



## Mercedes GLE Coupé 350 d 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (190 kW / 258 PS)

**M**ercedes geht mit dem Trend und hat sein Produkt-Portfolio um ein großes SUV-Coupé erweitert. Ganz neu ist das GLE Coupé aber nicht. Unter dem Blechkleid findet man die Technik des bereits seit 2011 erhältlichen ML, der lediglich eine neue Nomenklatur erhielt und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht wurde. Die Coupé-Variante wirkt deutlich gedrungener und dadurch auch sportlicher als der fünftürige GLE. Mercedes hat zwar versucht, dem GLE Coupé sportlichere Grundzüge zu verpassen, doch die 2,3 Tonnen Leergewicht kann man trotz Sportdirektlenkung und variabler Fahrdynamiksteuerung der optionalen Luftfederung nicht kaschieren. So fährt sich das Coupé zwar insgesamt sicher und nicht ganz so behäbig wie der normale GLE, doch zum Sportwagen mutiert das Coupé deshalb nicht. Den Basismotor stellt der getestete 350 d dar. Der sorgt mit seinen 258 PS für souveräne Fahrleistungen, der Verbrauch liegt mit 8,6 l/100 km aber hoch. Insgesamt ist das GLE Coupé kein schlechtes Auto, es bietet außer der extravaganten Optik gegenüber dem GLE aber fast nur Nachteile: Das Heck ist extrem unübersichtlich, die Kofferraum-Ladekante viel zu hoch und die Kopffreiheit aufgrund der flachen Dachlinie eingeschränkt. So bleibt als echter Vorteil nur der stabile Restwertverlauf, der zu erwarten ist. Mit einem Grundpreis von 66.700 Euro kann das GLE Coupé nicht gerade als Schnäppchen bezeichnet werden. Wer auffallen möchte, wird den Aufpreis von 6.000 Euro gegenüber dem GLE verkraften müssen. Rational denkend ist der normale GLE klar zu bevorzugen. **Karosserievarianten:** SUV. **Konkurrenten:** BMW X6.

- +** sehr hohe Anhängelast, hervorragendes Lichtsystem, kräftiger Motor, hohes Sicherheitsniveau, gute Wertstabilität
- extrem unübersichtliche Karosserie, zu hohe Kofferraumladekante, hoher Kraftstoffverbrauch, kein Kofferraum-Trennnetz erhältlich



### ADAC-URTEIL

2,3

AUTOTEST

4,2

AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,2

Familie

4,5

Stadtverkehr

3,5

Senioren

1,9

Langstrecke

1,9

Transport

2,4

Fahrspaß

3,2

Preis/Leistung

Stand: Dezember 2015  
Text: D. Silvestro

**+** Die Verarbeitungsqualität des GLE Coupé kann insgesamt überzeugen und bietet nur im Detail Raum für Verbesserungen. Die Karosserie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße der Türen verlaufen gleichmäßig, könnten insgesamt aber etwas schmaler ausfallen. Das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort. Die verwendeten Materialien wirken hochwertig und sind sauber verarbeitet. Nur Details wie die aus hartem Kunststoff gefertigten Türverkleidungen wollen nicht so ganz zum luxuriösen Auftritt des SUV passen. Der Unterboden wurde im vorderen Fahrzeugbereich völlig glattflächig gestaltet, das reduziert Geräuschemissionen des Motors und verringert Luftverwirbelungen. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, der Tankdeckel lässt sich leicht abschrauben. Umfangreiche Türdichtungen verhindern das schnelle Verschmutzen der Türausschnitte von außen. Die Motorhaube wird mit einer Gasdruckfeder offen gehalten. Radlauf- und Schwellerverkleidungen sowie unlackierte Bereiche im unteren Teil des Stoßfängers sorgen für einen gewissen Schutz vor Kratzern und leichten Beschädigungen.

**–** Die Türen haben keine Stoßleisten, um Dellen bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge zu vermeiden. Das Fahrzeug besitzt keinen Fehlbetankungsschutz, wodurch versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt werden kann.

Das GLE Coupé bietet eine gute Alltagstauglichkeit, eignet sich aufgrund der Außenmaße aber kaum für die Stadt. Vier Personen finden bequem Platz, der zusätzliche Fondmittelpplatz eignet sich dagegen nur für Kurzstrecken.

**+** Mit dem riesigen 93-Liter-Tank sind mit einer Füllung auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von 1.080 km möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 580 kg großzügig aus. Auf dem Dach darf Gepäck bis zu einem Gewicht von 75 kg transportiert werden, eine stabile Dachreling gibt es aber nicht. Die zulässige Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt stolze 120 kg, das reicht problemlos, um auch zwei schwere Räder (z.B. E-Bikes) mittels Heckträger zu befördern. Gebremste Anhänger dürfen bis 2.900 kg und ungebremste bis 750 kg gezogen werden.

**–** Serienmäßig gibt es für den GLE keine Möglichkeit, im Falle einer Reifenpanne mobil zu bleiben. Selbst für ein Reifenreparaturset verlangt Mercedes Aufpreis. Optional kann auch zwischen einem Not- oder Faltrad gewählt werden. Nur dann findet man einen Wagenheber und Bordwerkzeug an Bord.

Obwohl das GLE Coupé mit einer Vielzahl an sichtverbessernden Ausstattungen und einem hervorragenden Lichtsystem ausgestattet ist, kommt er im Sichtkapitel nicht über ein zufriedenstellendes Ergebnis hinaus. Die Karosserie ist schlicht zu unübersichtlich. Von Vorteil ist dagegen die hohe Sitzposition, die einen hervorragenden Blick auf den vorausfahrenden Verkehr ermöglicht.



