



Mercedes GLK 320 CDI 4Matic (7G-Tronic) (DPF)

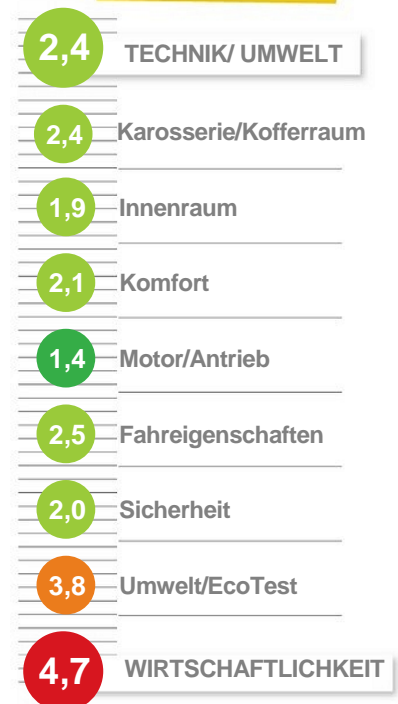
Fünftüriger SUV der Mittelklasse
(165 kW / 224 PS)

Den neuen GLK-Klasse positioniert Mercedes unterhalb der M-Klasse. Das kantige Design erinnert an die legendäre G-Klasse, schlägt dabei aber gekonnt eine Brücke zur Neuzeit. 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 bekannte V6-Diesel sorgt in Verbindung mit der schnell und weitgehend ruckfrei schaltenden Siebengang-Automatik für gute Fahrleistungen. Der Verbrauch fällt aber hoch aus. Der GLK bietet eine sehr gute aktive und passive Sicherheit. Als Extra kann das 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. Der GLK 320 CDI ist ab gut 46.000 Euro zu haben. Insgesamt ein solides, geländetaugliches Alltagsfahrzeug, welches aber sehr teuer in Anschaffung und in Unterhalt ist. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Audi Q5, BMW X3, Volvo XC60

- +** gute Verarbeitung, einfache Bedienung, gutes Raumangebot, bequeme Sitze, geringes Innengeräusch, gute Fahrleistungen
- hoher Anschaffungspreis, teure Extras, ungünstige Versicherungseinstufungen, hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL



2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish des neuen GLK hinterlassen einen sehr guten Eindruck. Das gilt sowohl für die Karosserie wie auch für die hochwertige Ausstattung 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. Die lackierten Seitenleisten sind schmal, die breiten Schweller aus Kunststoff unten können unvorsichtig geöffnete Autotüren aber zusätzlich vom empfindlichen Blech fernhalten. 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.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem lediglich kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Gegen Aufpreis ist auch ein Notrad lieferbar.

2,3

Sicht

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 statischem Abbiegelicht sorgen für eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn.

Rundumsicht



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.



Die sehr breiten hinteren Dachpfosten behindern die Übersichtlichkeit im GLK.

2,4 Ein-/Ausstieg

Die fast optimale Sitzhöhe und die hohe Türöffnung würden das Einsteigen leicht machen. Allerdings stört der sehr breite und hohe Türschweller erheblich, 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 Türbremsen können die Türen auch an leichten Steigungen zufriedenstellend halten.

⊕ Mit der praktischen Fernbedienung lassen sich die Türen ver- und entriegeln sowie die Fenster öffnen und schließen.

3,3 Kofferraum-Volumen*

Der GLK hat für diese Fahrzeugklasse einen recht kleinen Kofferraum. Er fasst nur ausreichende 310 l (gemessen bis 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.

1,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Ladeöffnung ist sehr groß und praxisgerecht. Innen stört keine Bordwand. Mit seiner zweckmäßigen Form lässt sich der Kofferraum gut nutzen. Die Heckklappe öffnet und schließt auf Wunsch automatisch (im Testwagen vorhanden). Aber auch manuell kann man die Heckklappe bequem betätigen. Durch die große Öffnungshöhe der Heckklappe stoßen sich selbst Personen bis knapp 2 m Größe nicht den Kopf.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt. Das vor- und zurückklappen der einzelnen Elemente 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.

1,9

INNENRAUM

1,6

Bedienung

⊕ Die Bedienung des neuen GLK ist in der Grundversion funktionell, die Eingewöhnung kurz. Die meisten Schalter sind sinnfällig, vieles funktioniert elektrisch unterstützt. 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 gut angeordnet. Der Abstand zwischen Gas- und Bremspedal ist allerdings etwas groß. Der Tempomat lässt sich einfach aktivieren, die Geschwindigkeit vorwählen. Auf Wunsch schaltet sich das Xenonlicht (Extra) 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. Der Antipp-Blinker (1x tippen, 3x blinken) vereinfacht die Spurwechsel. Helle Leseleuchten gibt es vorn und hinten.

⊖ Das Klimabedienteil ist viel zu weit unten angebracht und wird teilweise vom Wählhebel verdeckt. Die Kontrollleuchten für Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchte befinden sich unten am Lichtschalter, dort sind sie leicht zu übersehen. 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.

1,6

Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen haben Insassen bis zu einer Größe von 2,0 m genügend Platz, vor allem die Kopffreiheit ist üppig. Die große Innenbreite sorgt für ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

2,7

Raumangebot hinten*

⊕ 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.

2,1 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ 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 tendenziell straff abgestimmt. Dadurch können Einzelhindernisse nicht ganz souverän abgefedert werden. Wank- und Seitenneigung sind aber für einen Geländewagen angenehm wenig ausgeprägt.

1,6 Sitze

⊕ Die Sitze sind ergonomisch geformt und bieten hohen Sitzkomfort. Lehnen und Flächen sind komfortabel gestaltet, bieten aber nur zufriedenstellenden Seitenhalt. Fahrer- und Beifahrersitz verfügen serienmäßig über horizontal einstellbare Lordosenstützen und eine elektrische Höhen- und Lehneinstellung, die vollelektrische Einstellung kostet Aufpreis. Die hinteren Sitze bieten ebenfalls recht hohen Komfort, allerdings ist die Sitzlehne etwas zu weit nach hinten geneigt.

1,8 Innengeräusch

⊕ Der Motor ist kaum zu hören, nur unter Last kann man ein dezentes Grollen vernehmen. Fahr- und Windgeräusche dringen selbst bei hohen Geschwindigkeiten kaum bis in den Innenraum.

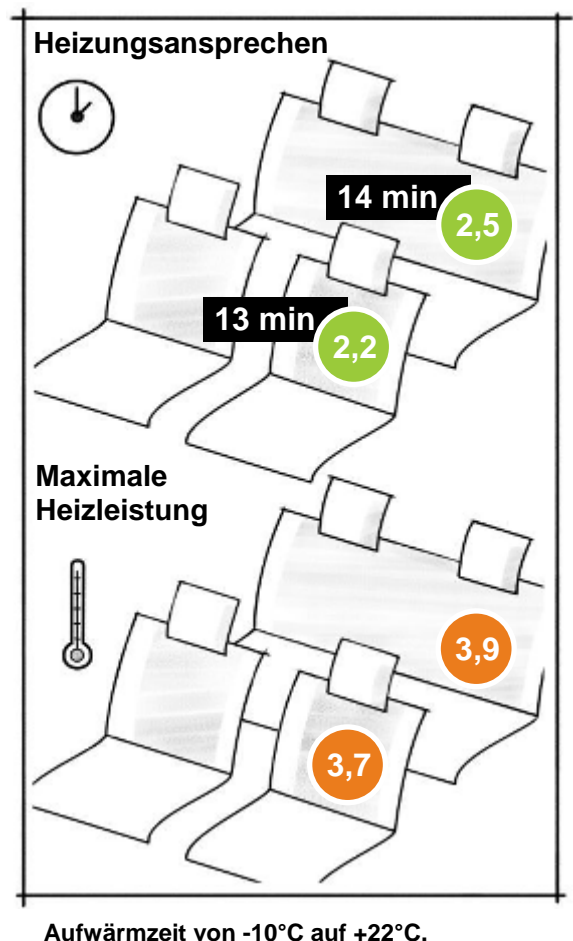
2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne gut an, zeigt aber nur eine ausreichende Wirkung. Hinten fallen die Messwerte noch etwas schlechter aus. Grund ist teilweise auch der große und hohe Innenraum.

⊕ Die Klimaautomatik THERMATIC arbeitet fein und situationsangepasst, sorgt im Sommer für angenehm kühle 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 kostet Aufpreis, unverständlich in dieser Klasse und in diesem Preissegment.



1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

⊕ Der kräftige Diesel-Motor muss über 1,9 Tonnen in Bewegung setzen, kommt dank seines hohen Drehmoments von 540 Nm damit aber gut zurecht. Überholmanöver sind rasch erledigt, die Fahrleistungen fallen gut bis sehr gut aus.

1,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Sechszylinder-Diesels ist ohne Tadel. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum, lediglich unter 2.000 U/min. ist eine leichte Unruhe am Lenkrad spürbar. Darüberhinaus zeigt sich der Motor über das gesamte Drehzahlband sehr kultiviert.

1,5 Schaltung

⊕ Das Siebengang-Automatikgetriebe wechselt die Stufen zügig und weitgehend ruckfrei, nur vom ersten in den zweiten Gang ruckt es manchmal etwas. Der Ganghebel muss durch eine etwas hakelige Gasse in die jeweilige Stufe geführt werden, hier gibt es praktischere Lösungen.

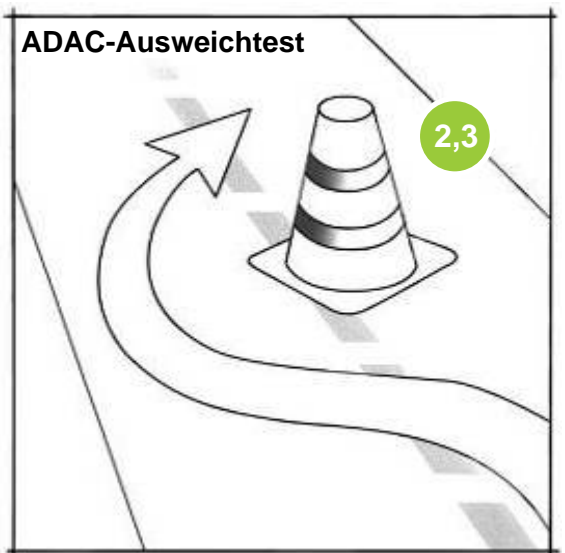
1,4 Getriebeabstufung

⊕ Die Gang-Abstufungen sind gut auf die Charakteristik des Motors abgestimmt. Die einzelnen Fahrstufen lassen sich auch manuell wechseln. Der Sprung zwischen viertem und fünftem Gang fällt etwas groß aus, ansonsten passen die Ganganschlüsse einwandfrei. Der siebte Gang ist sehr lange übersetzt, das senkt die Drehzahl auf Landstraße und Autobahn und hilft beim Spritsparen. Eine Geländereduktion und Sperren sind aber nicht lieferbar.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

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



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.

⊕ 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.

2,3 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen. Bei schneller Kurvenfahrt bleibt das Fahrverhalten 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. Auch beladen bleibt der GLK gut beherrschbar.

2,7 Lenkung*

Die Präzision der Lenkung ist nur zufriedenstellend, sie vermittelt dem Fahrer wenig Kontakt zur Fahrbahn. Um die Mittellage spricht sie etwas 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.

2,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der GLK 320 CDI durchschnittlich 39 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Auch wenn sich die Bremsanlage bei hoher Beanspruchung standfest zeigt, 39 m Bremsweg sind heutzutage etwas zu viel.

⊕ Immerhin spricht die Bremse spontan an und lässt sich fein dosieren.

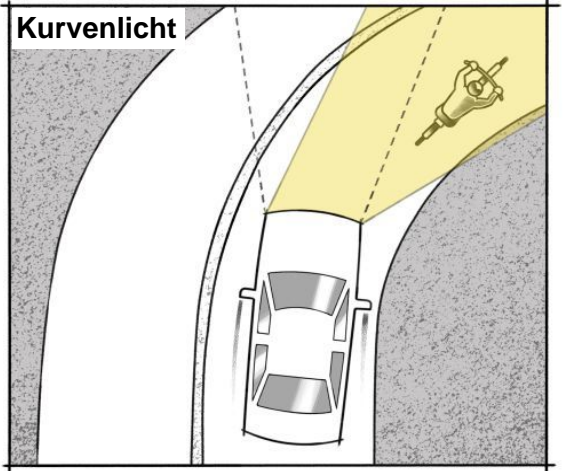
2,0 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

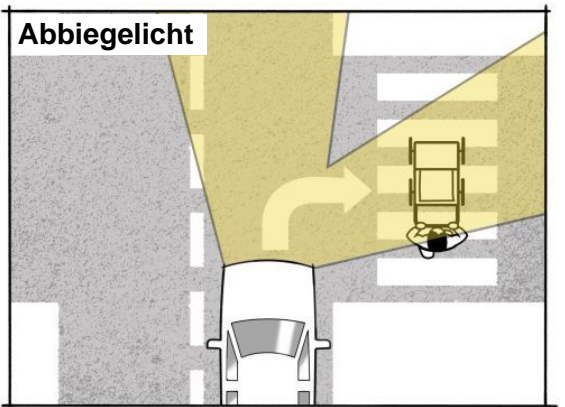
⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und der Bremsassistent BAS sind serienmäßig an Bord. Auf Wunsch sind Bi-Xenon-Scheinwerfer in Verbindung mit aktivem Kurvenlicht, dynamischer Leuchtweitenregulierung, Scheinwerfer-Reinigungsanlage und Abbiegelicht erhältlich. Das aktive Kurvenlicht folgt den 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. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit 8 Hz, damit nachfolgende Fahrzeuge die kritische Situation schneller wahrnehmen können.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

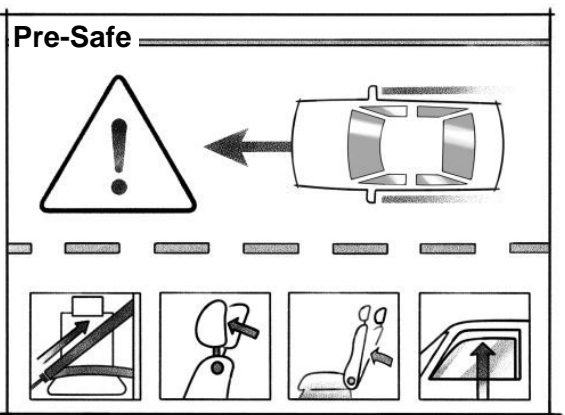
⊕ Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags vorne und hinten. Die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis. Der Fahrerplatz ist zudem mit einem Knieairbag ausgestattet. Seat-Belt-Reminder erinnern die vordringenden Personen daran, sich anzuschnallen. Dem 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 etwa 1,85 m und 1,80 m Größe. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Pre-Safe
Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

1,5

Kindersicherheit

- +** 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 des geringen Abstands zwischen Gurtanlenkpunkt und Gurtschloss für Kindersitze ungeeignet. Drei Kindersitze können nicht nebeneinander montiert werden. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

3,0

Fußgängerschutz

Direkt unter der Motorhaube befinden sich keine harten Bauteile. Daher sollte das Gefahrenpotential bei einem Fußgänger-crash moderat sein. Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor.

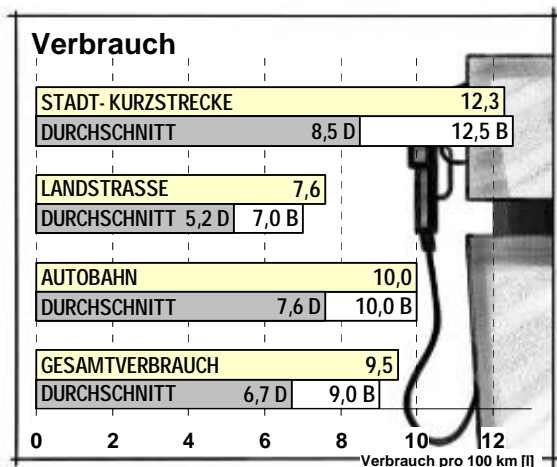
3,8

UMWELT/ECOTEST

5,1

Verbrauch/CO2*

- Der Kraftstoffkonsum des GLK ist auch in der Diesel-V6-Variante sehr hoch. Im Durchschnitt fließen 9,5 l Diesel pro 100 km durch die Einspritzdüsen. Das entspricht einem CO2-Ausstoß von 253 g pro Kilometer. Damit werden nur 6 Punkte beim ADAC EcoTest erreicht - ein schlechtes Ergebnis. Zudem verfehlt der GLK damit bei weitem die Herstellerangabe (7,9 l/100 km). Im einzelnen verbraucht der 320 CDI innerorts 12,3 l, außerorts 7,6 l und auf der Autobahn 10,0 l alle 100 km. Damit sieht man ein grundsätzliches Problem dieser Fahrzeuggattung: häufiges Beschleunigen erhöht den Verbrauch aufgrund des hohen Gewichts, höhere Geschwindigkeiten (etwa ab 100 km/h aufwärts) wirken sich ebenso negativ aus wegen des ungünstigen Luftwiderstandswerts.



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

2,4

Schadstoffe

Auch bei den Abgaswerten kann der GLK 320 CDI nicht wirklich überzeugen, negativ fallen vor allem hohe Stickoxid-Emissionen auf.

- +** Die Partikelwerte dagegen sind dank des geschlossenen Partikelfiltersystems sehr niedrig. Insgesamt erhält der GLK damit 36 von 50 möglichen Punkten bei den Abgasen.
- Zusammen mit der CO2-Wertung ergibt das 42 Punkte - das reicht nur für magere zwei EcoTest-Sterne.

4,7

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,4

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des GLK 320 CDI hoch liegt, kann er hier nicht punkten - lediglich der günstigere Dieselpreis bewahrt ihn vor einer noch schlechteren Bewertung.

4,9

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. 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.

1,6

Wertstabilität*

- ⊕ Der GLK ist recht neu auf dem Markt, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem Modellwechsel zu rechnen. Hinzu kommt, dass er sehr beliebt ist, wie diese Fahrzeugklasse allgemein. Daher wird von einem recht positivem Restwertverlauf ausgegangen.

5,5

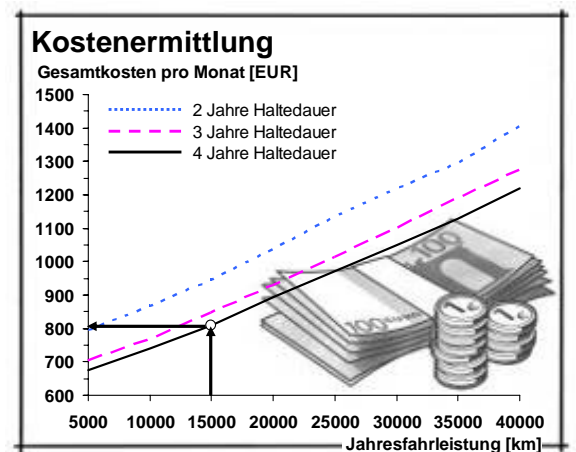
Kosten für Anschaffung*

- ⊖ Mercedes ist in der Anschaffung immer teuer. Hier macht der GLK keine Ausnahme. Immerhin enthält die Grundausstattung das Nötigste. Aber bekanntlich reicht das im Premiumsegment nicht, und so sind schnell noch weitere 10.000 bis 20.000 Euro zum Grundpreis von gut 46.000 Euro addiert.

5,5

Fixkosten*

- ⊖ Die durchgehend sehr ungünstigen Einstufungen bei der Versicherung machen den GLK 320 CDI zu einem teuren Vergnügen. Auch bei der Steuer schlägt der Staat voll zu.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 809 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,0

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Teure Versicherung und Steuer, erhöhte Spritkosten, hohe Werkstattkosten, hohe Anschaffungskosten und damit trotz sehr guter Wertbeständigkeit absolut gesehen recht hoher Wertverlust - das alles sind Faktoren, die die monatlichen Gesamtkosten nach oben treiben.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	280	350	220 CDI Blue EFFICIENCY	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
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,5 S	10,7 S	7,2 D	9,5 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/23/25	21/23/25	22/25/25	22/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	308	328	335	461
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	808	850	686	809
Preis [Euro]	43554	46053	40341	46053

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = 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
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2987 ccm
Leistung	165 kW (224 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	540 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R17V
Reifengröße (Testwagen)	255/45R19 W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,3/ 7,7/ 10,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	208g/km/ 253g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4525/1855/1689 mm
Leergewicht/Zuladung	1940 kg/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310 l/630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	690 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

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 (+ 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

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	146 Euro
Monatliche Werkstattkosten	80 Euro
Monatliche Fixkosten	137 Euro
Monatlicher Wertverlust	446 Euro
Monatliche Gesamtkosten	809 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/26/25
Grundpreis	46.053 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 über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	1,7	Fahrstabilität	2,2
Sicht	2,3	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	3,3	Bremse	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,7	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	1,6	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	2,7	Umwelt/EcoTest	3,8
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	5,1
Komfort	2,1	Schadstoffe	2,4
Federung	2,5		
Sitze	1,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,7
Innengeräusch	1,8	Betriebskosten*	4,4
Klimatisierung	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,9
Motor/Antrieb	1,4	Wertstabilität*	1,6
Fahrleistungen*	1,5	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	5,5
Schaltung	1,5	Monatliche Gesamtkosten*	5,0
Getriebeabstufung	1,4		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen