

Mercedes GLK 350 4Matic (7G-Tronic)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse (200 kW / 272 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Die neue GLK-Klasse von Mercedes soll unterhalb der M-Klasse den SUV-Markt aufmischen. Das kantige Design erinnert an die legendere G-Klasse, wirkt dabei allerdings frisch und modern. Die Verarbeitungsqualität bewegt sich auf hohem Niveau. Auch wenn keine Sperren oder eine Untersetzung lieferbar sind, ist der Geländewagen durchaus für leichtes bis mittelschweres Gelände geeignet. Das optionale Offroad-Paket erhöht die Geländegängigkeit nochmals. Der starke Motor mit 200 kW sorgt in Verbindung mit der schnell und ruckfrei schaltenden Siebengang-Automatik für exzellente Fahrleistungen. Leider auf Kosten des Verbrauchs, der mit 10,7 l im Schnitt zu hoch ausfällt. Der GLK bietet eine sehr gute aktive und passive Sicherheit. Als Extra kann das vorbeugende Insassenschutzsystem PRE-SAFE geordert werden, welches im Falle einer drohenden Kollision die Gurte strafft, die Fenster schließt und den Beifahrersitz in die optimale Position fährt. Ein äußerst sinnvolles und empfehlenswertes Extra. Der GLK 350 4Matic ist ab rund 46.000 Euro zu haben. Auch aufgrund der hohen Betriebskosten, ist es um die Wirtschaftlichkeit sehr schlecht bestellt. Insgesamt ein solides, geländetaugliches Alltagsfahrzeug, welches allerdings sehr teuer in der Anschaffung und im Unterhalt ist.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Audi Q5, BMW X3, Land Rover Freelander, Volvo XC60.



- + gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + gutes Raumangebot vorne
- + bequeme Sitze
- + geringes Innengeräusch
- + kräftige Heizung
- + sehr gute Fahrleistungen
- + standfeste Bremsanlage
- sehr hoher Verbrauch
- schlechte Wirtschaftlichkeit

Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 1,5

- + Verarbeitung und Finish des neuen GLK hinterlassen einen sehr guten Eindruck. Das gilt sowohl für die Karosserie wie auch für die hochwertige (aufpreispflichtige) Lederausstattung im Innenraum. Die verwendeten Kunststoffe wirken solide. Details, wie mit Stoff überzogene Applikationen unterstreichen den sehr angenehmen Gesamteindruck. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden, gegen Aufpreis ist eine Dachreling erhältlich. Die Anhängelast darf maximal 2000 kg betragen. In der Front- und Heckstoßstange schützen große Kunststoffeinlagen vor kleinen Parkremplern. Das im Testwagen nicht verbaute Offroad-Paket beinhaltet eine Bergabfahrkontrolle, ein spezielles Geländeprogramm, welches ESP und Getriebesteuerung für das Gelände optimiert und einen Unterfahrschutz. Zudem werden auf dem

Display GPS-Daten, Höhenangaben und ein Kompass angezeigt.

- Die Türen sind nicht gegen dagegenschlagende Autotüren geschützt. Bei einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem lediglich kleinste Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Gegen Aufpreis ist auch ein Notrad lieferbar.

Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



Sicht

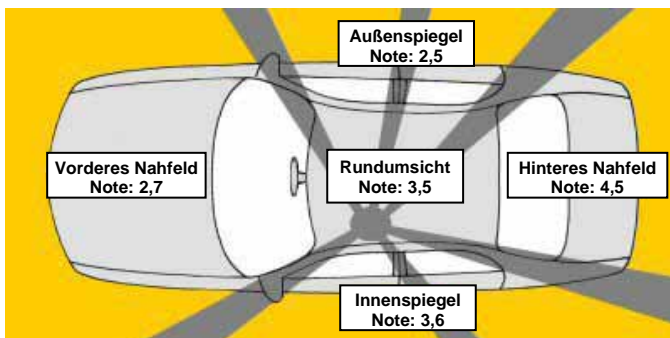
Note: 2,1



Die sehr breiten hinteren Dachpfosten behindern die Übersichtlichkeit im GLK.

Die Rundumsicht des Mercedes GLK ist noch zufriedenstellend. Die hinteren Dachpfosten sind recht breit und die nicht versenkbaren Kopfstützen stören etwas beim rückwärts Fahren. Die Sicht im Innen- und in den Außenspiegeln ist durchgehend akzeptabel, beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich. Hindernisse vor dem Fahrzeug werden durchschnittlich gut erkannt, hinten ist der Bodenblick allerdings aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe schlecht.

- + Der Fahrer kann durch die erhöhte Karosserie und die hohe Sitzposition den umliegenden Verkehr gut überblicken. Als Extras sind ein selbstabblendender Innen- und linker Außenspiegel lieferbar, sowie eine akustische Einparkhilfe für vorne und hinten. Eine Rückfahrkamera ist ebenfalls optional erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden). Die Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar. Die gegen Aufpreis lieferbaren Bi-Xenonscheinwerfer mit aktivem Kurvenlicht, dynamischer Leuchtweitenregulierung und Abbiegelicht mit integrierter Nebelscheinwerferfunktion sorgen für eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,4

Die fast optimale Sitzhöhe und die hohe Türöffnung sorgen für gutes Einsteigen. Allerdings stört der sehr breite und hohe Türschweller stark, beim Einsteigen verschmutzt man sich leicht die

Kleidung. Hinten ist der Zustieg ebenfalls recht angenehm, nur der ausladend gestaltete Radkasten und der ebenfalls sehr breite Schweller behindern etwas. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig.

- + Mit der praktischen Fernbedienung lassen sich die Türen ver- und entriegeln.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,3

Der GLK hat für diese Fahrzeugklasse einen recht kleinen Kofferraum. Er fasst nur gerade noch ausreichende 310 l (gemessen unter Gepäckraumabdeckung). Bei umgeklappten Rücksitzen stehen immerhin akzeptable 630 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).

- + Aufgrund des kastenförmigen Aufbaus lässt sich der Kofferraum über einen weiten Bereich bis unter das Dach beladen. Unter dem Kofferraumboden findet sich weiterer Stauraum mit 45 l (nur ohne optionales Notrad).



Für einen SUV wie den GLK ist der Kofferraum mit einer Größe von 310 l einfach viel zu klein.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,8

- + Die Ladeöffnung ist sehr groß und praxisgerecht. Innen stört keine Bordwand. Mit seiner zweckmäßigen Form lässt sich der Kofferraum gut nutzen. Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und schließen. Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch (im Testwagen nicht vorhanden). Durch die große Öffnungshöhe der Heckklappe stoßen sich selbst Personen bis zu knapp 2 m Größe nicht den Kopf.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,0

- + Die klappbare Rücksitzbank und Lehne ist asymmetrisch geteilt. Das vor- und zurückklappen der einzelnen Sitzelemente erfolgt mit wenigen Handgriffen, die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Bei vorgeklappten Rücksitzen ist der Ladeboden durchgehend eben. Zum Verstauen von Kleingepäck sind große Ablagefächer im Kofferraumboden vorhanden.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 1,7

- + Die Bedienung des neuen GLK ist in der Grundversion funktionell, die Eingewöhnung kurz. Die meisten Schalter sind sinnfällig, vieles funktioniert elektrisch unterstützt - was jedoch extra bezahlt wer-

den muss. Die großen, klar gezeichneten Instrumente können sehr gut abgelesen werden. Das Lenkrad und der Sitz lassen sich dem Fahrer optimal anpassen, auch der Automatikwählhebel ist sehr gut angeordnet. Der abstand zwischen Gas- und Bremspedal ist allerdings etwas groß. Der Temporegler lässt sich einfach aktivieren. Auf Wunsch schaltet sich das Xenonlicht per Sensorsteuerung selbsttätig ein, Außen- und Innenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Radio und Navigationssystem sind leicht verständlich in der Bedienweise und gut zu erreichen. Helle Leseleuchten gibt es vorn und hinten.

- Das Klimabedienteil ist viel zu weit unten angebracht und wird teilweise vom Wählhebel verdeckt. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten. Der Bedienhebel für Blinker und Wischer ist zu weit unten; intuitiv bewegt man den Tempomathebel, weil der im Griffbereich liegt.



Funktionalität und Verarbeitung liegen auf hohem Niveau, die Gestaltung ist für Mercedesfahrer erstmal gewöhnungsbedürftig

Raumangebot vorne* Note: 1,6

- + Auf den vorderen Sitzplätzen haben Insassen bis zu einer Größe von 2,0 m genügend Kopffreiheit. Die große Innenbreite sorgt für ein sehr gutes subjektives Raumgefühl.

Raumangebot hinten* Note: 2,7

- + Auch auf den Sitzen im Fond hat man sehr viel Bein- und Kopffreiheit. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht das Platzangebot auf den äußeren Rücksitzen für Mitfahrer bis ca. 1,90 m Größe aus.
- Der Mittelsitz eignet sich nur als Notsitz. Sind alle drei Sitze im Fond belegt, sitzt man trotz der üppigen Innenbreite beengt.

Komfort Note 2,0

Federung Note: 2,4

- + Das AGILITY CONTROL Fahrwerk des Mercedes GLK passt die Dämpfercharakteristik automatisch dem Fahrstil und der Fahrbahnbeschaffenheit an. Lange und kurze Bodenwellen werden gut abgefedert. Insgesamt ist das Fahrwerk erstaunlich straff abgestimmt. Dadurch können Einzelhindernisse nicht ganz souverän abgefedert werden. Wank- und Seitenneigung sind aber für einen

Geländewagen angenehm wenig ausgeprägt.

Sitze Note: 1,7

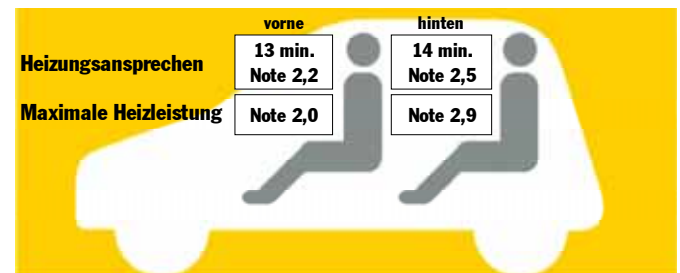
- + Die Sitze sind ergonomisch geformt und bieten hohen Sitzkomfort. Fahrer- und Beifahrersitz sind gegen Aufpreis elektrisch einstellbar, wobei die fahrerbezogene Einstellung von Außenspiegeln und Lenksäule gespeichert werden. Die hinteren Sitze bieten ebenfalls recht hohen Komfort, allerdings ist die Sitzlehne stark nach hinten geneigt, was zu einer unbequemen Liegestellung führt.

Innengeräusch Note: 1,5

- + Der Motor ist komplett abgeschottet, dadurch ist nur sehr leise der sportliche Klang des V6-Motors zu hören. Windegeräusche dringen selbst bei hohen Geschwindigkeiten kaum bis in den Innenraum.

Heizung, Lüftung Note: 1,8

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Die kräftige Heizung erwärmt den Innenraum angenehm schnell. Die Klimaautomatik THERMATIC arbeitet fein und situationsangepasst, sorgt im Sommer für angenehme Temperaturen. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Auch der Fond ist mit vielen Düsen versehen. Gegen Aufpreis kann eine 3-Zonen-Klimaautomatik (THERMOTRONIC) geordert werden (im Testwagen nicht vorhanden). Die Temperatur lässt sich dann auch im Fond extra regeln. Ein Aktivkohlefilter gehört hier ebenso zum Lieferumfang.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb Note 1,2

Fahrleistungen* Note: 1,5

- + Die Fahrleistungen des GLK sind excellent. Trotz des hohen Leergewichts von knapp 1,9 t hat der leistungsstarke Motor wenig Mühe die Kraft in Vortrieb umzusetzen.

Laufkultur Note: 1,0

- + Die Laufkultur des Sechs-Zylinders ist sehr gut. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum.

Schaltung Note: 1,0

- + Das Automatikgetriebe wechselt die sieben Stufen spontan und ruckfrei - selbst bei Kick-Down.

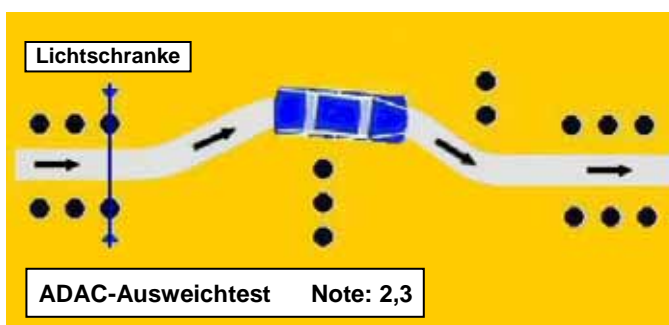
Getriebeabstufung Note: 1,0

- + Die Gang-Abstufungen in der Position D sind optimal auf die Charakteristik des Motors abgestimmt. Die einzelnen Fahrstufen lassen sich auch manuell wechseln. Eine Geländereduktion und Sperren sind aber nicht lieferbar.

Fahrstabilität**Note: 2,2**

Die Richtungsstabilität ist zufriedenstellend. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls bleibt das Fahrzeug beherrschbar, ESP-Eingriffe helfen beim Stabilisieren. Bei Fahrbahnverwerfungen oder Spurrillen fühlt sich das Fahrzeug nervös an, es müssen öfters kleinere Lenkkorrekturen vorgenommen werden.

- + Trotz ausgeprägtem Untersteuern erhält der Geländewagen noch eine gute Note beim ADAC-Ausweichtest. Das frühzeitig eingreifende ESP hilft, das Fahrzeug zu stabilisieren, so dass der Parcours auch dank der geringen Seitenneigung unkritisch durchfahren werden kann. Ein Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Durch den Allrad-Antrieb fehlt es dem GLK selbst auf rutschiger Fahrbahn nicht an Traktion. Auch ohne das aufpreispflichtige Offroad-Paket ist der GLK trotz fehlender Sperren durchaus für leichtes bis mittelschweres Gelände brauchbar.



Beim ADAC-Ausweichtest 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.

Kurvenverhalten**Note: 2,7**

In Kurven untersteuert der Wagen. Bei schneller Kurvenfahrt ist das Fahrverhalten überwiegend unkritisch und so auch für weniger geübte Fahrer sicher. Das ESP hilft dem Fahrer auch hier in gewissen Grenzen das Fahrzeug zu stabilisieren, wenn das Tempo zu hoch ist und versucht Schleuderbewegungen bereits im Ansatz zu unterdrücken. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

Lenkung***Note: 3,2**

Die Präzision der Lenkung könnte besser sein, sie vermittelt dem Fahrer wenig Kontakt zur Fahrbahn. Um die Mittellage spricht die Lenkung indirekt an, dadurch müssen oft leichte Lenkkorrekturen vorgenommen werden. Der Wendekreis geht mit knapp 11,5 m in Ordnung.

- + Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering.

Bremse**Note: 0,8**

- + Die spontan ansprechende und fein dosierbare Bremse leistet ganze Arbeit: nur 35 m aus 100 km/h bis zum Stillstand sind im Durchschnitt notwendig (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienbereifung).

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**Note: 1,8**

- + Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und der Bremsassistent BAS sind serienmäßig an Bord. Ein Fahrlichtassistent steuert die Beleuchtung automatisch. Auf Wunsch sind Bi-Xenon-Scheinwerfer in Verbindung mit aktivem Kurvenlicht, dynamischer Leuchtweitenregulierung, Scheinwerfer-Reinigungsanlage und Abbiegelicht mit integrierter Nebelscheinwerferfunktion erhältlich. Das aktive Kurvenlicht folgt den Lenkbewegungen und leuchtet die Fahrbahn besser aus. Das Abbiegelicht wird bei Geschwindigkeiten von bis zu 40 km/h beim Abbiegen oder bei enger Kurvenfahrt automatisch aktiviert. Gegen Aufpreis kann die aktive Sicherheit durch das PRE-SAFE-System weiter erhöht werden. In einer kritischen Fahrsituation oder starken Regeleingriffen des ESP/ABS werden automatisch die Gurte reversibel gestrafft, die Fenster und das Schiebedach (falls vorhanden) werden geschlossen und der Beifahrersitz wird in die bestmögliche Position gefahren. Ein Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Rückleuchten in den Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen.

Passive Sicherheit - Insassen**Note: 1,5**

- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags vorne und hinten. Die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis. Der Fahrerplatz ist zudem mit einem Knieairbag ausgestattet. Seat-Belt-Reminder erinnern die vorn sitzenden Personen daran, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird zudem auf dem Display im Kombiinstrument der Anschnallstatus der hinten sitzenden angezeigt. Die crash-aktiven Kopfstützen vorne schieben sich bei einem Heckaufprall näher zum Kopf, somit wird das Risiko eines Schleudertraumas verringert. Vorne und in der hinteren Sitzreihe bieten die Kopfstützen optimalen Schutz für Insassen bis ca. 1,85 m Größe. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

Kindersicherheit**Note: 2,1**

- + Von Mercedes freigegebene Kindersitze mit kompatibellem Transponder können auf dem Beifahrersitz montiert werden, der Airbag wird dann automatisch deaktiviert. Auf den äußeren Sitzen im Fond lassen sich Kindersitze einfach und stabil befestigen - auch mittels Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP Tether) zur Verankerung.
- Der Mittelsitz ist aufgrund der ungünstigen Sitzkontur und dem geringen Abstand zwischen Gurtanlenkpunkt und Gurtschloss für Kindersitze ungeeignet. Drei Kindersitze können nicht nebeneinander montiert werden. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

Fußgängerschutz**Note: 3,0**

Direkt unter der Motorhaube befinden sich keine harten Bauteile. Daher sollte das Gefahrenpotential bei einem Fußgänger-crash moderat sein.

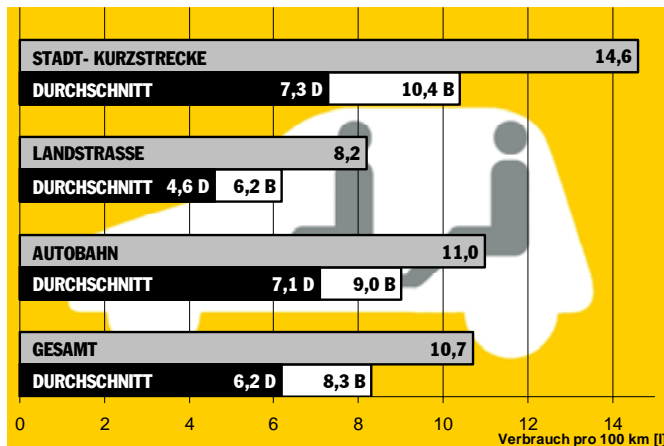
Verbrauch/Umwelt

Note 3,1

Verbrauch*

Note: 5,4

- Hoher Aufbau, hohes Leergewicht und viel Leistung. Sehr schlechte Voraussetzungen für ein niedrigen Kraftstoffverbrauch. Dementsprechend schlecht fällt auch das Ergebnis der ADAC-Verbrauchsmessung aus. Rund 10,7 l Super-Kraftstoff konsumiert der GLK 350 im Schnitt auf 100 km. In der Stadt sind es 14,6 l, auf der Landstraße 8,2 l und auf der Autobahn 11,0 l auf 100 km.



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

Abgas

Note: 0,8

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,9

Betriebskosten

Note: 5,5

- Der hohe Kraftstoffverbrauch sorgt für eine sehr schlechte Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,9

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. Ein nicht mehr zeitgemäßer Ölwechsel des Automatikgetriebes nach drei Jahren bzw. bereits bei 50.000 km sowie die teuren Werkstattstundensätze treiben die Kosten zusätzlich in die Höhe.

Wertstabilität

Note: 1,5

- + Der kantige Geländewagen lässt nicht zuletzt wegen der hohen Verarbeitungsqualität einen sehr guten Restwertverlauf erwarten.

Kosten für Neuanschaffung

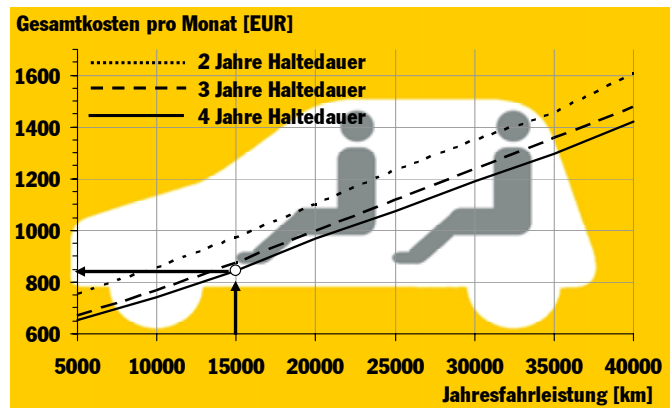
Note: 5,5

- Der Mercedes GLK ist kein Schnäppchen. Rund 46.000 Euro sind für die 272 PS Top-Motorisierung fällig. Mit unzähligen Extras lässt sich der Preis schnell in Regionen über 60.000 Euro treiben.

Fixkosten

Note: 4,2

- Hohe Steuern für den hubraumstarken Benzinmotor und ungünstige Versicherungsklassen sorgen für eine schlechte Note bei den fixen Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 842 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	280	350	220 CDI BE	320 CDI
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	6/3498	4/2143	6/2987
Leistung [kW(PS)]	170(231)	200(272)	125(170)	165(224)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	300/2500	350/2400	400/1400	540/1600
0-100 km/h[s]	7,6	6,7	8,8	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	230	205	220
Verbrauch pro 100 km [l]	10,5S	10,7S	7,0D	8,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/23/25	21/23/25	22/25/25	22/26/25
Steuer pro Jahr[Euro]	202	236	339	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	799	842	684	788
Grundpreis[Euro]	43.554	46.053	40.341	46.053

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3498 ccm
Leistung	200 kW (272 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	2400 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R17V
Reifengröße (Testwagen)	255/45R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m/11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	4,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	10,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	14,6/8,2/11,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	249 g/km/ 256 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4525 mm/1855 mm/1689 mm
Leergewicht/Zuladung	1865 kg/615 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310 l/630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	615 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	229 Euro
Monatliche Werkstattkosten	76 Euro
Monatliche Fixkosten	104 Euro
Monatlicher Wertverlust	433 Euro
Monatliche Gesamtkosten	842 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/23/25
Grundpreis	46.053 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Parkhilfe, elektronisch	821 Euro
PRE-SAFE	393 Euro
Regensensor	119 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1458 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/399 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, aut. abblendend (mit Außenspiegel links)	494 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 1499 Euro
Sitzbezüge, Leder (zzgl. Sitzheizung)	2380 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	369 Euro

Außen

Alarmanlage	470 Euro
Anhängerkupplung	904 Euro
Dachreling	309 Euro
Lackierung Metallic	881 Euro
Schiebe-Hubdach	1666 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

Karosserie/Kofferraum 2,3

Verarbeitung	1,5
Sicht	2,1
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen*	3,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,0

Innenraum 2,0

Bedienung	1,7
Raumangebot vorne*	1,6
Raumangebot hinten*	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0

Komfort 2,0

Federung	2,4
Sitze	1,7
Innengeräusch	1,5
Heizung, Lüftung	1,8

Motor/Antrieb 1,2

Fahrleistungen*	1,5
Laufkultur	1,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0

Fahreigenschaften 2,2

Fahrstabilität	2,2
Kurvenverhalten	2,7
Lenkung*	3,2
Bremse	0,8

Sicherheit 1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,8
Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Kindersicherheit	2,1
Fußgängerschutz	3,0

Umwelt 3,1

Verbrauch*	5,4
Abgas	0,8

Wirtschaftlichkeit* 4,9

Betriebskosten*	5,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,9
Wertstabilität*	1,5
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	4,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand September 2008