**Besonders nach schräg hinten ist die Sicht erheblich eingeschränkt.**

⊕ Ab Werk ist der GLE mit dem sehr guten Lichtsystem "LED Intelligent Light System" ausgestattet. Die Lichtverteilung wird dabei an die jeweilige Verkehrssituation angepasst (Landstraßen-, Autobahn-, Nebellicht). Zudem leuchten die Scheinwerfer entsprechend des Lenkeinschlags mit (Kurvenlicht). Das Abbiegelicht erhellt den seitlichen Bereich an Abzweigungen zusätzlich. Ergänzt wird das System durch den serienmäßigen adaptiven Fernlichtassistenten Plus. Dieser erlaubt es, dauerhaft mit Fernlicht zu fahren und blendet lediglich die Bereiche aus, in denen sich andere Verkehrsteilnehmer befinden. In den großen Außenspiegeln erhält man ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs. Beide Spiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blenden der Innenspiegel und der fahrerseitige Außenspiegel optional (Spiegel-Paket) automatisch ab. Gegen Aufpreis ist ein aktiver Parkassistent mit Parksensoren vorn und hinten erhältlich. Das System unterstützt den Fahrer beim Einparken in Längs- und Querparklücken sowie beim Ausparken aus Längsparklücken - der Fahrer muss lediglich den Rückwärtsgang einlegen, den Parkvorgang starten und die Geschwindigkeit regulieren. Serienmäßig findet man eine Rückfahrkamera an Bord, die aufgrund des unübersichtlichen Hecks auch bitter nötig ist. Zudem kann man optional das Park Paket mit 360°-Kamera ordern. Zusätzliche Kameras in den Außenspiegeln sowie an der Fahrzeugfront geben dann ein Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive wieder (im Testfahrzeug). Neben den Standardscheibenwischern kann man optional auch das "Magic Vision Control" ordern. Gegenüber den konventionellen Scheibenwischern sind die Sprühdüsen für die Scheibenwaschanlage nicht im Bereich der Motorhaube angeordnet, sondern befinden sich direkt im Wischerblatt. Dadurch wird das Wischwasser je nach Bewegungsrichtung direkt vor das Wischerblatt gesprüht. Die Scheibe wird somit noch effektiver und mit geringerer Sichtbehinderung während des Sprühvorgangs gereinigt. Das Wischfeld fällt groß aus und das Wischergebnis ist auch bei höheren Geschwindigkeiten tadellos.

⊖ Sowohl die Front als auch das Heck sind extrem unübersichtlich und lassen sich kaum abschätzen. Dazu kommt, dass niedrige Hindernisse weder vor noch hinter dem Fahrzeug einsehbar sind. Rund 1,30 m hohe Objekte bleiben unerkannt, wenn sie sich nahe am Fahrzeugheck befinden. Die Gefahr, beim Rückwärtsfahren einen Gegenstand oder sogar eine Person zu übersehen, ist nicht unerheblich. Immerhin verbaut Mercedes serienmäßig eine Rückfahrkamera. Die Rundumsicht fällt schlecht aus. Die Dachsäulen fallen allesamt breit aus, besonders stark wird allerdings der Blick nach schräg hinten eingeschränkt. Durch die schmale Heckscheibe sieht man nur wenig. Kein Wunder, dass auch im Innenspiegel das Sichtfeld klein ausfällt.

### 3,6

## Ein-/Ausstieg

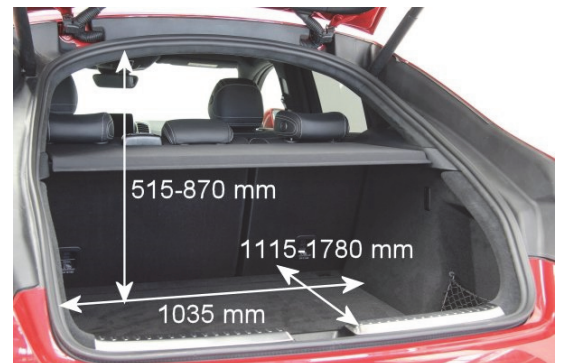
Insgesamt gestaltet sich das Ein- und Aussteigen im GLE Coupé beschwerlich. Sowohl vorn als auch im Fond stört die sehr hohe Sitzposition über der Fahrbahn. Dazu gesellt sich der hohe und breite Schweller, der zum Ein- und Aussteigen überwunden werden muss. Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern können, gibt es nur für die vorderen Insassen.

⊕ Der GLE ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung inkl. Funkfernbedienung ausgestattet - damit lassen sich auch die Seitenfenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist auch ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich, dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben und das Fahrzeug lässt sich mittels Sensoren an den Türgriffen ent- und verriegeln (nicht im Testwagen). Die Türen besitzen vorn drei und hinten zwei Rastungen. Diese sind kräftig genug ausgelegt, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Optional gibt es auch eine Zuziehhilfe (Soft-Close), dann muss man die Tür zum Schließen nur noch anlegen und sie wird selbstständig zugezogen. Nach dem Auf- und Absperren wird das Fahrzeugumfeld für kurze Zeit beleuchtet. Ordert man das Spiegel-Paket, gibt es auch Spots in den Außenspiegeln.

- Man kann sich relativ leicht versehentlich aussperren, weil sich das Fahrzeug auch bei geöffneter Tür (außer Fahrertür) verriegeln lässt. Schlägt man dann die Türe zu und der Schlüssel liegt noch im Auto, kommt man nicht mehr ins Fahrzeuginnere.

## 2,1 Kofferraum-Volumen\*

- + Das Gepäckraumvolumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Bis zur Kofferraumabdeckung gemessen fasst das Abteil 455 Liter. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lassen sich 630 Liter verstauen. Dann können bis zu zehn handelsübliche Getränkeboxen gestapelt werden. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt den Kofferraum bis zur Fensterunterkante, können bis zu 900 Liter untergebracht werden. Wird das Abteil bis unter das Dach beladen, fasst es 1.445 Liter. Unter dem Kofferraumboden findet man ein rund 55 l großes Staufach.



Mit 455 l Volumen ist der Kofferraum des GLE von klassenüblicher Größe.

## 2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Heckklappe lässt sich serienmäßig elektrisch öffnen und schließen. Sie schwingt weit auf, wodurch Personen bis über 1,90 m aufrecht darunter stehen können. Der Kofferraum hat ein praktisches Format. Einzig die etwas geringe Ladehöhe sowie die nicht besonders breite Heckklappenöffnung schränken die Nutzbarkeit etwas ein. Der Kofferraum wird gut ausgeleuchtet.
- Das Ein- und Ausladen von Gepäck gestaltet sich äußerst schwierig. Die Ladekante liegt mit 91 cm sehr weit über der Fahrbahn. Zudem stört zwischen Ladekante und Ladeboden eine Stufe von rund 18 cm.

