



Presse-Information

26. September 2023

Das neue Mercedes-AMG GLC Coupé: Stylishes Design trifft auf sportliche Fahrdynamik

- **Zwei leistungsstarke Modellvarianten verfügbar**
- **Erstes SUV-Coupé mit exklusiver AMG E PERFORMANCE Hybrid Technologie**
- **Elektrifizierter AMG 2,0-Liter-Vierzylinder-Motor mit elektrischem Abgasturbolader**
- **AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit Verstelldämpfung und Hinterachslenkung**
- **AMG-charakteristische Designmerkmale für das Exterieur und Interieur**

Schlieren. Wenige Wochen nach der Vorstellung des neuen Mercedes-AMG GLC SUV präsentiert die Performance- und Sportwagenmarke das neue GLC Coupé. Es komplettiert die erfolgreiche Midsize-Baureihe von Mercedes-AMG und setzt mit der Kombination aus dynamischer Eleganz und charakteristischen AMG Merkmalen einen weiteren Glanzpunkt im Modellportfolio. Markante Proportionen und spannungsvolle Flächen unterstreichen den unverwechselbaren Auftritt, ergänzt vom hochwertigen Interieur.

Zwei leistungsstarke Modellvarianten stehen zur Wahl: Als erstes Performance-Hybrid SUV-Coupé des Marktes geht das GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,5 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 170 g/km, Stromverbrauch kombiniert 12,7 kWh/100 km)¹ mit 500 kW (680 PS) Systemleistung an den Start. Hinzu kommt als Einstiegsmodell das GLC 43 4MATIC Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,2-9,8 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 232-223 g/km)¹ mit 310 kW (421 PS) Leistung sowie kurzzeitigem Boost von 10 kW (14 PS) über den riemengetriebenen Starter-Generator.

Die umfangreiche serienmäßige Ausstattung mit Hinterachslenkung, Allradantrieb, AMG SPEEDSHIFT MCT 9G Getriebe mit nasser Anfahrkupplung sowie AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung unterstützt das dynamische Fahrerlebnis.

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.

„Mit dem neuen Mercedes-AMG GLC Coupé sprechen wir Kundinnen und Kunden an, die sportlichen Lifestyle und dynamisches Design gepaart mit beeindruckender Performance suchen. Die vielfältigen und hochwertigen technischen Komponenten garantieren ein Höchstmass an Fahrdynamik und Fahrspass. Mit dem Topmodell GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé bieten wir unseren innovativen Hybridantrieb nun auch in diesem Segment an, was eine grosse Spreizung des Fahrerlebnisses garantiert.“

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

Die sportliche Silhouette mit fließendem Übergang zum Heck ist das Hauptmerkmal des neuen Mercedes-AMG GLC Coupés. Die Frontscheinwerfer schliessen oben an die AMG-spezifische Kühlerverkleidung an und betonen so die Fahrzeugbreite. Die AMG Frontschürze im Jet-Wing-Design mit grossen Lufteinlässen, vertikalen Finnen und zusätzlichen Flics setzt markante eigenständige Akzente. Präzise seitliche Formkanten heben die sportlichen Proportionen sowie die kraftvollen Radhäuser hervor.

Die Radlaufverkleidungen in Wagenfarbe und die AMG Seitenschweller-Verkleidungen sind harmonisch in die elegante Grundform integriert. Den souveränen Auftritt betonen auch die breite Spur und aussenbündig abschliessende Räder in den Formaten 19, 20 oder 21 Zoll. Mehrere der ab Werk angebotenen Räder zeigen eine Glanzdreh-Ästhetik mit Bicolor-Oberflächen. Als Sonderausstattung sind unter anderem einstiegsoptimierte Trittbretter und zahlreiche weitere Pakete erhältlich.

Die zweiteiligen Rückleuchten verbreitern optisch mit einem schwarzgefärbten, dunkelroten Verbindungselement die Heckansicht. Die AMG-spezifische 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) verstärken den kraftvollen Eindruck.

AMG-charakteristische Elemente im Interieur für sportlichen Auftritt

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 Fahrende 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 Coupé 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 hergestellt. 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 einzigartig: Es ist bislang der einzige Serienmotor, der mit einem elektrischen Abgasturbolader über das zusätzliche 48-Volt-Bordnetz aufgeladen wird, das zugleich den riemengetriebenen Starter-Generator (RSG) umfasst. 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 und beschleunigt damit 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 Fahrende vom Gas gehen oder bremsen, ist die Technologie in der Lage, den Ladedruck stets aufrecht zu erhalten. Damit ist ein kontinuierlich direktes Ansprechverhalten gewährleistet.

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

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

Im GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé leistet der M139l 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 abgeregelten 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-Sperrdifferential 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 Fahrende 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 Zweigangetriebe 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.

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. Die AMG High Performance Batterie verbindet hohe, häufig hintereinander abrufbare Leistung mit geringem Gewicht. Dies erhöht die Gesamtperformance des Fahrzeugs. Hinzu kommen die schnelle Energieaufnahme und die hohe Leistungsdichte.

80 kW Dauerleistung und 150 kW in der Spitze

Die High Performance Batterie bietet im GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé 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: Ein High-Tech-Kühlmittel umspült 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.

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 FahrerIn oder 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, welches über das Hinterachs-Sperrdifferential 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.

GLC 43 4MATIC: 310 kW (421 PS) Leistung und 500 Nm Drehmoment ermöglichen sportliche Fahrleistungen

Im Einstiegsmodell GLC 43 4MATIC Coupé bietet der 2,0 Liter Vierzylinder-Reihenmotor eine 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 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 lediglich 4,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch abgeregelt.

AMG SPEEDSHIFT MCT 9G Getriebe mit nasser Anfahrkupplung

Die Kraftübertragung erfolgt in beiden Mercedes-AMG GLC Coupé 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. Die RACE START Funktion garantiert optimales Beschleunigen aus dem Stand. 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 Querbeschleunigung sowie eine verbesserte Traktion beim Beschleunigen. Im GLC 63 S überträgt der vollvariable Allradantrieb AMG Performance 4MATIC+ die Antriebskraft auf die Strasse.

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 Lenkungskenlinie 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. In „Individual“ können Fahrerinnen oder Fahrer die Abstimmung selbst festlegen. 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 Traggelenke des Federlenkers sowie die ebenfalls mit fahrdynamisch ausgelegter Elastokinematik aufwartende 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

Zur AMG-spezifischen Abstimmung für hohe Fahrdynamik trägt ein weiteres Feature entscheidend bei: Die im GLC 63 S E PERFORMANCE optionale 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 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 Fahrende zudem über das Lenkrad deutlich mehr Rückmeldung über den Fahrzustand.

Serienmässig ist darüber hinaus die aktive Hinterachslenkung 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 Brems scheiben 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 Brems scheiben 390 x 36 mm) und 1-Kolben-Faustsätteln hinten (innenbelüftete und gelochte Brems scheiben 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 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 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 Coupé 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 schwarz 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 Coupé

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 360x24-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	4.792/1.920/1.603
Wendekreis	m	12,9
Kofferraumvolumen	l	545-1.490
Gewicht fahrfertig nach EG	kg	1.995
Zuladung	kg	540
Tankinhalt/davon Reserve	l	62/7
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 Coupé

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	4.792/1.920/1.603
Wendekreis	m	12,9
Kofferraumvolumen	l	390-1.335
Gewicht fahrfertig nach EG	kg	2.310
Zuladung	kg	550

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		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.