 390 x 36 mm) und 1-Kolben-Faustsätteln hinten (innenbelüftete und gelochte Bremsscheiben 370 x 26 mm) zum Einsatz. Die Bremsanlage überzeugt mit sehr kurzen Bremswegen sowie höchster Standfestigkeit und Fadingstabilität bei starker Beanspruchung. Zudem punktet sie mit einer hohen Lebensdauer und einem besonders spontanen Ansprechverhalten.

Zahlreiche Ausstattungspakete gestalten die Mercedes-AMG GLC Modelle noch individueller

Das AMG Night-Paket Exterieur I enthält in Hochglanzschwarz die lackierten Aussenspiegelgehäuse, die Einleger in den AMG Seitenschwellerverkleidungen, den Bordkantenzierstab, die Fenstereinfassungen und die Zierleiste im hinteren Stossfänger. Hinzu kommen wärmedämmend dunkel getöntes Glas ab der B-Säule und die zwei schwarz verchromten Doppelendrohrblenden der AMG Abgasanlage.

Beim AMG Night Paket Exterieur II kommen in Dark Chrome hinzu: die Lamellen der Kühlerverkleidung in Dark Chrome sowie die Typkennzeichen an den Kotflügeln und am Heck, inklusive Stern am Heck.

Das AMG Carbon Paket Exterieur I umfasst Elemente in hochwertigem Sichtcarbon für den A-Wing der AMG Frontschürze, die Einleger der AMG Seitenschwellerverkleidungen und die Zierleiste in der AMG Heckschürze. Mit dem AMG Optik Paket wirkt der GLC 43 noch sportlicher: Der Frontsplitter in Schwarz hochglänzend mit Flics an den Seiten und der Heckdiffusor mit Diffusorbrett sind optische Anleihen aus dem Motorsport. Weiterhin gibt es zusätzliche Flics für die Luftauslässe in der Heckschürze in Schwarz hochglänzend.

Edition 1 zum Marktstart

Ab Markteinführung ein Jahr lang ist der GLC 63 S E PERFORMANCE als exklusive Edition 1 in den Exterieurfarben graphitgrau magno oder hightechsilber magno bestellbar. Eine Folierung, in Holzkohle magno, streckt optisch die Fahrzeugflanken. Die 21-Zoll AMG Schmiederäder im Kreuzspeichen-Design sind schwarz matt lackiert. Die glanzgedrehten Felgenhörner stehen dazu in einem reizvollen Kontrast. Das gilt auch für die gelb lackierten Bremssättel der AMG Hochleistungs-Verbundbremsanlage.

Das AMG Aerodynamik-Paket verstärkt den dynamischen optischen Eindruck. Zu den Aerodynamik-Elementen gehören der grössere Frontsplitter in Schwarz hochglänzend mit Flics an den Seiten, die AMG Performance Abrisskante in Wagenfarbe sowie zusätzliche Flics für die Luftauslässe in der Heckschürze in Schwarz hochglänzend. Das AMG Night-Paket Exterieur I und das AMG Night-Paket Exterieur II sind ebenfalls an Bord. Der AMG Tankdeckel in Silberchrom mit „AMG“ Schriftzug betont die Sonderstellung der Edition.

Das Interieur ist von dem Kontrast aus Schwarz und Gelb geprägt. Die AMG Performance Sitze sind besonders edel mit Polsterung in Leder Exklusiv Nappa schwarz mit gelben Ziernähten und „Edition 1“-Logos in den vorderen Kopfstützen. Sie folgen ebenso dem sportlichen Look wie die Sicherheitsgurte in Gelb und die exklusiven AMG Zierelemente Carbon mit gelbem Faden. Dazu passen perfekt das AMG Performance Lenkrad in Leder Nappa / Mikrofaser DINAMICA mit gelber Ziernaht und die AMG Einstiegsleisten mit gelb beleuchtetem „AMG“ Schriftzug. Den Abschluss bilden die exklusive Edition-Plakette im Interieur sowie spezifische AMG Fussmatten mit gelben Ziernähten und „Edition 1“-Labeling.

Zum Schutz des wertvollen Fahrzeugs erhält jeder Kunde ein massgeschneidertes AMG Indoor Car Cover mit „Edition1“-Logo. Mit seiner atmungsaktiven Aussenhaut aus reissfestem Kunstfasergewebe und dem antistatischen Innengewebe aus Flanell schützt es das Fahrzeug in der Garage vor Staub und Kratzern.

Kontakt Mercedes-Benz Schweiz

Roger Welti, roger.welti@mercedes-benz.com

Livia Steiner, livia.l.steiner@mercedes-benz.com

Weitere Informationen zu Mercedes-Benz in der Schweiz sind [hier](#) verfügbar. Informationen und Digitale Services für Journalisten und Multiplikatoren finden Sie auf unserer [Media Site Schweiz](#) oder auf der Online-Plattform [Mercedes me media](#).

Technische Daten

Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC SUV

Motor		
Zylinderzahl/-anordnung		4/R
Hubraum	cm ³	1.991
Nennleistung	kW/PS	310/421 + 10/14 (RSG)
bei Drehzahl	1/min	6.750
Nenndrehmoment	Nm	500 + 150 Nm (RSG)
bei Drehzahl	1/min	5.000
Verdichtungsverhältnis		10,0:1
Gemischaufbereitung		kombinierte Benzin-Direkt- und Saugrohreinspritzung, Aufladung mittels elektrisch unterstütztem Abgasturbolader
Kraftübertragung		
Antrieb		AMG Performance 4MATIC Allradantrieb mit heckbetonter Momentenverteilung (39 % Front : 61 % Heck)
Getriebe		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (Automatik mit nasser Mehrscheiben-Anfahrkupplung)
Übersetzungen		
1./2./3./4./5./6./7./8./9. Gang		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Rückwärts		4,80
Fahrwerk		
Vorderachse	AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit Aluminium-Doppelquerlenkern, Anfahr- und Bremsmomentabstützung, Leichtbau-Schraubenfedern und Stabilisator sowie adaptiver Verstelldämpfung	
Hinterachse	AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit Aluminium-Doppelquerlenkern, Anfahr- und Bremsmomentabstützung, Leichtbau-Schraubenfedern und Stabilisator sowie adaptiver Verstelldämpfung, aktive Hinterachslenkung	
Bremsanlage	hydraulische Zweikreis-Bremsanlage; vorn 370x36-mm-Bremsscheiben innenbelüftet und gelocht, 6-Kolben-Aluminium-Festsattel; hinten 360x26 mm-Bremsscheiben innenbelüftet und gelocht, 1-Kolben-Aluminium-Faustsattel; elektrische Feststellbremse, ABS, Brems-Assistent, 3-Stufen-ESP®	
Lenkung	elektromechanische Parameter-Servolenkung mit Zahnstange, variabler Übersetzung (12,8:1 bei Nullstellung) und variabler Lenkkraftunterstützung	
Felgen	vorn: 8,0J x 19 ET 21,5 hinten: 9,0J x 19 ET 13,5	
Reifen	vorn: 235/55 R19 hinten: 255/50 R19	
Masse und Gewichte		
Radstand	mm	2.888
Spurweite vorne/hinten	mm	1.666/1.666
Länge/Breite/Höhe	mm	4.749/1.920/1.635
Wendekreis	m	12,9
Kofferraumvolumen	l	620-1.680
Gewicht fahrfertig nach EG	kg	1.975
Zuladung	kg	575
Tankinhalt/davon Reserve	l	62/10
Fahrleistungen, Verbrauch, Emissionen		
Beschleunigung 0-100 km/h	sec	4,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250 (elektr. abgeregelt;)
Kraftstoffverbrauch kombiniert	l/100 km	10,2-9,8 ¹
CO ₂ -Emissionen kombiniert	g/km	232-223 ¹

¹ Die angegebenen Werte sind die ermittelten WLTP-CO₂-Werte i.S.v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet.

Technische Daten

Mercedes-AMG GLC 63 S E PERFORMANCE SUV

Hybridsystem		
Layout		P3: Verbrennungsmotor vorn, Elektromotor auf Hinterachse
Systemleistung	kW/PS	500/680
Systemdrehmoment	Nm	1.020
Energiekapazität (brutto/netto)	kWh	6,1/4,8
Elektrische Reichweite	km	12
Verbrennungsmotor		
Zylinderzahl/-anordnung		4/R
Hubraum	cm ³	1.991
Nennleistung	kW/PS	350/476
bei Drehzahl	1/min	6.750
Nenndrehmoment	Nm	545
bei Drehzahl	1/min	5.250-5.500
Verdichtungsverhältnis		9,0:1
Gemischaufbereitung		kombinierte Benzin-Direkt- und Saugrohreinspritzung, Aufladung mittels elektrisch unterstütztem Abgasturbolader
Elektromotor		
Art		Permanenterregter Synchronmotor
Nennleistung	kW/PS	150/204
Nenndrehmoment	Nm	320
Kraftübertragung		
Antrieb		vollvariabler Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+
Getriebe		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (Automatik mit nasser Mehrscheiben-Anfahrkupplung)
Übersetzungen		
1./2./3./4./5./6./7./8./9. Gang		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Rückwärts		4,80
Fahrwerk		
Vorderachse		AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit Aluminium-Doppelquerlenkern, Anfahr- und Bremsmomentabstützung, Leichtbau-Schraubenfedern und Stabilisator sowie adaptiver Verstelldämpfung, aktive Wankstabilisierung
Hinterachse		AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit Aluminium-Doppelquerlenkern, Anfahr- und Bremsmomentabstützung, Leichtbau-Schraubenfedern und Stabilisator sowie adaptiver Verstelldämpfung, aktive Wankstabilisierung, aktive Hinterachslenkung
Bremsanlage		hydraulische Zweikreis-Bremsanlage; vorn 390x36 mm-Bremsscheiben innenbelüftet und gelocht, 6-Kolben-Aluminium-Festsattel; hinten 370x26 mm-Bremsscheiben innenbelüftet und gelocht, 1-Kolben-Aluminium-Faustsattel; elektrische Feststellbremse, ABS, Brems-Assistent, 3-Stufen-ESP®
Lenkung		elektromechanische Parameter-Servolenkung mit Zahnstange, variabler Übersetzung (13,1:1 bei Nullstellung) und variabler Lenkkraftunterstützung
Felgen		vorn: 9,5J x 20 ET 32 hinten: 10,0J x 20 ET 24
Reifen		vorn: 265/45 R20 hinten: 295/40 R20
Masse und Gewichte		
Radstand	mm	2.888
Spurweite vorne/hinten	mm	1.645/1.646
Länge/Breite/Höhe	mm	4.749/1.920/1.635
Wendekreis	m	12,9
Kofferraumvolumen	l	470-1.530
Gewicht fahrfertig nach EG	kg	2.310

Zuladung	kg	575
Tankinhalt/davon Reserve	l	65/10
Fahrleistungen, Verbrauch, Emissionen		
Beschleunigung 0-100 km/h	sec	3,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	275 (elektr. abgeregelt)
Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert	l/100 km	7,5 ¹
CO ₂ -Emissionen gewichtet, kombiniert	g/km	170 ¹
Stromverbrauch gewichtet, kombiniert	kWh/100 km	12,7 ¹

¹ Die angegebenen Werte sind die ermittelten WLTP-CO₂-Werte i.S.v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Der Stromverbrauch wurde auf Grundlage der VO 2017/1151/EU ermittelt.