## 3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Variabilität des Kofferraums ist zufriedenstellend. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Da zuvor jedoch die Sitzflächen aufgestellt werden müssen, zeigt sich der Klappmechanismus als nicht besonders einfach und kann auch nur vom Fond aus bedient werden. Zum Verstauen von kleinem Gepäck gibt es links ein Fach und rechts in der Verkleidung ein Netz, zwei kleine Staufächer, stabile Zurrösen und etwas Platz unter dem Kofferraumboden.

- Ein Kofferraumtrennnetz hinter den Fondsitzen zur Erhöhung der Insassensicherheit ist für das GLE Coupé nicht erhältlich.

## 2,3 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

Das Cockpit des GLE Coupé zeigt sich insgesamt recht ergonomisch aufgebaut. Mit den Grundfunktionen kommt man nach kurzer Zeit zurecht. Umständlicher ist hingegen die Bedienung der Fahrzeug-Systemeinstellungen, da sich manche nur mittels Lenkradtasten im Kombiinstrument und andere in der Mittelkonsole/am Mitteldisplay anpassen lassen. Nicht optimal ist auch das tief angeordnete Klimaanlagebedienteil, wenn auch die Steuerung der Klimaautomatik (Thermotronic) keine Rätsel aufgibt.



Der Fahrer muss jedoch seinen Blick weit von der Fahrbahn abwenden, wenn er die Klimateinstellungen ändern möchte. Der Scheibenwischerschalter ist im Blinkerhebel integriert, was anfangs etwas ungewohnt ist.

**+** Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in Höhe und Weite einstellen und kann dadurch an ganz unterschiedliche Personenstaturen sehr gut angepasst werden. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Wählhebel der Automatik ist am Lenkstock angebracht und sehr gut erreichbar. Das Zündschloss findet man schnell, der Schlüssel kann problemlos eingesetzt werden - allerdings ist es unbeleuchtet. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad. Es ist aber nur der Schalter selbst beleuchtet, nicht die Piktogramme - etwas Abhilfe kann hier die optionale Ambientebeleuchtung bieten. Die Nebelschlussleuchte wird über einen Knopf am Lichtschalter aktiviert, eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status. Alternativ sind das Abblend- und Fernlicht sensorgesteuert. Die Scheibenwischer vorn werden über einen Regensensor gesteuert (zwei Empfindlichkeitsstufen). Die Instrumente liegen im Sichtfeld des Fahrers und bieten einen guten Kontrast. Ein Bordcomputer informiert den Fahrer über wichtige Werte wie Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen oder Klappen offen, wird der Fahrer gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage ist mittels separatem Lenkstockhebel zu aktivieren, die eingestellte Geschwindigkeit erscheint im Kombiinstrument. Das Acht-Zoll-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems (Comand Online) ist optimal in der Höhe positioniert, die Bedienung erfolgt über den Dreh-Drück-Regler in der Mittelkonsole. Die Knöpfe für die Heckscheibenheizung (mit Abschaltung) und die Umluft findet man schnell, die Frisch-/Umluftfunktion wird in Verbindung mit der optionalen Drei-Zonen-Klimaautomatik mittels Luftgütesensor gesteuert. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Mit Ausnahme des Lichtschalters sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und im Dunkeln gut zu finden. Vorn wie hinten gibt es Leseleuchten. Die Anzahl an Ablagemöglichkeiten geht insgesamt in Ordnung.



**Der GLE besticht durch gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.**

**-** Es gibt keine Schalter für die Assistenzsysteme. Diese müssen im Untermenü des Bordcomputers aktiviert bzw. deaktiviert werden. Dadurch kann der Fahrer nicht auf einen Blick erkennen, ob auch alle Assistenten aktiviert sind. Es erfolgt auch kein Hinweis, wenn ein System deaktiviert ist. Die silberfarbene Knopfleiste zwischen Radio- und Klimabedienung sieht nett aus, man kann aber aufgrund des mangelhaften Kontrastes bei Tageslicht die Symbole kaum erkennen. Vorn muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu gelangen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Anschnallen. Die links unter dem Lenkrad angeordnete Taste für die Handbremse ist schlecht erreichbar.

2,5

## Raumangebot vorne\*

**+** Absolut gesehen ist das Raumangebot vorn zwar nicht schlecht, für ein so großes SUV fällt es dann aber doch enttäuschend aus. Die Beinfreiheit auf den Vordersitzen reicht nur für rund 1,90 m große Personen. Die Kopffreiheit würde für deutlich größere Personen genügen. Die Innenbreite ist ebenso gut wie das Raumgefühl, das lediglich durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole und recht flache Dachlinie etwas geschmälert wird.

2,4

## Raumangebot hinten\*

Das subjektive Raumgefühl ist aufgrund der flachen Dachlinie und den schmalen Fensterflächen allenfalls zufriedenstellend.

⊕ Im Fond findet man gute, aber nicht üppig bemessene Platzverhältnisse vor. Leicht eingeschränkt ist die Kopffreiheit, die aufgrund der flach verlaufenden Dachlinie nur für Personen bis 1,90 m ausreichend ist. Dank der großzügigen Innenbreite finden zwei Personen bequem Platz, für drei nebeneinander wird es aber eng.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis zu 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

4,0

## Innenraum-Variabilität

Mercedes bietet für den GLE keinerlei Sitzvarianten an. Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt klappbar, lässt sich aber weder verschieben noch kann die Lehne in der Neigung verstellt werden.

1,9

## KOMFORT

1,9

## Federung

Für das GLE Coupé gibt es neben dem serienmäßigen Direct Control-Fahrwerk gegen Aufpreis das im Testwagen verbaute Luftfahrwerk "Airmatic" mit adaptivem Dämpfungs-System. Das Fahrwerk passt die Dämpferreglung kontinuierlich dem aktuellen Fahrzustand an. Zudem kann der Fahrer zwei unterschiedliche Grundabstimmungen wählen (Komfort, Sport). Wählt man die sportliche Abstimmung, wird auch das Fahrzeugniveau leicht abgesenkt. Gegen weiteren Aufpreis kann man für das GLE Coupé einen aktiven Wankausgleich (Active Curve System) ordern (nicht im Testwagen). Der Wankausgleich würde den doch recht deutlichen Aufbaubewegungen des hoch aufbauenden SUV ein Stück entgegenwirken und die Sportlichkeit erhöhen. Der sehr hohe Aufpreis dafür steht jedoch kaum im Verhältnis.

⊕ Die komfortable Auslegung des Luftfahrwerk sorgt für hohen Fahrkomfort. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse dringen nur leicht bis zu den Insassen durch und werden souverän gedämpft. Obwohl auf dem Testwagen die riesigen 21-Zoll-Räder montiert waren, konnte bei regelmäßiger Anregung kaum eine Stuckerneigung festgestellt werden. Querfugen sowie Kopfsteinpflaster werden nur wenig im Innenraum wahrgenommen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten herrscht ein sehr guter Federungskomfort. Man fährt immer entspannt und stressfrei. Selbst bei voller Beladung ändern sich dank Niveauregulierung die Federwege kaum, und der Fahrkomfort bleibt weitgehend erhalten.

2,0

## Sitze

Im GLE Coupé sind serienmäßig Sportsitze verbaut. Darüber hinaus gibt es auch Aktiv-Multikontursitze vorn, die dann u.a. eine Massagefunktion beinhalten.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich mit der elektrischen Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen sehr gut anpassen. Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei, er kann seinen linken Fuß gut abstützen. Die hohen Lehnen der straff gepolsterten Sportsitze sind gut ausgeformt und bieten dem Rücken einen festen Halt. Auch die Flächen verfügen über angenehme Konturen. Serienmäßig ist der Fahrerplatz mit einer in der Höhe und Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet.

Wählt man das optionale Memory-Paket, ist auch für den Beifahrer eine einstellbare Lordosenstütze verbaut (nicht im Testwagen). Auf den äußeren Rücksitzen sind die Konturen von Lehne und Fläche zufriedenstellend ausgeformt und der Sitzkomfort ist dank ausgewogener Polsterung einwandfrei. Der Fondmittelpplatz ist jedoch nicht optimal konturiert.

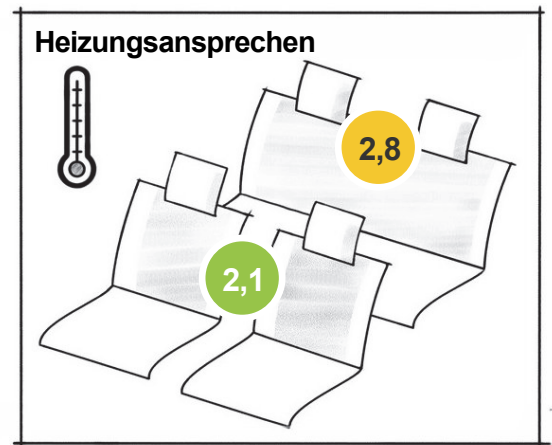
– Um bei hohen Temperaturen Schwitzen auf den serienmäßigen Ledersitzen zu vermeiden, kann man eine Sitzlüftung ordern (nicht im Testwagen).

## 1,3 Innengeräusch

+ Für das GLE Coupé gibt es optional die im Testwagen verbaute Doppelverglasung vorn. Das Geräuschniveau im Innenraum fällt damit äußerst niedrig aus. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei lediglich 64,9 dB(A). Auch bei hohen Geschwindigkeiten kann man sich noch stressfrei unterhalten. Wind- und Fahrgeräusche hat Mercedes gut gedämmt, wenn auch die lauten Abrollgeräusche der Reifen stärker auffallen.

## 1,8 Klimatisierung

+ Serienmäßig ist das GLE Coupé mit der Klimaautomatik Thermatic ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können separat die Temperatur einstellen, und man findet einen Aktivkohlefilter an Bord. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Dreizonen-Klimaautomatik Thermotronic, mit der auch die Fondpassagiere die Temperatur einstellen können. Zudem kann die Intensität der Klimaautomatik in drei Stufen variiert werden (Focus, Medium, Diffuse). Ebenfalls an Bord ist dann eine Umluftautomatik mit Luftgüte- und Feuchtigkeitssensor. Im Heizungstest schneidet der GLE 350 d gut ab. Vorn wird der Innenraum in kurzer Zeit aufgeheizt und die Insassen müssen nicht lange frieren. Auch im Fond dauert es nicht zu lange, bis Wohlfühltemperatur herrscht. Eine Ionisierung der Innenluft ist gegen Aufpreis erhältlich.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen\*

+ Die Fahrleistungen des 258 PS starken 350 d können überzeugen. Der 3,0-l-Sechszylinder-Dieselmotor schiebt schon aus dem Drehzahlkeller kräftig an (620 Nm bei 1.600 1/min) und beschleunigt das 2,3 Tonnen schwere Gefährt in nur 4,6 s von 60 auf 100 km/h. Überholvorgänge stellen so kein Problem dar und auch auf der Autobahn fühlt man sich nie untermotorisiert.

## 1,8 Laufkultur

+ Die Laufkultur des Dieselmotors ist gut. Vibrationen dringen kaum in den Innenraum und auch lästiges Dröhnen ist dem Sechszylinder weitgehend fremd.

1,5

## Schaltung

**+** Das Neungang-Automatikgetriebe überzeugt mit spontanen und weitgehend ruckfreien Schaltvorgängen, ohne nervös zu wirken. Die Schaltgeschwindigkeit liegt hoch und bei Bedarf werden auch Gänge übersprungen. Die eingelegte Schaltstufe wird im Kombiinstrument angezeigt. Alternativ lassen sich die Gänge auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad wechseln. Das Anfahren klappt problemlos, wenn auch bei stärkerer Gaspedalbetätigung ein Ruck durch das Fahrzeug geht. Die Bedienung des am Lenkstock angebrachten Automatikwählhebels funktioniert einfach. Es wird aber beim Abstellen des Motors nicht automatisch die P-Position gewählt, wodurch das Fahrzeug wegrollen kann - die Park-Position wird erst dann automatisch aktiviert, wenn man den Schlüssel zieht oder die Tür öffnet. Damit der Rückwärtsgang eingelegt werden kann, muss das Fahrzeug nahezu stehen. Durch starkes Betätigen des Bremspedals im Stand wird die Autohold-Funktion aktiv. Dann kann man von der Bremse gehen, ohne dass das Fahrzeug anrollt. Erst durch kurzes Betätigen des Gaspedals wird die Hold-Funktion deaktiviert. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

1,0

## Getriebeabstufung

**+** Die Abstufungen der Neungang-Automatik passen sehr gut zum leistungsstarken Dieselmotor. Zwischen den einzelnen Gängen entstehen keine großen Drehzahlsprünge, auch wenn der niedrigste und der höchste Gang weit gespreizt sind. Die in den oberen Gängen sehr lange Übersetzung ermöglicht niedrige Drehzahlen auf der Autobahn, was der Gelassenheit beim ruhigen Fahren zuträglich ist und den Verbrauch positiv beeinflusst. Bei 130 km/h dreht der Motor mit lediglich 1.700 1/min.

2,2

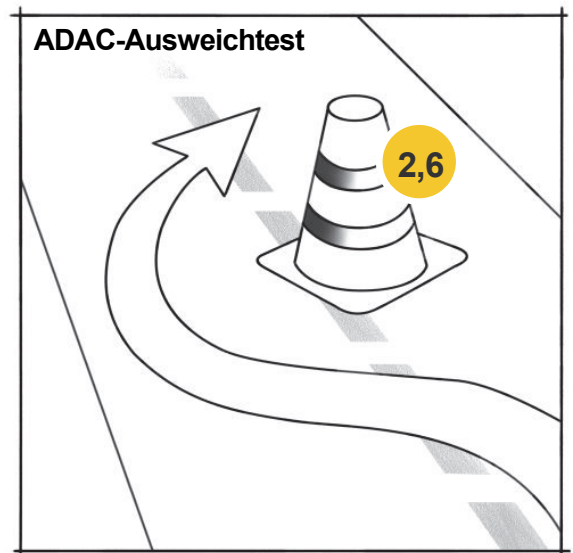
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,6

### Fahrstabilität

Das GLE Coupé legt eine zufriedenstellende Fahrstabilität an den Tag. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls neigt sich erst die Karosserie, bevor leicht verzögert Seitenführung an der Hinterachse aufgebaut wird. Das fühlt sich schwammig an, die Fahrzeugreaktion ist aber dennoch stets berechen- und beherrschbar. In Verbindung mit den auf dem Testwagen verbauten 21-Zoll-Rädern (AMG Line Exterior) weist das Fahrzeug eine deutliche Spurrillenempfindlichkeit auf, was in Verbindung mit der um die Nulllage gefühllosen Lenkung zu häufigen Lenkkorrekturen führt. Der serienmäßige Seitenwind-Assistent schwächt laut Mercedes die Auswirkungen von Seitenwindböen auf den Geradeauslauf ab. Den ADAC Ausweichetest meistert das schwere SUV zwar wenig souverän, er bleibt aber stets sicher beherrschbar. Schon beim Anlenken untersteuert das Fahrzeug, bevor es beim Zurücklenken in die ursprüngliche Fahrspur komplett zu rutschen beginnt und nur durch vehemente ESP-Eingriffe stabilisiert werden kann. Dadurch wird viel Geschwindigkeit abgebaut, wodurch sich der GLE problemlos in die Ausfahrgasse manövrieren lässt. Das Eigenlenkverhalten des SUV ist dank gutmütigem Untersteuern stets sicher.

#### ADAC-Ausweichetest



Beim ADAC-Ausweichetest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.



Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Wechsel in den Schubetrieb in einer Kurve sind dem Fahrzeug zwar nicht fremd, das nachdrängende Heck wird aber sofort durch das ESP stabilisiert. Der GLE ist serienmäßig mit dem Allradantrieb 4MATIC ausgestattet, der für sehr gute Traktion sorgt.

2,6

## Lenkung\*

Die im GLE Coupé serienmäßig verbaute Sport-Direktlenkung mit variabler Lenkübersetzung spricht um die Mittellage gut an, besitzt aber keine perfekte Mittenzentrierung, was ein nur mäßiges Lenkgefühl um den Nullpunkt zur Folge hat und öfter leichte Lenkkorrekturen nötig macht. Lenkt man stärker ein, wird der Lenkbefehl erst einmal in Seitenneigung umgesetzt, bevor das Fahrzeug dem vorgegebenen Lenkwinkel folgt. Die Rückmeldung ist dann aber gut. Insgesamt ist die Lenkung nicht schlecht, der sportlichen Ausrichtung des GLE Coupé wird sie aber nicht gerecht. Das Ansprechen und die Zielgenauigkeit der Lenkung sollten durch den optionalen Wankausgleich (Active Curve System) verbessert werden, da dann die Karosserieneigung gering ausfallen sollte (nicht im Testwagen). Die Direktlenkung besitzt eine progressive Lenkübersetzung, die bei höherem Lenkeinschlag (z.B. beim Rangieren) den Lenkaufwand reduziert. So sind nur knapp drei Lenkradumdrehung nötig, um die Räder von ganz links nach ganz rechts einzuschlagen. Der Kraftaufwand, der dafür benötigt wird, ist gering. Der Wendekreis fällt mit 12,1 m zwar absolut gesehen nicht sehr klein aus, für ein Fahrzeug dieser Größe kann man aber zufrieden sein.

### Einschlafwarner



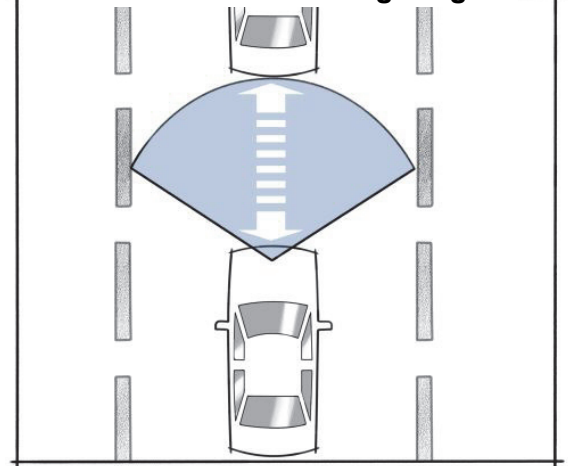
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

1,6

## Bremse

⊕ Bei den Bremswegmessungen schneidet das GLE Coupé 350 d gut ab. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mercedes durchschnittlich nur 34,9 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Continental ContiSportContact5 der Größe VA: 275/45 R21 107Y, HA: 315/45 R21 111Y). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei hoher Beanspruchung ausgesprochen standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich aber nur zufriedenstellend dosieren, da das Pedalgefühl weich ist.

### Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

1,7

## SICHERHEIT

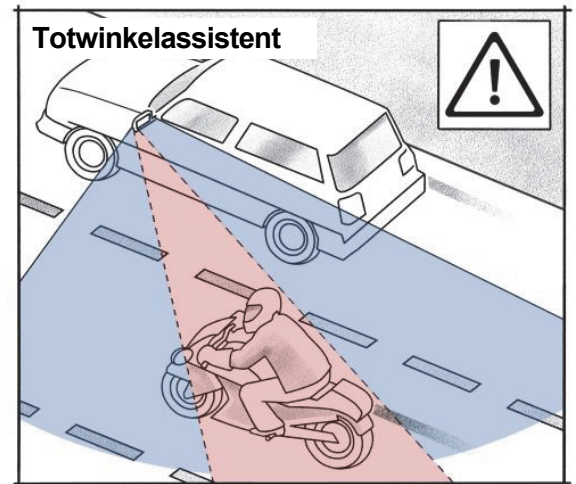
0,6

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

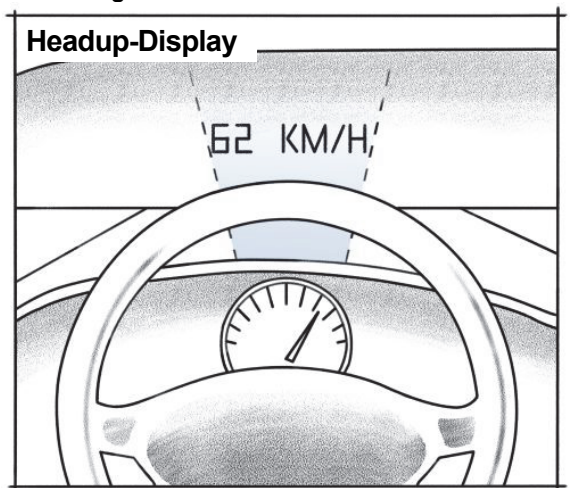
Mercedes bietet im GLE eine Reihe von aktiven Sicherheitssystemen an, die die Fahrsicherheit enorm erhöhen.

⊕ Serienmäßig gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie eine Kollisionswarnung samt autonomen Notbremsassistenten (Collision Prevention Assist Plus). Dabei wird mittels Radarsensor in der Fahrzeugfront ein drohender Auffahrunfall erkannt und eine optische und akustische Warnmeldung ausgegeben. Bremsst der Fahrer zu schwach, wird die Bremskraft automatisch so weit erhöht, dass eine Kollision möglichst vermieden werden kann. Bremsst der Fahrer nicht, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet. Das City-Safety-System funktioniert bis 50 km/h und auf ein fahrendes Objekt kann bis 105 km/h eine automatische Bremsung eingeleitet werden. Hat man die optionale DISTRONIC PLUS an Bord (Fahrerassistenz-Paket Plus), wird bei fahrenden Objekten sogar bis 200 km/h eine Bremsung eingeleitet. Darüber hinaus besitzt das System dann einen Kreuzungs-Assistenten. Bei einer drohenden Kollision mit querenden Fahrzeugen oder Fußgängern unterstützt das System den Fahrer, indem es den maximal erforderlichen Bremsdruck aufbaut, sobald der Fahrer die Bremse betätigt, um möglichst eine Kollision zu vermeiden. Im Paket enthalten ist auch der aktive Totwinkel-Assistent. Das System zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich andere Verkehrsteilnehmer seitlich im toten Winkel befinden - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird er zusätzlich akustisch gewarnt, bzw. der Spurhalteassistent aktiviert, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Ergänzt wird das Paket durch den aktiven Spurhalteassistenten. Dieser warnt den Fahrer über Vibrationen am Lenkrad beim Überfahren einer gestrichelten Linie ohne Blinker; bei einer durchgezogenen Linie wird zusätzlich über ESP-Einsatz das Auto wieder zurück in die Spur "gedrückt". Der serienmäßige Müdigkeitswarner "Attention Assist" erstellt ein Fahrerprofil (Lenkverhalten). Ändert sich dieses während einer längeren Fahrt gravierend (z.B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen, eine Pause einzulegen. Ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem mit Sensoren in den Rädern ist serienmäßig an Bord. Das LED Intelligent Light System beinhaltet eine variable Fahrbahnausleuchtung (Landstraßen-, Autobahnlicht), Kurven- und Abbiegelicht sowie den adaptiven Fernlicht-Assistenten Plus. Bei einer Vollbremsung blinken die hellen LED-Bremsleuchten und warnen somit den nachfolgenden Verkehr. Ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Gegen Aufpreis gibt es eine Verkehrszeichenerkennung. Über eine Kamera und das Kartenmaterial des Navigationssystems werden Geschwindigkeitsbegrenzungen inklusive Zusatzschilder (z.B. bei Nässe) oder Überholverbote erkannt und dem Fahrer im Kombi-Display angezeigt. Zudem enthält die Erkennung eine Falschfahrerwarnung, wenn man in eine Einbahnstraße oder falsch auf die Autobahn auffährt. Ein Head-Up-Display ist optional erhältlich.

⊖ Die links vom Fahrer angeordnete elektrische Handbremse ist im Notfall vom Beifahrer nicht zu erreichen.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

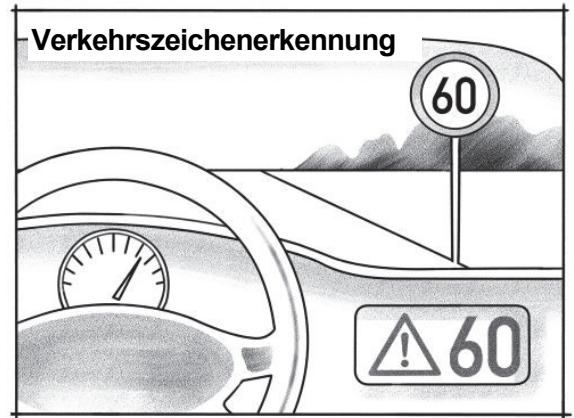


In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

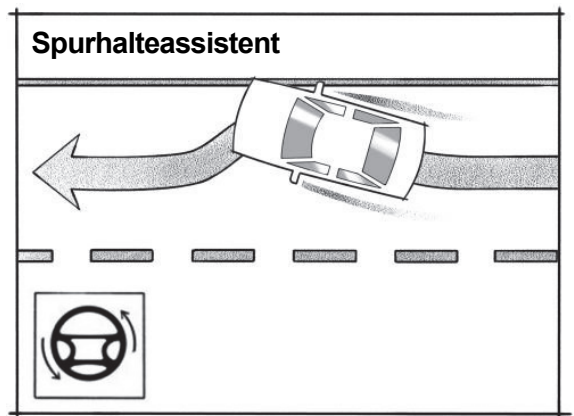
## Passive Sicherheit - Insassen

**+** Ein ADAC Crashtestergebnis liegt nicht vor. Es kann aber von einem sehr guten Ergebnis ausgegangen werden, da serienmäßig Front- und Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Vorhangairbags vorhanden sind. Für den Fahrer steht zusätzlich ein Knieairbag zur Verfügung. Für die Fondpassagiere können gegen Aufpreis Seitenairbags geordert werden. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m und befinden sich nahe genug am Kopf, um bei einem Unfall die Gefahr eines Schleudertraumas zu minimieren. Das serienmäßige Pre-Safe-System erkennt kritische Fahrsituationen und leitet bei Unfallgefahr vorbeugende Maßnahmen zum Insassenschutz ein. Dazu gehören zum Beispiel die reversible Gurtstraffung für die Vordersitze oder die automatische Schließung der geöffneten Seitenscheiben. Auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird darüber hinaus angezeigt, welche Gurte hinten angelegt sind. Schnallt sich während der Fahrt jemand hinten ab, ertönt ein Warnton, und es erscheint eine Anzeige im Tachodisplay. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte anbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Serienmäßig findet man das Mercedes Notrufsystem an Bord. Damit wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut. Zudem kann der Notruf auch manuell über eine SOS-Taste ausgelöst werden. Mercedes klebt bei allen Neufahrzeugen (kann auch nachgerüstet werden) einen QR-Code in die Tankklappe und in die gegenüberliegende B-Säule, den Rettungskräfte absキャンen und so zur fahrzeugspezifischen Rettungskarte gelangen können.

**-** Hinten reichen die Kopfstützen lediglich für 1,65 m große Personen - zudem ist der Abstand zwischen den Stützen und dem Kopf recht groß. Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

## Kindersicherheit

**+** Ein ADAC Crashtestergebnis liegt nicht vor. Insgesamt ist das GLE Coupé für Kindersitze recht gut geeignet. Die Gurtschlösser sind stabil fixiert und gut erreichbar, das erleichtert das Angurten. Die Gurte sind lang genug und reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander. Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofix-Befestigungen mit Ankerhaken. Der Beifahrersitz ist mit einer automatischen Kindersitzerkennung ausgestattet. Über eine Gewichtsmatte wird erkannt, wenn ein Kindersitz montiert ist und die Beifahrerairbags werden entsprechend abgeschaltet. Kindersitze aller Altersklassen lassen sich problemlos auf dem Beifahrersitz montieren. Auf den äußeren Fondplätzen sind universelle Kindersitze aller Altersklassen zulässig. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz.

– Drei Kindersitze nebeneinander haben auf der Rückbank keinen Platz. Auf dem Fondmittelpplatz sind sowohl Kindersitze mit Stützfuß als auch Kindersitze der Klassen II und III nicht erlaubt. Hohe Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrerplatz aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstütze nicht ideal fixieren. Im Fond stoßen hohe Kindersitze auf den äußeren Rücksitzen am Dachholm an. Die Gurtschlösser im Fond sind nicht verwechslungssicher. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich leicht deaktivieren - auch von Kindern.

## 3,0 Fußgängerschutz

Ein aktuelles ADAC Crashtestergebnis zum Fußgängerschutz liegt nicht vor. Es ist aber von einem insgesamt zufriedenstellenden Fußgängerschutz auszugehen, weil die Front weitgehend glattflächig und im Stoßfängerbereich nachgiebig ist. Zudem ist eine aktive Motorhaube verbaut, die sich im Falle eines Aufprall im hinteren Bereich leicht anhebt und somit den Abstand zwischen Motorhaube und harten Bauteilen darunter vergrößert.

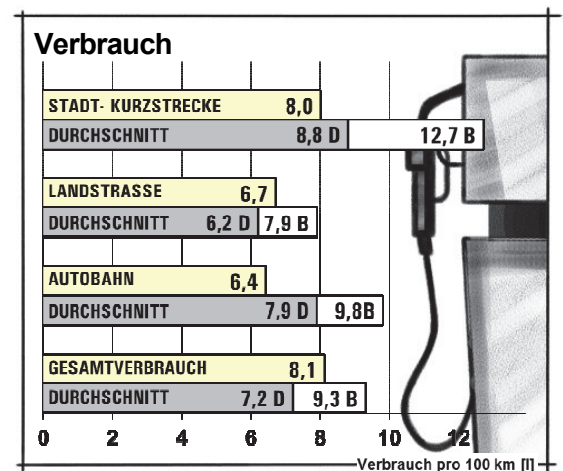
## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 4,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

– Der Verbrauch des Mercedes GLE Coupé 350 d fällt hoch aus. Im ADAC EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 8,6 l/100 km ermittelt. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 275 g/km erhält das Fahrzeug nur magere elf Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,3 l, außerorts sind es 7,3 l und auf der Autobahn 10,3 l pro 100 km.

### 1,4 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß fällt niedrig aus. Dafür erhält das SUV gute 46 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des EcoTest. Insgesamt muss sich das GLE Coupé mit 57 Punkten und somit drei von fünf Sternen begnügen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

## 4,2 AUTOKOSTEN

### 3,5 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der GLE damit zwar nicht sehr sparsam umgeht, aber den nicht ganz so teuren Diesel benötigt, schneidet er noch zufriedenstellend ab.

### 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder alle zwei Jahre ein großer Service fällig.



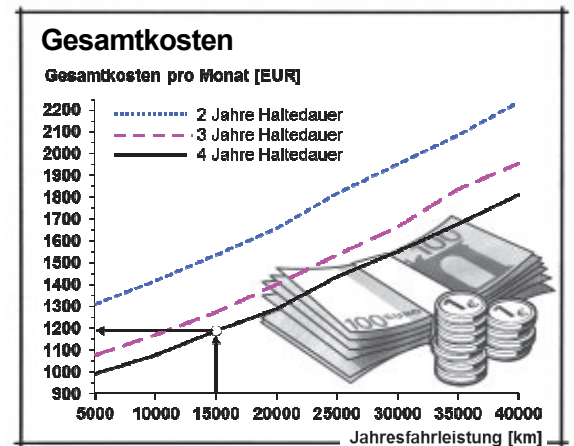
- + Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Hohe Werkstattstundensätze und sehr hohe Kosten für den Reifenersatz treiben die Kosten zusätzlich in die Höhe.

## 1,2 Wertstabilität\*

- + Da es sich beim GLE Coupé um ein völlig neues Modell handelt und sich Fahrzeuge dieser Art großer Beliebtheit erfreuen, wird für den Mercedes ein sehr guter Restwertverlauf erwartet.

## 5,5 Kosten für Anschaffung\*

- Mit einem Grundpreis von 66.700 Euro zeigt sich das GLE Coupé 350 d sehr teuer. Immerhin fällt die Serienausstattung gut aus. LED-Scheinwerfer, eine Klimaautomatik und ein Kollisionswarnsystem sind Serie. Viele Sicherheits- und Komfortsysteme kosten aber dennoch saftig Aufpreis.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1189 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## 5,5 Fixkosten\*

- Die Fixkosten liegen sehr hoch. Allein die jährliche Kfz-Steuer liegt bei 455 Euro. Doch auch die Versicherungskosten fallen aufgrund ungünstiger Einstufungen hoch aus (KH: 22; TK: 29; VK: 27).

## 4,2 Monatliche Gesamtkosten\*

- Die monatlichen Gesamtkosten liegen hoch. Auch wenn dem GLE ein sehr guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert wird, fallen die Kosten in den anderen Kapiteln hoch aus.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	400 4MATIC 9G-TRONIC	450 AMG 4MATIC 9G-TRONIC	500 4MATIC 9G-TRONIC	350 d 4MATIC 9G-TRONIC	63 AMG 4MATIC SPEED SHIFT PLUS 7G-TRONIC	63 S AMG 4MATIC SPEED SHIFT PLUS 7G-TRONIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	6/2996	8/4663	6/2987	8/5461	8/5461
Leistung [kW (PS)]	245 (333)	270 (367)	335 (455)	190 (258)	410 (558)	430 (585)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	480/1600	520/1800	700/1800	620/1600	700/1750	760/1750
0-100 km/h[s]	6,0	5,7	4,9	7,0	4,3	4,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	245	248	250	226	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,7 l S	8,9 l SP	10,5 l S	6,9 l D	11,9 l SP	11,9 l SP
CO2 [g/km]	199	209	246	180	278	278
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/29	23/28/29	23V/28V/29V	22/27/29	23/32/30	23/32/30
Steuer pro Jahr [Euro]	268	288	396	455	476	476
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1288	1386	1557	1189	2021	2144
Preis [Euro]	67.235	75.803	84.312	66.700	115.252	125.486

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi  
GR = Van

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2987 ccm
Leistung	190 kW (258 PS)
bei	3400 1/min
Maximales Drehmoment	620 Nm
bei	1600 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	275/50R20
Reifengröße (Testwagen)	<b>275/45R21Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,05/11,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>8,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,3/7,3/10,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	180 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>275 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>64,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4900/2003/1700 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2130 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>2320 kg/580 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>455 l/900 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2900 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	93 l
Reichweite	<b>1080 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>130 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>135 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>184 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>740 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.189 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/27/29
Grundpreis	66.700 Euro

## NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenker	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	1.148 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	774 Euro
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht	Serie
LED-Abblendlicht	Serie
Luftfederung	2.035 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (360 Euro° inkl. Parktronic)	1.654 Euro°
Spurassistent	536 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	536 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	678 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 1.012 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.142 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten (Parktronic)	869 Euro°
Lackierung Metallic	1.047 Euro°
Panorama-Glasdach	2.106 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	2,6
Alltagstauglichkeit	2,2	Lenkung*	2,6
Sicht	2,7	Bremse	1,6
Ein-/Ausstieg	3,6	<b>Sicherheit</b>	<b>1,7</b>
Kofferraum-Volumen*	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	3,3	Kindersicherheit	2,1
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	1,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,2</b>
Raumangebot vorne*	2,5	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	4,9
Raumangebot hinten*	2,4	Schadstoffe	1,4
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>1,9</b>		
Federung	1,9		
Sitze	2,0		
Innengeräusch	1,3		
Klimatisierung	1,8		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,5</b>		
Fahrleistungen*	1,7		
Laufkultur	1,8		
Schaltung	1,5		
Getriebeabstufung	1,0		

### AUTOKOSTEN

4,2

Betriebskosten*	3,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	1,2
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	4,2

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen