



## Mercedes-Benz GLE Coupé 300 d AMG Line Advanced Plus 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (213 kW/289 PS)

Das GLE Coupé ist der dynamisch gezeichnete Ableger des GLE und kombiniert die SUV-Karosserie mit einer coupéhaften Dachlinie. Nun rollt es in modellgepflegter Form zu den Kunden. Die Änderungen umfassen neben kleineren, optischen Auffrischungen im Exterieur (Leuchten und Frontschütze), die neueste Infotainment-Generation sowie geupdatete Antriebe. Hier wurde die gesamte Motorenpalette elektrifiziert, wovon auch der getestete GLE 300d mit dem Vierzylinder-Turbodiesel dank seines integrierten Startergenerators (E-Motor zwischen Motor und Getriebe) profitiert. Im Test der Einstiegs-Ausstattungsvariante AMG Line Advanced Plus, überzeugt das Mercedes-Coupé mit einer umfangreichen Ausstattung. Der mit 289 PS sehr kräftige Dieselmotor erreicht auch dank der Elektrifizierung beachtliche Fahrleistungen bei einem für die üppigen Abmessungen vertretbaren Verbrauch von 7,4 l/100km im ADAC Ecotest. Positiv anzumerken sind auch die sicheren Fahreigenschaften und das hohe Sicherheitsniveau. Fahrer des GLE Coupé werden bereits ohne weitere Sonderausstattungen von vielen Assistenten unterstützt und können sich im Falle eines Ausweichszenarios trotz der massigen SUV-Form dank eines sicherheitsbetonten Fahrverhaltens auf der sicheren Seite fühlen. Zu den Kritikpunkten zählt weiterhin das teils umständliche und ablenkungsintensive Bediensystem, dessen Touch-Lenkradtasten mehr Verdruss als Genuss bei der Bedienung erzeugen. Zudem leiden die Transportqualitäten des Coupés unter der fehlenden Dachreling. Zwar wurde die Serienausstattung reichhaltiger, doch auch das Preisniveau ist gestiegen. Das GLE Coupé mit dem Vierzylinder-Basis-Diesel ist zu einem Basispreis von 99.466 Euro unverschämte teuer. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q8, BMW X6, Porsche Cayenne Coupé.

- +** kraftvoller Dieselmotor, sichere und komfortable Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, sehr gutes Scheinwerfersystem, deutlich aufgewertete Serienausstattung
- teils umständliches und ablenkungsstarkes Bediensystem, sehr hohes Preisniveau, keine abblendenden Außenspiegel, keine Dachreling erhältlich

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **5,5**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,7</b>
	Stadtverkehr	<b>4,4</b>
	Senioren	<b>3,0</b>
	Langstrecke	<b>2,1</b>
	Transport	<b>2,2</b>
	Fahrspaß	<b>2,3</b>
	Preis/Leistung	<b>3,8</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,6 Verarbeitung

⊕ Das GLE Coupé ist gut verarbeitet. Die Außenhaut überzeugt mit gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen, die Karosseriepaneele stehen flächig zueinander, die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. Der Kofferraum ist an den Seiten bis zur Fensterlinie mit Stoff ausgekleidet, die Ladekante ist metallbeschlagen und robust. Die Verarbeitung des Innenraums ist ebenfalls gut. Einzig die Schnellwahltasten um das Touchpad in der Mittelkonsole haben etwas Spiel und die

Türverkleidungen knarzen hin und wieder beim Öffnen und der Schließen der Türen. Die Materialien im Innenraum sind durchweg hochwertig, in dieser Fahrzeug- und Preisklasse dürften die Kunststoffe der Türverkleidungen aber komplett bis unten geschäumt und die Türfächer weich ausgekleidet sein. Der Unterboden ist sowie die gesamte Karosserie sorgfältig gestaltet. Insgesamt spürt man Oberklasse-Flair im GLE.

### 2,6 Alltagstauglichkeit

Das fünftürige SUV bietet vier vollständige Sitzplätze und einen Mittelsitz, der als Notsitz fungiert. In der Stadt kommt man sich mit dem wuchtigen GLE Coupé deplatziert vor: Mit einem Wendekreis von 12,2 m lässt sich das knapp 5 m lange und fast 2,20 m breite Auto (inklusive Außenspiegel) nicht immer leicht durch den urbanen Dschungel manövrieren. Im Falle einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Tirefit-Set behelfen, ein Notrad ist optional erhältlich. Für das GLE Coupé gibt es keine Dachreling, die die Montage eines Dachträgers vereinfachen würde.

⊕ Das GLE Coupé 300 d ist serienmäßig mit einem 85 Liter großen Tank ausgerüstet. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 7,4 l Diesel auf 100 km kommt man damit etwa 1145 km weit. Der AdBlue-Tank fasst üppige 32 l und der Einfüllstutzen befindet sich gut zugänglich direkt neben dem Tankstutzen. Bei den Transportqualitäten markiert das GLE Coupé den starken SUV: Die mögliche Zuladung beträgt im Falle des Testwagens trotz des hohen Leergewichts von 2,3 t großzügigen 640 kg, davon können bis zu 100 kg auf einem entsprechenden Dachträgersystem transportiert werden. Die Anhängelast liegt bei üppigen 2,7 t für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast beträgt hohe 108 kg.

### 2,7 Licht und Sicht

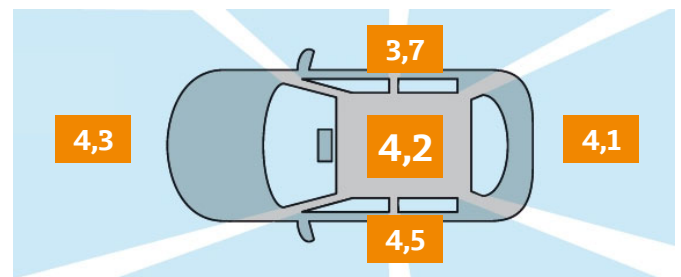
Serienmäßig leuchten beim GLE Coupé Multibeam-LED-Scheinwerfer die Straße aus. Sie verfügen über eine Kurvenlichtfunktion und einen Fernlichtassistenten, der dynamisch andere Verkehrsteilnehmer ausblendet; zudem bieten sie ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. Die Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht ist hell und bietet einen sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert. Die Übersicht über den Verkehr ist dank der hohen Sitzposition gut, das vordere Fahrzeugende kann der Fahrer lediglich abschätzen. Das hintere Ende lässt sich besser einsehen, niedrige



Die Sicht nach schräg hinten wird durch das hohe Heck und breite Dachsäulen erschwert, allerdings dank Einsparkensensoren, 360-Grad-Kamera und einem Parklenkassistenten kein Problem.

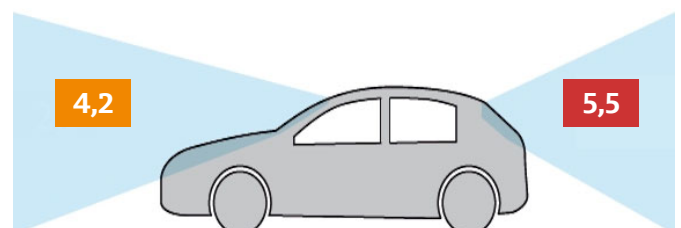
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Hindernisse bleiben durch das hohe Heck unerkant. Mercedes-Benz ist sich dessen bewusst und verbaut alle verfügbaren Parkassistenten serienmäßig. Dazu zählen die Einparkensensoren vorn und hinten, ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Parklenkassistent, der selbstständig in Parklücken manövrieren kann. Die Rundumsicht wird vor allem nach hinten durch die sehr breiten C-Säulen eingeschränkt. Beide Außenspiegel lassen sich beheizen und haben einen zusätzlichen asphärischen Abschnitt, der den toten Winkel verkleinert. Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Clever: Steht man vorn an der

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn und hinten recht bequem. Verantwortlich dafür sind neben den großen Türausschnitten die in angenehmer Höhe montierten Sitze (66 cm über der Fahrbahn bei ganz nach unten gestelltem Fahrersitz). Vorn erschweren jedoch der hoch liegende Schweller sowie die schräg stehende A-Säule das Ein-/Aussteigen, hinten muss man aufgrund der schräg verlaufenden C-Säule auf den Kopf achten.

⊕ Dank des Airmatic-Luftfahrwerks lässt sich das Einstiegsniveau bei entsprechender Einstellung um fünf Zentimeter absenken. Die Scheinwerfer sowie Spiegelleuchten erhellen den Bereich rund um das Fahrzeug beim Auf- und

## 1,9 Kofferraum-Volumen

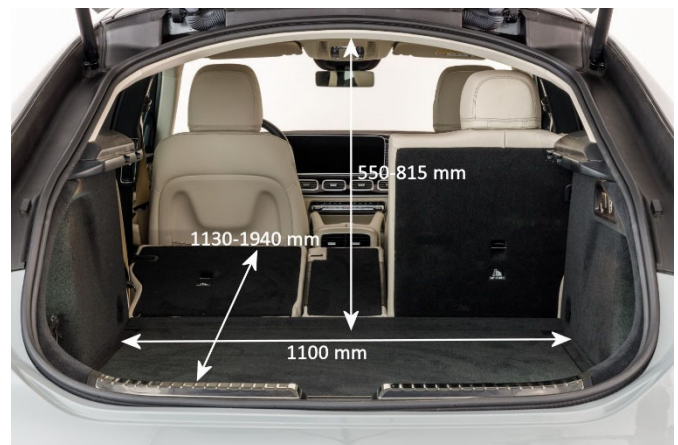
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum sehr ordentliche 460 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen aufgrund der schräg verlaufenden Heckklappe lediglich auf 615 l. Hier zeigt sich der Nachteil der Coupé-Dachlinie: Der Standard-GLE bietet 150 l mehr. Alternativ kann man im Kofferraum dann auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 870 l verstauen. Der gesamte Raum hinter den Vordersitzen fasst bis zu 1.435 l.

Ampel, wird die Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Zentraldisplay sichtbar. Das ist hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.

⊖ Die beheizte Scheibenwaschanlage ist lediglich gegen Aufpreis an Bord. Eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage wird nicht angeboten. Die Abblendfunktion für die Außenspiegel ist nicht (mehr) erhältlich - ein Unding für ein 100.000 Euro teures Premium-Modell.

Abschließen. Besonderheit: Die seitlichen Spots projizieren den Mercedes-Stern neben das Fahrzeug.

⊖ Die Fondtüren werden lediglich an zwei Rastungen offen gehalten, zudem fehlen im Innenraum hilfreiche Haltegriffe, die das Ein- und Aussteigen erleichtern würden. Das GLE Coupé ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann nicht dauerhaft deaktiviert werden. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 460 l Volumen ist der Kofferraum des GLE Coupé mehr als ausreichend für das Reisegepäck oder den täglichen Einkauf.



## 2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum lässt sich dank der großen Heckklappe gut nutzen. Die Klappe schwingt erfreulich weit auf – erst ab zwei Metern Körpergröße läuft man Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Eine elektrische Heckklappenbetätigung zählt beim GLE Coupé zur Serienausstattung. Zudem lässt sich die Klappe zusätzlich per Fußbewegung unter die Heckschürze bedienen.

⊖ Die Ladekante liegt mit 86 cm recht hoch und innen stört eine kleine Stufe von neun Zentimetern. Hat man das Luftfahrwerk bestellt, lässt sich das Heck per Knopfdruck fünf Zentimeter absenken, um das Be- und Entladen zu erleichtern. Beim Öffnen der Heckklappe ist zunächst die Hutablage im Weg, die nach vorn umgeklappt wird. Die Gepäckraumabdeckung lässt sich zwar ausbauen, kann allerdings nicht unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Um den angehobenen Kofferraumboden oben zu halten, muss ein simpler Haltestab umständlich ausgefädelt und in Position gebracht werden.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das SUV ist ab Werk mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus einfach und ohne großen Kraftaufwand entriegeln und umlegen. Serienmäßige Verstaumöglichkeiten sind im Kofferraum rar. Man findet lediglich zwei Taschenhaken und eine Netztasche auf der linken Seite.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

⊕ Das GLE Coupé kommt mit dem Mercedes-Bediensystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Zur Darstellung dient ein 12,3 Zoll großes Display, das nicht zum Fahrer geneigt ist und neben dem ebenso großen Kombiinstrument-Display



Der GLE besticht durch gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.



Die sehr hohe Ladekante von ca. 86 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu sehr mühsamen Angelegenheit.

⊖ Sind die Vordersitze ganz nach hinten gestellt, können die Rücksitzlehnen nicht mit montierten Kopfstützen umgeklappt werden. Vom Kofferraum aus lassen sich die Rücksitzlehnen nicht umklappen, zudem fallen sie nach der Entriegelung nicht automatisch um.

thront. Bei diesem Bediensystem hat der Fahrer die Wahl, ob er Befehle über die Touchflächen am Lenkrad, das Touchpad auf der Mittelkonsole, den Touchscreen selbst oder die Sprachsteuerung eingibt. Bei letzterer klappt die Erkennung auch in natürlicher Sprache. Die Bedienstruktur des Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell, nichtsdestotrotz ist der Funktionsumfang immens. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkereger. Die wenigen verbliebenen Schalter im stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur und der Gebläseintensität umständlich über Wipptasten und der Wert wird nicht im Bedienteil, sondern im Infotainmentdisplay angezeigt.

⊖ Die Befehlseingabe mithilfe der Touchflächen am Lenkrad (links für das Kombiinstrument, rechts für das Zentraldisplay) ist unpräzise und führt zu häufigen Fehlbedienungen. Mit dem

Touchpad auf der Mittelkonsole gelingt die Bedienung nicht viel besser. Dessen Handhabung erweist sich als mühsam, da man nicht so zielgenau und schnell durch die Menüs navigieren kann wie mit dem Dreh-Drück-Steller aus früheren Modellen. Das hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Die Touchfunktion des

Zentralscreens ist ebenfalls nur eine eingeschränkte Alternative, da das Display zu weit vom Fahrer entfernt und damit schlecht zu erreichen ist. Die elektrische Feststellbremse wird links neben dem Lenkrad aktiviert und ist im Notfall für den Beifahrer schlecht erreichbar. Zudem geht der Taster für den Warnblinker zwischen den umliegenden Schaltern etwas unter.

## 1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das GLE Coupé ist serienmäßig mit umfangreichen Multimedia-Funktionen ausgestattet. Ein Navigationssystem samt Echtzeitverkehrs-Informationen, DAB+, Bluetooth-Freisprechen und -Audiostreaming, induktive Smartphone-Ladestation, USB-C-Anschlüsse sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides wireless) sind immer an Bord. Die erweiterte Sprachsteuerung des MBUX verfügt über ein natürliches Sprachverständnis und erlaubt es, Anweisungen auch in ganzen Sätzen und in eigenen Formulierungen zu geben. Mittlerweile verfügt die Navigation serienmäßig über eine Augmented Reality-Funktion. Zusätzlich zur Karte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Zentralscreen eingeblendet und um

Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt. Ebenfalls mittlerweile im Serienumfang: Das Burmester Surround-Soundsystem, das einen hervorragenden Klang und umfangreiche Einstellmöglichkeiten bietet. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone einrichten, die eine Datenabfrage bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen. Es lassen sich verschiedene Fahrerprofile im Auto anlegen und über Passwörter oder zugewiesene Schlüssel schützen; die Verknüpfung zur jeweiligen App ist ebenso möglich. Fahrzeugupdates lassen sich Over-the-Air aufspielen.

## 1,8 Raumangebot vorn

⊕ Beim Platzangebot vorn wird das Coupé den Erwartungen angesichts seiner Außenmaße gerecht. Selbst die Beine knapp zwei Meter großer Personen finden problemlos Platz, die Kopffreiheit würde auch noch für größere Menschen reichen. Die Innenbreite ist ebenso großzügig bemessen. Das

Raumempfinden fällt passabel aus, die wuchtige Mittelkonsole und das große Armaturenbrett wirken einschränkend. Bei Nachtfahrten hebt die mehrfarbige Ambientebeleuchtung das Innenraumgefühl.

## 2,5 Raumangebot hinten

Im Fond limitiert die Kopffreiheit die Personengröße auf rund 1,90 m, hier macht sich die nach hinten abfallende Dachlinie des Coupés bemerkbar. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, würde die Beinfreiheit für über zwei Meter große Personen ausreichen. Gefühlt geht es im Coupé im Vergleich zum konventionellen GLE beengter zu. Das Raumgefühl leidet unter der hohen Seitenlinie, der niedrigen Dachlinie und den schmalen Seitenfenstern. Gegen Aufpreis ist ein Panoramadach verfügbar, das das Raumempfinden verbessert und für einen luftigen Charakter sorgt.



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

## 2,8 Innenraum-Variabilität

Für das GLE Coupé gibt es keine verstellbaren Rücksitze, die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt klappbar. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen selbst Ein-Liter-Flaschen problemlos auf. Das Handschuhfach ist klimatisiert sowie abschließbar und ist mit feinem Samt ausgekleidet. Für die Fondinsassen stehen weniger

Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Zwei Becher bekommt man in der Mittelarmlehne unter, außerdem sind kleine Türfächer vorhanden.

⊕ Optional lassen sich die beiden Becherhalter vorn temperieren – so kann man sein Getränk innerhalb einer Temperaturspanne von acht bis 55 °C warm oder kalt halten.

## 1,9 KOMFORT

### 2,2 Federung

⊕ Bereits standardmäßig ist das GLE Coupé mit einem Luftfederfahrwerk mit adaptiver Dämpfung namens Airmatic ausgestattet, das sich automatisch an den Fahrzustand sowie die Beladung anpassen kann. Es ist auf größtmöglichen Komfort ausgelegt, leidet aber deutlich unter der optionalen, 21 Zoll großen Mischbereifung mit nicht gerade schmächtigen Breiten: 275er Gummis vorn und sogar 315er hinten machen optisch zwar etwas her, sind jedoch richtig schwer. So bekommt die an sich sensibel ansprechende Federung die hohen ungefederten Massen nicht immer in den Griff und lässt

das GLE Coupé auf kurzen Wellen oder Querfugen unbeholfen abrollen. Vor allem Kanaldeckel sind auffällig: Diese werden teils unerwartet deutlich an die Insassen weitergereicht, zudem versetzt die Hinterachse bei Kälte spürbar. So vergeudet der große Benz sein unbestritten großes Komforttalent, denn abgesehen von diesen Fahrzuständen ist man im GLE Coupé komfortabel unterwegs. Bodenwellen auf Autobahn und Landstraße werden meist unaufgeregt wegmoderiert.

### 1,8 Sitze

⊕ Die Sitze des GLE sind serienmäßig elektrisch einstellbar und bieten zudem ohne Aufpreis eine Memory-Funktion für beide vorderen Sitzplätze. Der Einstellumfang beinhaltet neben Höhe, Lehnenneigung und Längsposition auch eine elektrische Einstellung der Sitzneigung, der Sitzflächenlänge sowie der Kopfstütze. Darüber hinaus verfügen beide Vordersitze über eine elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze. Die Kontur der Vordersitze ist körpergerecht und bequem gestaltet, allerdings bieten sie nur einen durchschnittlichen Seitenhalt. Eine Lehnenbreitenverstellung (Multikontursitz)

bietet Mercedes im getesteten Ausstattungspaket nicht separat an. Die Mittelarmlehne lässt sich nicht in der Höhe oder der Längsposition verstellen, für die Gurte der ersten Reihe gibt es eine Höheneinstellung. Hinten sitzt man recht bequem, allerdings nicht ganz so komfortabel wie vorn.

⊖ Durch die nach hinten abfallende Dachlinie des Coupés lassen sich die Kopfstützen auf den äußeren Fondsitzen nicht in der Höhe verstellen, da sie am Dachhimmel anstoßen.

### 2,0 Innengeräusch

⊕ Im Testwagen ist das aufpreispflichtige Akustik-Komfort-Paket verbaut. Dank dickerem Verbundglas für Front- und Seitenscheiben und weiteren schallisolierenden Maßnahmen erweist sich der Innenraum angenehm ruhig – selbst wenn man schnell unterwegs ist. So herrscht im Test-GLE Coupé bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 65,1 dB(A) – ein guter

Wert. Windgeräusche wirken nicht störend und trotz der breiten Reifen sind selbst die Abrollgeräusche kein größeres Thema, allerdings drängt sich der Vierzylinder-Diesel akustisch in den Vordergrund, sofern man ihn fordert.

### 1,4 Klimatisierung

⊕ Im GLE Coupé bemüht sich stets eine Klimaautomatik um angenehme Temperatur und Luftfeuchtigkeit. Serienmäßig mit zwei Zonen, gegen Aufpreis sind es vier. Damit ist auch die Luftverteilung getrennt regulierbar. Die vorderen Sitze sind beheizt. Weitere Optionen: hinten (außen) beheizte Sitze, Lenkradheizung und belüftete Vordersitze. Zudem kann man den Innenraum beduften und ionisieren. Außerdem bietet Mercedes beheizte Flächen in den Türen und der

Mittelarmlehne. Vor direkter Sonneneinstrahlung schützen abgedunkelte Scheiben. Nützlich sind bei starkem Sonnenschein auch die infrarotreflektierenden Front- und Seitenscheiben, die im Rahmen des Akustikpakets erhältlich sind. Zu guter Letzt bietet die Aufpreisliste noch eine Standheizung. Für die Fernbedienung dazu muss man nach Tradition des Hauses extra bezahlen.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen

⊕ Der GLE 300d stellt mit seinem Reihenvierzylinder-Diesel die Einstiegsmotorisierung dar, ist dabei aber keineswegs schwachbrüstig. Der lediglich zwei Liter große Selbstzünder liefert ein maximales Drehmoment von üppigen 550 Nm zwischen 1.800 und 2.200 Touren und eine maximale Leistung von 198 kW/269 PS - das ist sehr beachtlich. Zusätzlich dazu unterstützt ein 15 kW/20 PS starker Elektromotor (Integrierter Startergenerator mit Boost-Funktion), welcher zwischen Motor und Getriebe verbaut ist, mit einem zusätzlichen Drehmoment von bis zu 200 Nm. Das stattliche und über 2,3 t schwere SUV

ist trotz seines Gewichts souverän unterwegs. Man kann zügig überholen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 4,3 s abgeschlossen, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,5 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, beschleunigt der GLE in knapp über einer Sekunde - hier wirkt sich die Boost-Funktion des Integrierten Startergenerators voll aus und sorgt für flotte Fahrleistungen. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Mercedes-Benz zügige 6,9 s an; die Höchstgeschwindigkeit ist mit 226 km/h angegeben.

### 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Während sich der GLE 300d bis hierhin nicht als das Einstiegsmodell der Baureihe anfühlt, trübt der Reihenvierzylinder-Diesel diesen Eindruck in Sachen Laufkultur doch ein wenig. Der Selbstzünder läuft unter Last eher rau und die Akustik ist dann von einem harten Verbrennungsgeräusch geprägt - ein wahrlicher Genuss wie der Reichensechszylinder im vormals getesteten GLE 400d ist er nicht. In Folge dessen sind Vibrationen im Lenkrad zu spüren; Brummfrequenzen vernimmt man nur in niedrigen Drehzahlbereichen. Das Ansprechverhalten ist vor allem dank des integrierten Startergenerators spontan, welcher bis zu 200

Nm zusätzlich zum Vortrieb beisteuern kann. Allerdings ist sporadisch eine Gedenksekunde beim Anfahren zu bemerken. Auch die Leistungsentfaltung profitiert von der Unterstützung der zwischen Motor und Getriebe integrierten E-Maschine, zusätzlich verbessert die Stufenaufladung das Ansprechverhalten bei niedrigen Touren. Der GLE 300d beschleunigt vom Start weg nachdrücklich, das maximale Drehmoment des Verbrenners liegt zwischen 1.800 und 2.200 Umdrehungen an; in höheren Drehzahlbereichen fühlt sich der Vierzylinder-Turbodiesel allerdings etwas zugeschnürt an und beschleunigt mit weniger Nachdruck.

### 1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Das GLE Coupé gibt es ausschließlich mit dem hauseigenen Neungang-Wandlerautomaten namens 9G-Tronic. Dieser schaltet meist sehr sanft, nur selten tritt vor allem beim Runterschalten ein leichtes Rucken auf. Der Getriebewählhebel rechts am Lenkrad lässt sich intuitiv bedienen, eventuelle Fehlbedienungen werden von der

Elektronik unterbunden. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt geschieht meist schnell. Wichtig im Alltag: Die feinfühlig Kriechfunktion der Automatik ermöglicht präzises Rangieren und Parken. Mercedes übersetzt das Getriebe insgesamt sehr lang, im neunten Gang liegen bei 130 km/h nur 1.900 Touren an.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Ein 2,3 t schweres und 1,73 m hohes SUV stellt die Fahrdynamikentwickler auf die Probe, da man heutzutage selbst diesen Fahrzeugen eine Form der Dynamik überstülpen will. Mercedes wollte offensichtlich dem Coupé nicht krampfhaft Sportlichkeit anzuerziehen, sondern Fahrwerk und ESP konsequent auf Sicherheit abzustimmen. So greift das elektronische Stabilitätsprogramm schon bei der ersten Lenkbewegung im Parcours des ADAC Ausweichtest ein, regelt

dann weiterhin und lässt den großen Mercedes in Folge leicht untersteuernd aber erstaunlich präzise um die Pylonen rollen. Das ist zwar tatsächlich nicht dynamisch, aber eben sicher. Vor allem gibt es kein Überbremsen des kurvenäußeren Vorderrads und damit kein Schieben in den Gegenverkehr, wie oftmals bei großen und schweren SUV. Auch bei alltäglichen Situationen, wie einfachen Lastwechseln oder Bremsmanövern in einer Kurve, zeigt sich das Coupé sehr spurstabil und moderiert die



Situation recht gelassen. Serienmäßig ermöglicht der permanente Allradantrieb 4Matic eine einwandfreie Traktion.

## 2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung im GLE Coupé gefällt, sie arbeitet souverän und angenehm unaufgeregt. Das Lenkkraftniveau ist aufgrund der komfortorientierten Auslegung niedrig angesetzt und kaschiert damit die Fahrzeugmasse für ein müheloses Dirigieren, mit steigendem Lenkwinkel steigen auch die Lenkkräfte was dem Feedback für den Fahrer zuträglich ist. Um die Mittellage fehlt es allerdings etwas an Definition, was für das Navigieren auf schmalen Landstraßen ein Plus an Konzentration auf dem Fahrerplatz erfordert, um das große Coupé zielsicher durch enge Passagen zu steuern. Insgesamt ist dies aber kein Beinbruch, mit etwas Gewöhnung kommt man flüssig selbst durch Wechselkurven. Wirklich wohl fühlt sich das GLE Coupé auf der Autobahn. Hier untermauert die Lenkung mit Ruhe und Stabilität sein Langstrecken-Talent.

## 2,2 Bremse

Der Testwagen ist mit der aufpreispflichtigen Bremsanlage mit größeren Bremsscheiben an der Vorderachse ausgestattet.
























⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Testwagen bereits nach 34,1 m (Durchschnittswert aus zehn Einzelmessungen) – ein guter Wert, nicht nur unter den schwergewichtigen SUV-Kollegen. Das Pedalgefühl kann rundum überzeugen, die Bremse spricht gut an und lässt sich feinfühlig dosieren.

# 1,3 SICHERHEIT

## 0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bereits serienmäßig findet man im GLE Coupe die wichtigsten aktuellen Assistenten an Bord. Dazu gehört der Bremsassistent; dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung auch ein Notbremssystem und erkennt Fußgänger sowie Radfahrer. Der serienmäßige Spurwechselwarner warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten annähern. Zudem ist die Verkehrszeichenerkennung mittels Kamera immer mit dabei, erkannte Beschränkungen können in den Tempomaten beziehungsweise den Abstand-Tempomaten übernommen werden. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven und Kreisverkehr) sowie einen Spurführungsassistenten erweitert, welcher kurzzeitig die Fahrzeugführung übernehmen kann.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)



Mit dabei ist dann auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Eine Stauende-Notbremsfunktion sowie eine Stauerkennung samt Rettungsgassen-Funktion sind ebenfalls an Bord. Das optionale Head-up-Display projiziert die

Geschwindigkeit und je nach Einstellung weitere Informationen wie Navigationshinweise auf die Frontscheibe und sorgt für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

## 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Mercedes GLE erreicht im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 91 Prozent der erreichbaren Punkte und fünf Sterne (Test: 07/2019). Der Benz schützt die Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inklusive Knieairbag für den Fahrer). Seitenairbags für die äußeren Fondinsassen stehen gegen Aufpreis zur Verfügung. Die Kopfstützen bieten vorn für bis zu 1,95 m, hinten für bis zu 1,70 m große Insassen Schutz. Das präventive Crashsystem Pre-Safe ist Serie. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine

Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann einen Schutzreflex auslösen. Das Gehör koppelt sich kurz ab und schützt sich so vor den lauten Crashgeräuschen. Prima: Mercedes bietet in der Preisliste einen Feuerlöscher. Gegen Aufpreis bietet das GLE Coupé zusätzlich ein Netz zur Gepäckraumabtrennung.

⊖ Mercedes-untypisch: Das Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden untergebracht und bei Beladung schlecht erreichbar.

## 1,9 Kindersicherheit

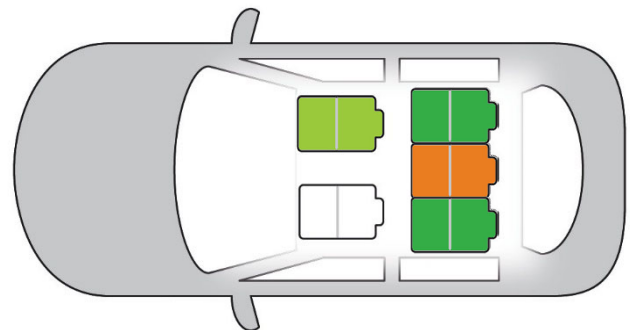
⊕ Im Bereich der Kindersicherheit kommt der GLE auf 90 Prozent der erreichbaren Punkte und erzielt damit ein gutes Ergebnis (Test: 07/2019). Der Mercedes ist serienmäßig mit gut nutzbaren Isofix-Vorrichtungen auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet; dort geht auch das Anschnallen per Gurt leicht von der Hand. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf der Rücksitzbank können nur zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe ist vor dem Kauf ratsam.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch „kinderleicht“ deaktivieren. An der elektrischen Heckklappe

besteht durch die auftretenden Schließkräfte Einklemm- und Verletzungsgefahr.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### 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)

## 2,4 Fußgängerschutz

⊕ Im Bereich des Fußgängerschutzes kommt der GLE auf 78 Prozent der erreichbaren Punkte im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 07/2019). Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt über eine Personenerkennung (inklusive Radfahrer), um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

⊖ Hauptkritikpunkt sind Bereiche des vorderen Stoßfängers, die dem Becken eines angefahrenen Fußgängers unzureichenden Schutz bieten.

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 5,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC Ecotest kommt das GLE Coupé 300d auf einen Durchschnittsverbrauch von 7,4 l Diesel pro 100 km. Das ist ordentlich, vor dem Hintergrund, dass es sich um ein großes SUV handelt. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 230 g/km, wofür der Schwabe allerdings nur 7 von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,3, außerorts bei 6,5 und auf der Autobahn bei 9,0 l auf 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Das GLE Coupé verfügt neben den üblichen Katalysatoren wie Oxikat und Partikelfilter über einen sehr effektiven SCR-Katalysator zur Reduzierung der Stickstoffoxide. So bleibt er in allen Betriebszuständen im Ecotest sauber und kann die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffe erzielen. Insgesamt erzielt der GLE 57 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## 5,5 AUTOKOSTEN

### 5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Das Einstiegsmodell in der Welt der GLE Coupés mit konventionellem Antrieb ist der getestete GLE 300d in der Ausstattungsvariante AMG Line Advanced Plus ab einem Basispreis von 99.645 Euro. Der Testwagenpreis summiert sich mit allen Sonderausstattungen auf beträchtliche 114.436 Euro. Ein stattlicher Preis, auch in Anbetracht eines eher alltäglichen Vierzylinder-Aggregats unter der Haube. Dass das GLE Coupé eine massive Preissteigerung hinter sich hat, wird im Vergleich mit dem 2020 getesteten GLE 400d deutlich: Der Sechszylinder-Diesel (!) mit gleichwertiger Ausstattung war damals ab einem Grundpreis von 82.824 Euro zu haben. Zu Gute halten kann man, dass die neue Ausstattungspolitik von Mercedes-Benz bereits ab Werk einige Ausstattungsmerkmale mitbringt, die zuvor einzeln zugebucht werden mussten. Der Nachteil: Manche Sonderausstattungen sind nicht für jede Ausstattungsvariante verfügbar oder an teure Pakete gebunden. So müssen Kunden, die beispielsweise den bestmöglichen Sitzkomfort suchen, für die Multikontursitze eine teurere Ausstattungslinie wählen. Der Unterhalt ist auch nicht sonderlich günstig, die Kfz-Steuer schlägt mit happigen 399 Euro/Jahr zu Buche. Die Versicherungseinstufungen liegen (KH: 22 TK: 25 VK: 27) hoch und steigern die monatlichen Kosten weiter. Knausrig zeigt sich Mercedes bei der

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

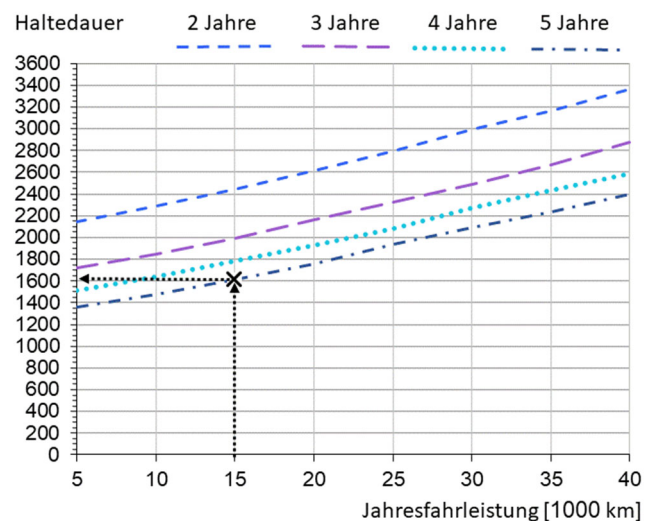
Autobahn	9,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

allgemeinen Garantie, hier gibt es nur die üblichen zwei Jahre. Wer mehr will, muss extra zahlen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1615 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	400 e 4MATIC 9G-TRONIC	300 d 4MATIC 9G-TRONIC	350 de 4MATIC 9G-TRONIC	450 d 4MATIC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1993	4/1993	6/2989
Leistung [kW (PS)]	285 (388)	213 (289)	245 (333)	285 (387)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	600/0	550/1800	750/0	750/1350
0-100 km/h [s]	6,1	6,9	6,9	5,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	226	210	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	0,8   SP	6,9   D	0,7   D	7,6   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	19	180	17	200
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/26/25	22/27/25	22/26/25	22/27/25
Steuer pro Jahr [Euro]	40	399	190	565
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1543	1601	1576	1782
Preis [Euro]	97.860	99.645	103.679	110.795

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
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

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,2
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	1,9
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	141/305/532
• Dachlast/Anhängelast [kg]	32/736
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	8,0
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	85,5
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	297

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## HERSTELLERANGABEN

R4-Zylinder-Diesel (Mild-Hybrid), Bi-Turbo, Euro 6e (WLTP) 36EA, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.993 cm <sup>3</sup>
Systemleistung	213 kW/289 PS bei 4.200 1/min
Maximales Drehmoment	550 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	181 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/50 R20
Länge/Breite/Höhe	4.941/1.947/1.716 mm
Leergewicht/Zuladung	2.390/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	655/1.790 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.700 kg
Stützlast/Dachlast	108/100 kg
Tankinhalt	85 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	USA, Tuscaloosa

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen vo./hi.	275/45 R21 / 315/40 R21
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,1/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	7,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,3/6,5/9,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	196 g/km (WTW* 230 g/km)
Reichweite	1.145 km
Innengeräusch 130 km/h	65,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	2.310/640 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/870/1.435 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>177 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>181 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>182 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>1075 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1615 Euro		
Steuer pro Jahr	399 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/27/25		
Basispreis GLE Coupé 300 d AMG Line Adv. Plus 4MATIC 9G-TRONIC	99.645 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.09.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	114.436 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.214 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.356 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	1.297 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/405 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/428 Euro°
Lenkradheizung	428 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.160 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.940 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: Juni 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutak