



Mercedes GLE 250 d 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse
(150 kW / 204 PS)

Mercedes hat sich der Nomenklatur seiner Geländemodelle angenommen. So bekommt auch der seit 2011 erhältliche ML einen neuen Namen und nennt sich nun GLE. Im Zuge der Umbenennung wurde dem großen SUV auch gleich eine Frischzellenkur verpasst. Sowohl optisch als auch technisch ist der Stuttgarter jetzt auf dem aktuellen Stand. Das intelligente LED-Lichtsystem, ein Head-up-Display und ein aktiver Wankausgleich sind nur einige Technik-Highlights, die in die Aufpreisliste Einzug hielten. Erstmals wird das große SUV auch mit einem Vierzylinder-Dieselmotor und Hinterradantrieb angeboten. Die Basisvariante überzeugt mit einem verhältnismäßig niedrigen Verbrauch (6,3 l/100 km im EcoTest) bei guten Fahrleistungen. Der 250 d leistet maximal 204 PS und harmoniert gut mit der neuen Neungang-Wandlerautomatik. Im Alltag vermisst man den Allradantrieb fast nie - wer mit dem Geländewagen sein ursprüngliches Einsatzgebiet erkunden möchte, sollte jedoch auf den optionalen Allradantrieb zurückgreifen. Der GLE 250 d überzeugt insgesamt mit einem gelungenen Gesamtpaket. Für Familien bietet er ein gutes Platzangebot, Langstreckenfahrer erfreuen sich am komfortablen Luftfederfahrwerk und die Transporteigenschaften sind dank großem Kofferraum und hoher Anhängelast tadellos. So bleiben am Ende nur wenige echte Kritikpunkte über: Für die Stadt ist der Mercedes schlicht überdimensioniert. Und auch der Anschaffungspreis ist mit 54.205 Euro ziemlich happig. Die Lust am GLE vergeht einem jedoch, wenn man die unmögliche Aufpreispolitik von Mercedes betrachtet. Dass die Schwaben bei einem solchen Grundpreis für obligatorische Ausstattungen wie eine Gepäckraumabdeckung nochmals Aufpreis verlangen, hat mit Kundenfreundlichkeit nichts zu tun. **Karosserievarianten:** Coupé. **Konkurrenten:** Audi Q7, BMW X5, Volvo XC90, VWTouareg.

- +** hohe Anhängelast, hervorragendes LED-Lichtsystem (optional), hohes Sicherheitsniveau, gute Wertstabilität
- hoher Anschaffungspreis, kundenunfreundliche Aufpreispolitik, Bedienkonzept mit unübersichtlicher Menüstruktur, geringe Stadtauglichkeit, Schwächen beim Ausweichtest



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,7 Familie

4,1 Stadtverkehr

2,6 Senioren

1,7 Langstrecke

1,3 Transport

2,8 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: März 2016
Text: D. Silvestro

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

- +** Der Mercedes GLE überzeugt mit einer soliden Verarbeitungsqualität und bietet nur im Detail Raum für Verbesserungen. Die Karosserie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße 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 im unteren Bereich 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.
- Es gibt keine Stoßleisten, um Dellen durch unvorsichtig geöffnete Türen benachbarter Fahrzeuge zu vermeiden. Auch die Stoßfänger sind kratzempfindlich, unlackierte Stoßfängerteile und Radlaufleisten sucht man beim GLE vergebens. Das Fahrzeug besitzt keinen Fehlbetankungsschutz, wodurch versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt werden kann.

1,8

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des GLE 250 d ist gut, auch wenn sich das große SUV aufgrund der Außenmaße kaum für die Stadt eignet. Vier Personen finden bequem Platz, der zusätzliche Fondmittelplatz eignet sich dagegen nur für Kurzstrecken.

- +** Mit dem serienmäßigen 70-Liter-Tank sind mit einer Füllung auf Basis des EcoTest-Verbrauchs bereits Reichweiten von 1.110 km möglich. Einen größeren 93-Liter-Tank gibt es gegen Aufpreis. Dann sind sogar Reichweiten von 1.475 km möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 620 kg großzügig aus. Auf der stabilen Dachreling darf Gepäck bis zu einem Gewicht von 100 kg transportiert werden. Die zulässige Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt beim 250 d 100 kg, das reicht problemlos, um auch zwei schwere Räder (z.B. E-Bikes) mittels Heckträger zu befördern. Gebremste Anhänger dürfen bis 2.500 kg, 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- und Faltrad gewählt werden. Nur dann findet man einen Wagenheber und Bordwerkzeug an Bord. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich.

2,3

Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der GLE ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Die Sichtbehinderungen halten sich noch in Grenzen, vor allem die D-Säulen könnten aber noch etwas schmaler ausfallen. Das SUV ist mit einer Vielzahl an sichtverbessernden Ausstattungen und einem hervorragenden Lichtsystem ausgestattet.

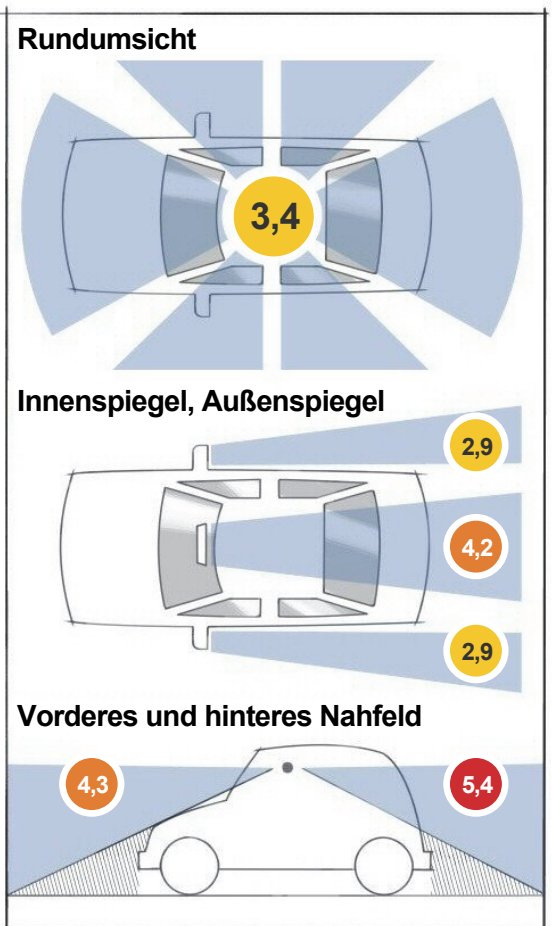


Die Sicht nach hinten fällt zufriedenstellend aus.

Dass das LED-Lichtsystem jedoch Aufpreis kostet und man serienmäßig nur einfache Halogenscheinwerfer an Bord findet, ist in dieser Preisklasse nicht akzeptabel.

⊕ Ein Vorteil des SUV ist die hohe Sitzposition, die einen hervorragenden Blick auf den vorausfahrenden Verkehr ermöglicht. Gegen Aufpreis gibt es das im Testwagen verbaute LED Intelligent Light System. Die Lichtverteilung wird dabei an die jeweilige Verkehrssituation angepasst (Landstraßen-, Autobahn-, und 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 gegen weiteren Aufpreis lieferbaren 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 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. Neben einer Rückfahrkamera, die aufgrund des unübersichtlichen Hecks auch bitter nötig ist, gibt es gegen weiteren Aufpreis das Park Paket mit 360-Grad-Kamera. 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 sehr unübersichtlich und lassen sich kaum abschätzen. Dazu kommt, dass niedrige Hindernisse weder vor noch hinter dem Fahrzeug einsehbar sind. Über 1,20 m hohe Objekte bleiben unerkannt, wenn sie sich nahe am Fahrzeugheck befinden. Die Gefahr, beim Rückwärtsfahren einen Gegenstand oder sogar ein Kind zu übersehen, ist nicht unerheblich.



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.

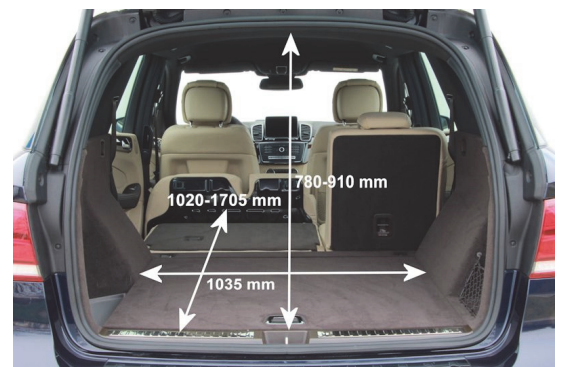
2,6 Ein-/Ausstieg

Insgesamt gestaltet sich das Ein- und Aussteigen im GLE zufriedenstellend. Während man dank des hohen Türausschnittes fast aufrecht ins Fahrzeug steigen kann, stören der etwas zu hoch angeordnete Sitz (75 cm über der Straße) ebenso wie der hohe und breite Schweller, der überwunden werden muss. Im Fond bietet sich ein ähnliches Bild. Die Sitzbank liegt verhältnismäßig hoch und der Schweller ist breit. Gefallen finden dagegen die breiten und hohen Türausschnitte.

⊕ Der GLE ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung inkl. Funkfernbedienung ausgestattet - damit lassen sich auch die Seitenfenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist 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 (im Testwagen verbaut). 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. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen. Nach dem Auf- und Absperren wird das Fahrzeugumfeld für kurze Zeit beleuchtet. Ordert man das Spiegel-Paket, gibt es auch Leuchten in den Außenspiegeln, die das Mercedes-Logo auf den Asphalt projizieren.

0,8 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Gepäckraumvolumen fällt im Klassenvergleich äußerst großzügig aus. Bis zur Kofferraumabdeckung gemessen fasst das Abteil 545 Liter. Baut man das Gepäckrollo aus, lassen sich 900 Liter verstauen. Dann können bis zu 13 handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt den Kofferraum bis zur Fensterunterkante, lassen sich bis zu 985 Liter unterbringen. Wird das Abteil bis unter das Dach beladen, fasst es 1.745 Liter. Unter dem Kofferraumboden findet man ein rund 60 l großes Staufach.



Mit 545 l Volumen zählt der Kofferraum des GLE zu den Größten in dieser Fahrzeugklasse.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Gegen Aufpreis kann die im Testwagen verbaute elektrische Heckklappe geordert werden. Die Klappe öffnet weit und bietet Personen bis knapp 2,00 m genügend Platz. Die Ladeöffnung ist groß und das Kofferraumformat praktisch. Beim Beladen stört keine Stufe - der Ladeboden ist mit der Ladekante eben. Auch bei umgeklappten Rücksitzen findet man einen komplett ebenen Ladeboden vor. Der Kofferraum wird gut ausgeleuchtet.

⊖ Das Ein- und Ausladen von Gepäck gestaltet sich dagegen schwierig, da die Ladekante mit 74 cm über der Straße recht hoch liegt.

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 praktisch 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, stabile Zurrösen und etwas Platz unter dem Kofferraumboden.

⊖ Mercedes verlangt beim GLE nicht nur für ein Kofferraumtrennnetz Aufpreis, das zur Ladungssicherung wichtig ist, selbst eine Gepäckraumabdeckung muss extra bezahlt werden. Das ist in diesem Preissegment schlicht unverschämt.

Das Cockpit des GLE 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 Klimaanlage-Bedienteil, 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 in einem 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. Bei Wahl der schlüssellosen Startfunktion kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Der Startknopf ist gut erreichbar, aber 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-Steller in der Mittelkonsole. Die Knöpfe für die Heckscheibenheizung (mit automatischer 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.

⊖ 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 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.



Der GLE besticht durch gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.

2,3 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 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 etwas geschmälert wird.

1,9 Raumangebot hinten*

⊕ Im Fond findet man gute Platzverhältnisse vor. Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit reichen für über 1,90 m große Personen. Dank der großzügigen Innenbreite finden zwei Personen bequem Platz, für drei nebeneinander wird es aber eng. Das subjektive Raumempfinden ist tadellos.



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

3,8 Innenraum-Variabilität

Für den GLE werden keinerlei Sitzvarianten angeboten. Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt klapp- und die Lehnneigung der Rücksitze einstellbar.

1,8 KOMFORT

1,8 Federung

Für den GLE gibt es neben dem serienmäßigen Direct Control-Fahrwerk gegen Aufpreis das im Testwagen verbaute Luftfederfahrwerk "Airmatic" mit adaptivem Dämpfungs-System. Das Fahrwerk passt die Dämpferreglung kontinuierlich dem aktuellen Fahrzustand an. Zudem kann der Fahrer zwei unterschiedliche Grundabstimmungen wählen (Komfort und Sport). Wählt man die sportliche Abstimmung, wird auch das Fahrzeugniveau leicht abgesenkt. Gegen Aufpreis gibt es für den GLE nun einen aktiven Wankausgleich (Active Curve System). Das System ist aber nicht für den getesteten Basisdiesel erhältlich.

⊕ Die komfortable Grundauslegung der Luftfederung sorgt für einen hohen Fahrkomfort. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse dringen nur leicht bis zu den Insassen durch und werden souverän gedämpft. Selbst rauer Fahrbahnbelag oder feine Unebenheiten regen die Karosserie nicht zum Stuckern an. Querfugen sowie Kopfsteinpflaster werden nur wenig im Innenraum wahrgenommen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Federungskomfort sehr gut. Man fährt immer entspannt und stressfrei. Selbst bei voller Beladung ändern sich dank Niveauregulierung die Federwege kaum und der Fahrkomfort bleibt weitgehend erhalten.

1,6 Sitze

Neben den Standardsitzen können für den GLE die im Testwagen verbauten Multikontursitze vorn geordert werden, die dann u.a. eine Massagefunktion beinhalten.

+ Die Multikontursitze lassen sich elektrisch in der Höhe und Neigung einstellen und damit unterschiedlichen Personengrößen sehr gut anpassen. Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei, er kann seinen linken Fuß gut abstützen. Die hohen Lehnen der angenehm gepolsterten Sitze sind gut ausgeformt und stützen den Rücken bestens. Die Seitenpolster lassen sich über Luftkissen individuell anpassen und sorgen so für guten Halt. Auch die Sitzflächen verfügen über angenehme Konturen und lassen sich über pneumatisch betätigte Luftpolster in der Länge anpassen. 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 (im Testwagen). Auf den äußeren Rücksitzen sind die Konturen von Lehne und Fläche zufriedenstellend ausgeformt und der Sitzkomfort ist dank bequemer Polsterung einwandfrei. Der Fondmittelplatz ist jedoch nicht optimal konturiert.

- Um zu vermeiden, dass man bei hohen Temperaturen schwitzt, kann man eine Sitzlüftung ordern (nicht im Testwagen).

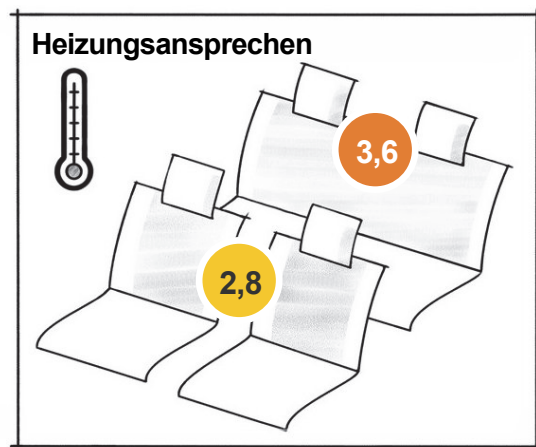
1,6 Innengeräusch

+ Für den GLE gibt es optional die im Testwagen verbaute Doppelverglasung vorn. Das Geräuschniveau im Innenraum fällt damit niedrig aus. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei lediglich 66,1 dB(A). Auch bei hohen Geschwindigkeiten kann man sich stressfrei unterhalten. Der Vierzylinder-Dieselmotor ist unter Last zwar deutlich im Innenraum präsent, wirkt aber nicht störend. Wind- und Fahrgeräusche hat Mercedes gut gedämmt.

2,2 Klimatisierung

Im Heizungstest schneidet der GLE 250 d zufriedenstellend ab. Vorn wird der Innenraum in annehmbarer Zeit aufgeheizt und die Insassen müssen nicht zu lange frieren. Im Fond dauert es dagegen ein gutes Stück länger, bis es warm wird.

+ Serienmäßig ist der GLE mit der Klimaautomatik Thermatic sowie einem Aktivkohlefilter ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können separat die Temperatur einstellen. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Dreizonen-Klimaautomatik Thermotronic, mit der auch die Fondpassagiere die Temperatur einstellen können. Zudem lässt sich die Intensität der Klimaautomatik in drei Stufen variieren (Focus, Medium, Diffuse). Ebenfalls an Bord ist dann eine Umluftautomatik mit Luftgüte- und Feuchtigkeitssensor. Eine Ionisierung der Innenluft gibt es gegen Aufpreis.



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

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

+ Der GLE zeigt sich selbst in der Basismotorisierung mehr als ausreichend motorisiert. Der 250 d leistet 204 PS und sorgt trotz des hohen Leergewichts von 2,2 Tonnen für gute Fahrleistungen. Dank des stolzen maximalen Drehmoments von 500 Newtonmeter, das bereits ab 1600 1/min zur Verfügung steht, schiebt der zweistufig aufgeladene Selbstzünder das SUV bereits bei niedrigen Drehzahlen nachdrücklich an.

Hohe Drehzahlen gehen dem 2,1 Liter großen Diesel allerdings nicht sonderlich locker von der Hand, seine Stärke liegt im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Den Sprint von 60 auf 100 km/h erledigt der GLE in 5,4 Sekunden, die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 210 km/h.

2,3

Laufkultur

⊕ Ein Vierzylinder-Diesel in einem so großen SUV war zwar bisher nicht Standard, letztendlich kann man aber auch damit einwandfrei leben. Der 250 d ist zwar keine Ausgeburt an Laufkultur, durch die gute Entkopplung des Antriebs vom Innenraum dringen aber kaum Vibrationen zu den Insassen durch. Das Automatikgetriebe sorgt dafür, dass der Motor nicht mit zu niedrigen Drehzahlen läuft und nervende Dröhngeräusche entstehen. Beim Ausdrehen klingt der Selbstzünder allerdings etwas angestrengt und brummig.

1,7

Schaltung

⊕ Die neue 9G-Tronic überzeugt mit spontanen und weitgehend ruckfreien Schaltvorgängen. Oft wird aber bei schon leicht durchgedrücktem Gaspedal sofort ein Gang zurück geschaltet, was teils etwas nervös wirkt. Die Schaltgeschwindigkeiten der Wandlerautomatik liegen 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 aktiviert sich erst dann automatisch, 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

⊕ Dank der neun Fahrstufen ist das Automatikgetriebe nicht nur sehr weit gespreizt, sondern auch eng gestuft und hat damit für jede Geschwindigkeit die passende Übersetzung parat. Die lange Gesamtübersetzung sorgt bei höheren Geschwindigkeiten für ein äußerst niedriges Drehzahlniveau (1600 1/min bei Tempo 130), das neben den Geräuschen auch den Verbrauch senkt.

2,7

FAHREIGENSCHAFTEN

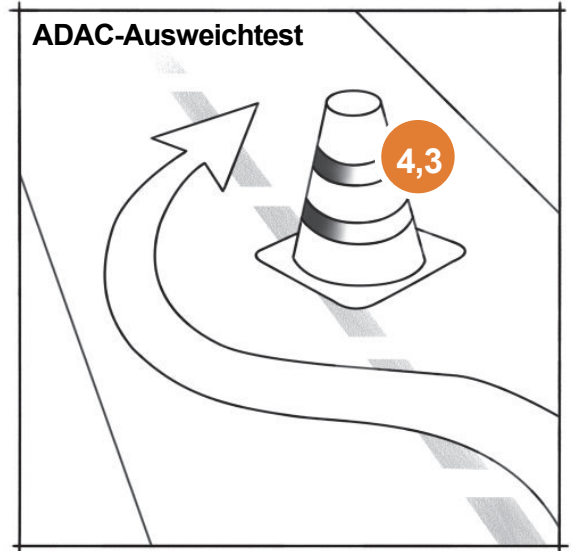
3,1

Fahrstabilität

Der GLE bietet eine zufriedenstellende Fahrstabilität. 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 beherrschbar. Das SUV zeigt eine leichte Spurrinnenempfindlichkeit, die im Alltag aber nicht übermäßig stört. Der serienmäßige Seitenwind-Assistent schwächt laut Mercedes die Auswirkungen von Seitenwindböen auf den Geradeauslauf ab.

Das Eigenlenkverhalten des SUV ist dank gutmütigem Untersteuern stets sicher, die möglichen Kurvengeschwindigkeiten fallen aber nicht besonders hoch aus. Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Wechsel in den Schubbetrieb in einer Kurve sind dem Fahrzeug zwar nicht fremd, das nachdrängende Heck wird aber sofort durch das ESP stabilisiert. Der GLE 250 d wird erstmals auch nur mit Heckantrieb angeboten. Für den normalen Alltagsbetrieb ist das völlig ausreichend. Wer jedoch gelegentlich auch mal ins Gelände möchte, sollte den GLE 250d als 4MATIC wählen.

⊖ Beim ADAC Ausweichtest kann der GLE 250 d kaum überzeugen. Schon beim Anlenken untersteuert das Fahrzeug stark, bevor es beim Zurücklenken in die ursprüngliche Fahrspur komplett zu rutschen beginnt und dann durch heftigste ESP-Eingriffe unlenkbar geradeaus weiterfährt. Es ist kaum möglich, das Fahrzeug wieder in die ursprüngliche Fahrspur zu lenken. Immerhin besteht durch das starke Untersteuern weder Schleuder- noch Kippgefahr.



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.

2,7 Lenkung*

Die im GLE verbaute Direktlenkung spricht um die Mittellage zwar gut an, besitzt aber keine gute Mittenzentrierung, was ein nur mäßiges Lenkgefühl um den Nullpunkt zur Folge hat und oft zu leichten Lenkkorrekturen zwingt. Lenkt man stärker ein, wird der Lenkbefehl erst einmal in Seitenneigung umgesetzt. Da die Hinterachse dann leicht verzögert Seitenführung aufbaut, leidet die Zielgenauigkeit etwas. Das Lenkgefühl wird bei höheren Geschwindigkeiten besser. Das Ansprechen und die Zielgenauigkeit der Lenkung sollten durch den optionalen Wankausgleich (Active Curve System) verbessert werden, da dann die Karosserieneigung geringer ausfallen sollte (nicht im Testwagen). Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der dafür benötigte Kraftaufwand fällt gering aus. Der Wendekreis beträgt 12,0 m. Das ist zwar absolut gesehen nicht gerade klein, für ein Fahrzeug dieser Größe aber zufriedenstellend.

2,2 Bremse

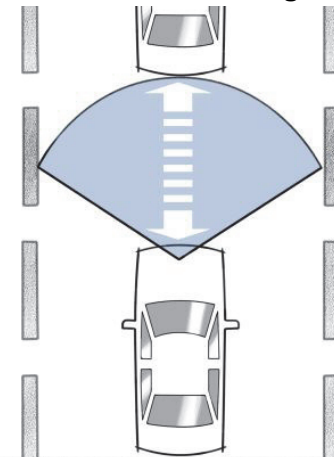
⊕ Bei den Bremswegmessungen schneidet der GLE 250 d noch gut ab. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mercedes im Schnitt 36,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Continental ContiSportContact5 der Größe 255/50 R19 103W). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei hoher Beanspruchung standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht spontan an, lässt sich aber nur zufriedenstellend dosieren, da das Pedalgefühl weich ist.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

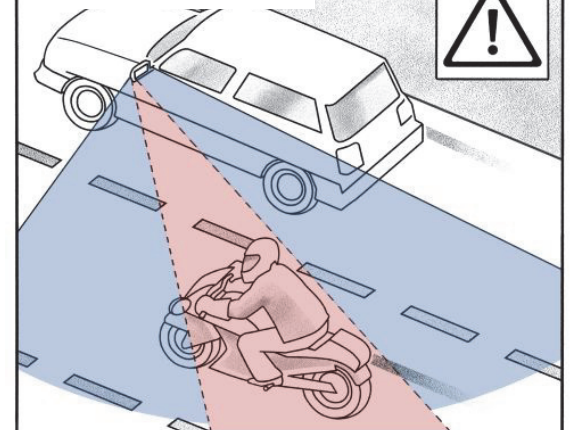
⊕ Serienmäßig gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie eine Kollisionswarnung samt autonomem Notbremsassistenten (Collision Prevention Assist Plus). Dabei wird mittels Radarsensor in der Fahrzeugfront ein drohender Auffahrunfall erkannt und eine optische sowie akustische Warnmeldung 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, auf ein fahrendes Objekt kann bis 105 km/h eine automatische Bremsung eingeleitet werden. Hat man die optionale adaptive Geschwindigkeitsregelung 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 es den Fahrer, indem es den maximal erforderlichen Bremsdruck aufbaut, sobald die Bremse betätigt wird, 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 optionale LED Intelligent Light System beinhaltet eine variable Fahrbahnausleuchtung (Landstraßen-, Autobahnlicht), Kurven- und Abbiegelicht sowie gegen weiteren Aufpreis 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.

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.

Totwinkelassistent



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.

Einschlafwarner



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

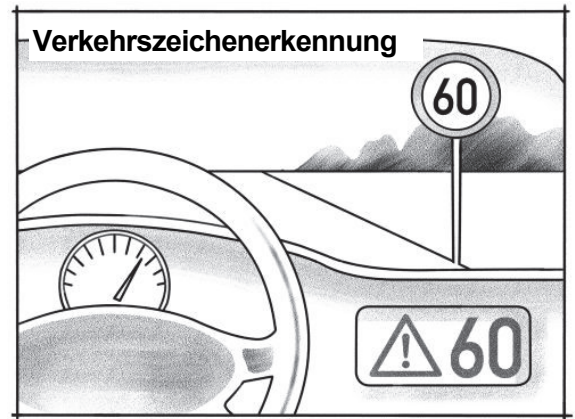
Gegen Aufpreis gibt es eine Verkehrszeichenerkennung. Über eine Kamera und das Kartenmaterial des Navigationssystems werden Geschwindigkeitsbegrenzungen inklusive Zusatzschildern (z.B. bei Nässe) oder Überholverbote erkannt und dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt. Zudem enthält die Erkennung eine Falschfahrerwarnung, wenn man in eine Einbahnstraße oder falsch auf die Autobahn auffährt. Ein Head-up-Display mit einer ausfahrbaren Scheibe ist optional erhältlich.

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

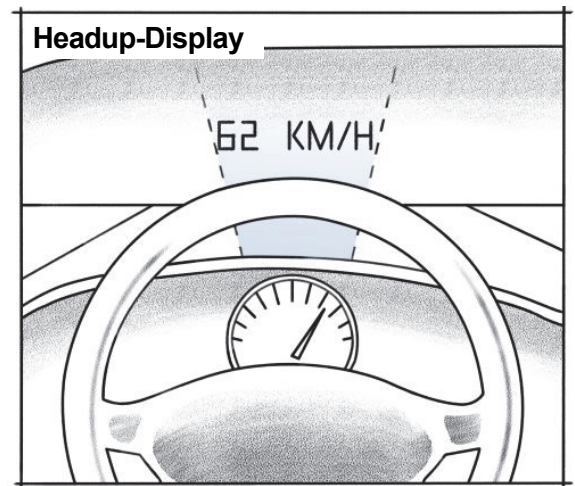
1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest schneidet der GLE insgesamt gut ab und erhält die vollen fünf Sterne (Stand: 10/2011, damals noch unter dem Namen ML). Für den Insassenschutz erhält das SUV 96 % der möglichen Punkte. Es sind serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags verbaut. 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 1,90 m und befinden sich sehr nahe am Kopf, um bei einem Unfall die Gefahr eines Schleudertraumas zu minimieren. Das serienmäßige Pre-Safe-System erkennt kritische Fahr Situationen 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 abschnappen und so zur fahrzeugspezifischen Rettungskarte gelangen können.

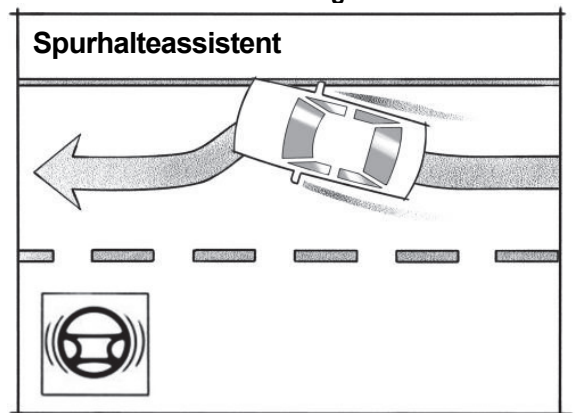
⊖ Hinten könnten die Kopfstützen noch etwas höher sein und sich näher am Kopf befinden. Sie bieten nur Personen bis 1,75 m gut Schutz. Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.



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.



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



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.

1,9

Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält das Fahrzeug bei den ADAC Crashtests gute 75 % der möglichen Punkte. Insgesamt ist der GLE 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 kann mit einer automatischen Kindersitzerkennung ausgestattet werden. Über eine Gewichtsmatte wird erkannt, wenn ein Kindersitz montiert ist und die Beifahrerairbags werden entsprechend abgeschaltet. Kindersitze aller Altersklassen lassen sich dann problemlos auf dem Beifahrersitz montieren. Auf den äußeren Fondplätzen sind universelle Kindersitze aller Altersklassen zulässig. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

⊖ Dass Mercedes für eine Beifahrerairbag-Deaktivierung Aufpreis verlangt, ist vor allem in diesem Preissegment nicht zeitgemäß. Drei Kindersitze nebeneinander haben auf der Rückbank keinen Platz. Auf dem Fondmittelpfad sind Kindersitze mit Stützfuß nicht erlaubt. Hohe Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrerplatz aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstütze nicht ideal fixieren. Die Gurtschlösser im Fond sind nicht verwechslungssicher. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich leicht deaktivieren - auch von Kindern.

2,7

Fußgängerschutz

Der Mercedes ML erhielt bei den ADAC Crashtests (10/2011) mit 60 % der möglichen Punkte ein zufriedenstellendes Urteil für den Fußgängerschutz. Das Ergebnis sollte auf den GLE übertragbar sein. Neben der recht weichen Fahrzeugfront ist eine aktive Motorhaube verbaut, die sich im Falle eines Aufpralls im hinteren Bereich leicht anhebt und somit den Abstand zwischen Motorhaube und harten Bauteilen darunter vergrößert.

2,3

UMWELT/ECOTEST

3,1

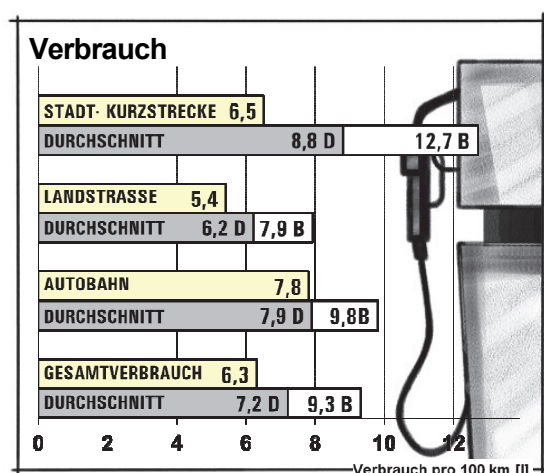
Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch des GLE 250 d fällt für ein SUV der oberen Mittelklasse durchschnittlich aus. Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,3 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Die CO₂-Bilanz beträgt 202 g/km, womit das Fahrzeug 29 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTests erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,5 l, außerorts bei 5,4 l und auf der Autobahn bei 7,8 l pro 100 km.

1,5

Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß fällt niedrig aus. Dafür erhält das SUV gute 45 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des EcoTest. Insgesamt kann der GLE 250 d mit 74 Punkten ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis im EcoTest einfahren.



**Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassen-
durchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D)
und mit Ottomotor (B)**

3,7

AUTOKOSTEN

2,3

Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des GLE zufriedenstellend ausfällt und das Fahrzeug günstigeren Diesel benötigt, schneidet er bei den Betriebskosten noch gut ab.

4,0

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Mercedes GLE muss fix alle 25.000 km oder alle 12 Monate zum kleinen - alle 50.000 km oder zwei Jahre zum großen Service in die Werkstatt.

⊕ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte und somit mehr Kosten. Teure Werkstattstundensätze verhindern zudem eine bessere Benotung.

2,3

Wertstabilität*

⊕ Für den GLE kann in Verbindung mit dem Basismotor ein guter Restwertverlauf erwartet werden.

4,9

Kosten für Anschaffung*

⊖ Mit einem Grundpreis von 54.205 Euro ist der GLE 250 d nicht gerade ein Schnäppchen. Wer dabei eine standesgemäße Serienausstattung erwartet, wird jedoch enttäuscht. Mercedes verlangt für eine ganze Reihe an eigentlich selbstverständlichen Ausstattungen Aufpreis. Es handelt sich dabei - gemessen am Anschaffungspreis - zwar oft nur um Kleinbeträge (z.B. Reifenreparaturset: 60 Euro, Gepäckraumabdeckung: 71 Euro, Beifahrerairbag-Deaktivierung: 113 Euro), doch ist diese Aufpreispolitik absolut kundenunfreundlich und nicht nachvollziehbar. Dass Mercedes denn GLE serienmäßig nur mit einfachen Halogenscheinwerfern zum Kunden rollen lässt und ein besseres Lichtsystem saftig Aufpreis kostet, ist in dieser Preisklasse ebenfalls unverständlich.

5,0

Fixkosten*

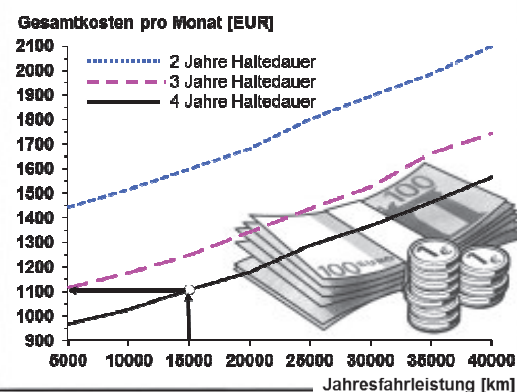
⊖ Die Fixkosten liegen sehr hoch. Allein die jährliche Kfz-Steuer liegt bei 299 Euro. Doch auch die Versicherungskosten fallen aufgrund ungünstiger Einstufungen hoch aus (KH: 22; TK: 29; VK: 27).

3,7

Monatliche Gesamtkosten*

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

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1108 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	GLE 400 4MATIC 7G- TRONIC PLUS	GLE 450 AMG 4MATIC 9G- TRONIC PLUS	GLE 500 e 4MATIC 7G- TRONIC PLUS	GLE 500 4MATIC 9G- TRONIC PLUS	GLE 250 d 9G-TRONIC	GLE 350 d 4MATIC 9G- TRONIC	GLE 63 AMG 4MATIC SPEEDSHIFT PLUS 7G- TRONIC	GLE 63 S AMG 4MATIC SPEEDSHIFT PLUS 7G- TRONIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	6/2996	6/2996	8/4663	4/2143	6/2987	8/5461	8/5461
Leistung [kW (PS)]	245 (333)	270 (367)	325 (442)	335 (455)	150 (204)	190 (258)	410 (558)	430 (585)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	480/1600	520/2000	650/n.b.	700/1800	500/1600	620/1600	700/1750	760/1750
0-100 km/h[s]	6,1	5,7	5,3	5,3	8,6	7,1	4,3	4,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	247	250	245	250	210	225	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,8 S	8,6 SP	3,3 S	10,4 S	5,4 D	6,4 D	11,8 SP	11,8 SP
CO ₂ [g/km]	209	199	78	243	140	169	276	276
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/29	23/28/29	23/29/29	23/28/29	22/27/29	22/27/29	23/32/30	23/32/30
Steuer pro Jahr [Euro]	288	268	60	390	299	433	472	472
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1321	1432	1332	1582	1108	1209	2153	2230
Preis [Euro]	61.226	69.734	74.197	77.172	54.205	61.047	111.682	121.559

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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2143 ccm
Leistung	150 kW (204 PS)
bei	3800 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1600 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R17
Reifengröße (Testwagen)	255/50R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/5,4/7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	140 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test (*WTW)	202 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4819/1935/1796 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2150 mm
Leergewicht/Zuladung	2230 kg/620 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	545 l/985 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1110 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	101 Euro
Monatliche Werkstattkosten	94 Euro
Monatliche Fixkosten	171 Euro
Monatlicher Wertverlust	742 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.108 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/27/29
Grundpreis	54.205 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 01.01.2016 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.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (LED Intelligent Light)	1.726 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	1.148 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	119 Euro ^o
Head-Up-Display	774 Euro
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht (LED Intelligent Light)	1.726 Euro ^o
LED-Abblendlicht (LED Intelligent Light)	1.726 Euro ^o
Luftfederung	2.035 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	476 Euro ^o
Spurassistent	535 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	535 Euro ^o

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.142 Euro
Einparkhilfe hinten (+ vorn, Parktronic)	869 Euro ^o
Lackierung Metallic	1.047 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.398 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen