



## Mercedes-Benz GLB 220 d AMG Line Premium 4MATIC 8G-DCT

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (140 kW/190 PS)

Mercedes hat das Mittelklasse-SUV GLB zur Mitte des Produktionszyklus überarbeitet. Äußerlich hat sich dabei wenig getan, lediglich eine neu designte Frontschürze sowie eine geänderte Leuchtengrafik outen das Facelift-Modell. Innen hat sich mehr getan, allerdings nicht gerade zum Guten. Mercedes hat das bisher serienmäßige Touchpad aus dem Innenraum verbannt, wodurch die Bedienung nun auf dem kleinteiligen sowie nur mäßig erreichbaren Touchscreen und dem sehr unzuverlässig funktionierenden Touchflächen des Multifunktionslenkrads fußt. Beides sorgt im Alltag für großen Verdross, die gut funktionierende Sprachsteuerung ist da nur ein schwacher Trost und keinesfalls als vollwertiger Ersatz zu sehen. Der variable Innenraum überzeugt mit gutem Platzangebot, optional lässt sich der GLB sogar zum Siebensitzer aufrüsten. Der Zweiliter-Turbodiesel im GLB 220 d blieb bei der Modellüberarbeitung unangetastet, dabei hätte ihm das bei den Benzinern nun serienmäßige Mildhybrid-System gut getan - der Verbrauch im ADAC Ecotest fällt mit 6,8 l/100 km recht hoch aus. Dafür entschädigt der drehmomentstarke Vierzylinder mit sattem Durchzug und guten Fahrleistungen, in Kombination mit dem serienmäßigen Allradantrieb ist der Schwabe das ideale Zugfahrzeug - die Anhängelast beträgt üppige 2 t. Auch die Fahreigenschaften können überzeugen, der Spagat aus Fahrsicherheit und Fahrkomfort gelingt dem SUV bestens. Störend fiel uns hingegen die serienmäßige Rückfahrkamera auf, die unterhalb von 30 km/h automatisch aus- und oberhalb davon automatisch einfährt. Leider geschieht dies recht lautstark, was nicht nur die Nerven der Insassen strapaziert, sondern auch nicht zum Premium-Anspruch der Stuttgarter passt. **Konkurrenten:** u. a. Hyundai Santa Fe, Peugeot 5008, Skoda Kodiaq, VW Tiguan Allspace.

- +** kraftvoller Dieselmotor, optional mit sieben Sitzen, sichere und komfortable Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, deutlich aufgewertete Serienausstattung
- recht hoher Verbrauch, umständliches und ablenkungsstarkes Bediensystem, Rückfahrkamera fährt bei 30 km/h automatisch lautstark ein und aus, sehr teuer

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **4,0**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,3</b>
	Stadtverkehr	<b>3,5</b>
	Senioren	<b>2,8</b>
	Langstrecke	<b>2,6</b>
	Transport	<b>2,2</b>
	Fahrspaß	<b>2,7</b>
	Preis/Leistung	<b>3,1</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,2 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung kann weitgehend überzeugen. Dank der zahlreichen Optionen des Testwagens macht der Innenraum einen wertigen Eindruck; lässt man die edlen Zierleisten und die aufwendige Ambientebeleuchtung allerdings weg, wirkt der Innenraum recht trist. Dann fällt auch auf, wie einfach die Materialien eigentlich gehalten sind: Da gibt es beispielsweise weich geschäumte Kunststoffe nur im oberen Bereich und schon die B-Säule muss ohne Stoffüberzug auskommen. Auch sollte man auf die Verkleidungen nicht zu fest drücken, sonst knarzt es unschön. Die Lenkstockhebel wirken billig sowie wenig stabil und das Handschuhfach weist unschöne Grate

### 2,7 Alltagstauglichkeit

Der Kraftstofftank der allradgetriebenen GLB-Modelle fasst 60 l und damit acht mehr als bei frontgetriebenen Varianten. Mit den 60 l Diesel kommt der Testwagen auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,8 l/100 km etwa 890 km weit. Geradezu riesig erscheint der 23,8 l große AdBlue-Tank, in dieser Fahrzeugklasse dürfte man keinen größeren finden. Im durchschnittlichen Bereich liegt die mögliche Zuladung, im Falle des Testwagens 486 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine praktische Dachreling ist beim GLB Serie. Die Anhängelast darf maximal zwei Tonnen betragen, es wird dabei vorausgesetzt, dass der

auf. Dem Markenslogan „Das Beste oder nichts“ wird Mercedes damit nicht ganz gerecht. Natürlich ist das Kritik auf hohem Niveau, die Preisgestaltung von Mercedes sorgt jedoch für eine entsprechend hohe Erwartungshaltung. An der Karosseriequalität dagegen gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt. Den Unterboden hat Mercedes umfassend verkleidet, die Bemühungen um eine möglichst optimal windschnittige Verkleidung sind klar zu sehen - besser geht es wohl nur bei einem Elektroauto.

Anhänger eine eigene Bremse hat. Fehlt diese, ist die Anhängelast auf 750 kg begrenzt. Der gemessene Wendekreis fällt mit 11,6 m groß aus. Mit seinen 4,63 m Länge und 2,03 m Breite (inkl. der Außenspiegel) kann man das Mittelklasse-SUV dennoch noch vernünftig in der Stadt bewegen.

⊖ Ab Werk ist der GLB serienmäßig mit einem Reifenpannen-Set ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es zudem Reifen mit Notlaufeigenschaften, mit denen man auch ohne Luft mit maximal 80 km/h noch 80 km weit fahren kann.

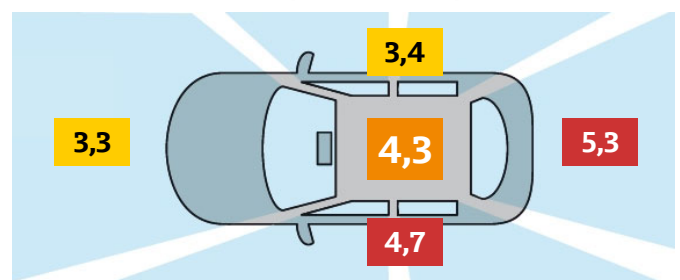
### 2,5 Licht und Sicht

⊕ Im Zuge des Facelifts wurden die serienmäßigen Halogenscheinwerfer durch ein LED-System ersetzt. Der Testwagen ist zudem mit dem optionalen Matrix-Lichtsystem ausgestattet, das neben Abbiege- und Kurvenlicht auch über einen dynamischen Fernlichtassistenten sowie eine adaptive Lichtverteilung verfügt. Die 345 Euro für das Multibeam-LED-System sind gut investiert: Die nächtliche Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht hell und bietet einen sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist leider nicht erhältlich.

Die Fahrzeugenden lassen sich gerade vorn zwar nicht direkt einsehen, aber dank der recht kantigen Karosseriegestaltung zumindest gut abschätzen. Niedrige Hindernisse rund um das hohe Auto sind eher mäßig zu erkennen - die Rückfahrkamera und die Parksensoren vorn und hinten (alles Serie) sind da eine große Hilfe. Ordert man das Park-Paket (inkl. 360-Grad-Kamera und Parkassistent) sowie die Anhängerkupplung, verfügt der GLB zusätzlich über einen Anhängerrangier-Assistenten. Clever: Steht man vorn an der Ampel, wird die Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplaysichtbar

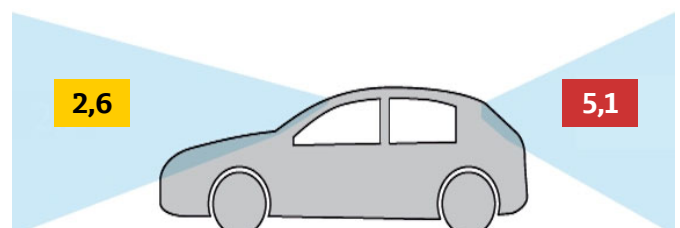
### Rundumsicht

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.



(Augmented Reality für Navigation). Dies ist besonders hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.

⊖ Aufgrund der recht breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren Fondkopfstützen fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung für den GLB lediglich ausreichend aus. Im Zuge des Facelifts hat Mercedes unverständlicherweise die automatisch abblendenden Außenspiegel auf der Fahrerseite aus dem Angebot genommen. Die serienmäßige Rückfahrkamera fährt unterhalb von ca. 30 km/h automatisch aus, um beim Einlegen des Rückwärtsganges oder der manuellen Aktivierung der Kamera schnellstmöglich ein Bild anzuzeigen zu können. Leider fährt sie sehr lautstark aus und oberhalb von rund 30 km/h wieder ein, sodass man besonders im Stadtverkehr, wo man permanent diese Geschwindigkeit unter- und überschreitet, stark behelligt wird. Die Funktion lässt sich zudem nicht deaktivieren.

## 2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Schon bei der B-Klasse klappt das Ein- und Aussteigen dank der hohen Karosserie bequem. Der GLB ist noch ein Stückchen höher, so dass die Vordersitze in unterster Stellung mit 53 cm in sehr angenehmer Höhe liegen. Dafür sind die Schweller des SUV-Modells merklich höher, so dass man beim Van und beim SUV insgesamt gleich komfortabel ein- und aussteigt.

Im Fond stört einzig der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums, ansonsten fällt es auch hier nicht schwer, ein- und auszusteigen. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie nicht zuverlässig. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außenplätze, auch für den Fahrer.

## 1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Für die Messungen des Kofferraumvolumens befindet sich der variable Ladeboden in der unteren Stellung. Unter dem herausgezogenen Kofferraumrollo fasst das Ladeabteil 465 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 695 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 820 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.505 Liter Volumen zur Verfügung. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, lassen sich damit etwa 80 Liter des Laderaums nach unten abtrennen.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein. Die serienmäßige Heckkamera ist deshalb eine hilfreiche Unterstützung.

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. 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). Das Keyless-Go-System kann schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, so dass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr überlistet werden kann; eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden.



Stattliche 465 l Gepäck passen in den Kofferraum des GLB.

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Mit Ausnahme der Basisversion sind nun alle GLB serienmäßig mit einer elektrisch betätigten Kofferraumklappe ausgestattet. Im Falle des GLB AMG Line Premium verfügt das SUV sogar über die Funktion des berührungslosen Öffnen und Schließen per Fußschwenk unter das Fahrzeugheck. Selbst gut 1,95 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf sorgen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten nur auf das etwas abstehende Schloss achten, das immerhin mit Kunststoff ummantelt ist. Die Ladekante liegt etwa 73 cm über der Straße und damit schon sehr hoch. Durch den doppeltem Ladeboden kann man zumindest die Stufe innen, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss, von knapp zwölf Zentimeter auf praktisch null reduzieren. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Im Kofferraum selbst leuchtet zwar nur links eine LED-Leuchte allerdings gibt es eine zweite in der Heckklappeninnenverkleidung, die für zusätzliche Beleuchtung sorgt. Besser wäre aber natürlich noch eine weitere im Kofferraum selbst.



Die hohe Ladekante von ca. 73 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Angelegenheit.

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der GLB ist mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehne ausgestattet. Die Lehnteile lassen sich vom Fond aus entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand. Für 428 Euro erhält man eine in zwei Segmenten um 14 cm verschiebbare Rückbank mit neigungsverstellbaren Lehnen. Dann lässt sich allerdings die beiden Zusatzsitze in der dritten Reihe nicht ordern. Das Laderaum-Paket ist nun serienmäßig

ab Bord und umfasst u. a. praktische Ablagenetze an den Seiten, einen 12-V-Anschluss und die Kofferraummatte, die als strapazierfähige Wendematte ausgeführt ist. Ein Trennnetz, um den Kofferraum von Innenraum abzutrennen, ist optional zu haben.

⊖ Die optional klappbare Beifahrersitzlehne ist für den GLB nicht mehr zu haben.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Im Zuge des Facelifts wurde das Cockpit des Touchpads sowie der praktischen Direktwahltasten für die Hauptfunktionen des Infotainment-Systems beraubt. Vor der Mittelarmlehne befindet sich an dessen Stelle nun eine schnöde Ablagefläche. Wenigstens der Lautstärkereglers - ausgeführt als praktische kleine Walze - blieb erhalten. Die Befehlseingabe erfolgt nun vorrangig über den Touchscreen, der allerdings recht weit entfernt platziert ist - das ursprüngliche Bedienkonzept basierte schließlich auf dem Touchpad zur Befehlseingabe. Hinzu kommt, dass die Bedienflächen auf dem gut reagierenden und hochauflösenden Display teils sehr klein ausfallen, was die Bedienung ebenfalls erschwert.



Der Mercedes GLB kann in puncto Materialanmutung nicht ganz die hohen Erwartungen erfüllen. Die Bedienung hat durch den Wegfall des Touchpads gelitten und lenkt den Fahrer stark vom Verkehrsgeschehen ab.

Alternativ kann man für die Bedienung auch das Multifunktionslenkrad nutzen, das jedoch ebenfalls für Verdruss sorgt: Die kapazitiven Touchflächen (18 an der Zahl) sind unübersichtlich und führen infolge der dürrtigen haptischen Rückmeldung und unterdurchschnittlichen Treffsicherheit bei der Befehlseingabe häufig zu Fehlbedienungen. Insgesamt ist die Bedienbarkeit mit dem Facelift umständlicher und weniger intuitiv geworden. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Die gut funktionierende Sprachsteuerung wurde weiter optimiert und benötigt nun kein Aktivierungswort mehr. Allerdings stellt sie keinen Ersatz für die haptische Bedienung dar, sondern ist eine hilfreiche Ergänzung. Das digitale Kombiinstrument ist ansprechend gestaltet, bestens ablesbar und punktet zudem mit zahlreichen Darstellungsmöglichkeiten. Die Bedienstruktur des Infotainmentsystems hat sich nur evolutionär weiterentwickelt und erschließt sich einem recht schnell; für Detaileinstellungen muss man jedoch teils tief in die Menüstruktur abtauchen. Die Klimabedieneinheit ist

ausreichend hoch positioniert und damit gut zu bedienen. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur umständlich über Wipptasten und der Wert wird nicht direkt im Bedienteil, sondern dauerhaft im Infotainmentdisplay eingeblendet.

⊕ Der Funktionsumfang des Infotainment-Systems ist groß, es gibt aber auch viele Automatikfunktionen, die gut abgestimmt sind und denen man guten Gewissens die Steuerung überlassen kann. Alle Schalter und Tasten sind vorbildlich beleuchtet. Gegen Aufpreis bilden die beleuchteten Lüftungsdüsen einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung; ein tolles Lichterspiel, das so in dieser Klasse bisher nur Mercedes bietet. Für jeden, dem es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.

⊖ Der Knopf für die Handbremse ist an Mercedes-klassischer Stelle platziert, vor dem linken Knie des Fahrers und damit für andere Mitfahrer in einer Notsituation nicht ohne weiteres erreichbar.

## 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im GLB 220 d AMG Premium Line ein Radio (inkl. DAB+) sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Auch das Festplatten-Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen ist serienmäßig an Bord. Das natürliche Sprachverständnis des Systems erlaubt es, Anweisungen auch in ganzen Sätzen und in eigenen Formulierungen zu geben. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay darstellen möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto gegen Aufpreis ordern - beides funktioniert mit und ohne Kabel (wireless). 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.

⊖ Ein CD-Laufwerk oder ein AUX-Anschluss sind nicht mehr verfügbar, ebenso handelt es sich bei allen USB-Schnittstellen um USB-C, das heißt, die bisher bei Handys mitgelieferten Kabel mit Standard-USB-Anschluss (z.B. für das Ladegerät) passen hier nicht. Aber Mercedes bietet Abhilfe in Form eines Adapterkabel-Sets - für "bescheidene" 60 Euro Aufpreis.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der GLB bietet vorn eine Menge Platz. Die Sitze lassen sich für knapp zwei Meter große Menschen weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,15 m Körpergröße ausreichen. Der Innenraum ist vorn breit genug ausgelegt, das Raumempfinden ist großzügig und wird nur

durch das vergleichsweise hoch aufbauende Armaturenbrett sowie dem bei den AMG Line-Modellen dunklen Dachhimmel etwas geschmälert. Gegen Aufpreis bringt ein großes Glas-Panoramaschiebedach mehr Licht in den Innenraum.

## 2,3 Raumangebot hinten

⊕ Reichlich Platz steht auch auf der Rückbank zur Verfügung. Selbst wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Menschen eingestellt sind, reicht dahinter die Beinfreiheit noch für gut über zwei Meter große Leute. Nur die Kopffreiheit ist etwas knapper, hier geht man ab 1,95 m auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite großzügig, für drei Erwachsene wird es eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist trotz des dunklen Testwagen-Dachhimmels angenehm. Das Panorama-Schiebedach bietet auch über den Rücksitzen eine Glasfläche, die viel Helligkeit hinein lässt.

## 2,6 Innenraum-Variabilität

Ab Werk ist der GLB mit einer dreigeteilt umklappbaren Rückbank ausgestattet. Gegen Aufpreis lässt sich die hinteren Sitze zudem in Längsrichtung verschieben. Ist diese Option an Bord, kann man allerdings die zwei versenkbaren Zusatzsitze in der dritten Reihe nicht dazu bestellen. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen problemlos auf. Im Fond sieht es mit



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von ca. 1,95 m Platz.

Ablagemöglichkeiten auch nicht so schlecht aus. Die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig und fassen sogar Ein-Liter-Flaschen. Es gibt bei der längsverstellbaren Rückbank Becherhalter in der Mittelarmlehne, Netze an den Rückseiten der Vordersitzlehnen sind stets dabei. Das beleuchtete Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten und nicht klimatisiert. Zudem ist mit dem Facelift die Filzauskleidung sowie die Möglichkeit, das Handschuhfach abzuschließen, entfallen.

## 2,1 KOMFORT

### 1,9 Federung

Standardmäßig ist der GLB mit einem konventionellen Fahrwerk namens Komfortfahrwerk ausgestattet. Gegen Aufpreis steht wie im Falle des Testwagens ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern zur Wahl.

⊕ Das adaptive Fahrwerk überzeugt, gerade auf Reisen. Besonders auf der Autobahn dringen Hindernisse kaum noch bis zu den Insassen durch; der Mercedes wogt über die Fahrbahnunebenheiten. Die ausgeprägten Aufbau- und Abfederbewegungen dürften nicht jedem gefallen, besonders auf welligen Landstraßen bewegt sich die Karosserie stark um die Längsachse - eine Auffälligkeit, die sich vor allem bei Mercedes-Modellen beobachten lässt. Die Köpfe der Insassen

schwenken sind in der Folge kräftig hin und her, das ist unangenehm. Etwas Abhilfe schafft hier der straffere Sportmodus des Fahrwerks. Aber auch im Stadtverkehr schlägt sich die Aufhängung gut; bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken zeigt sie eifriges Schluckvermögen - die 19 Zoll großen Felgen der AMG Line sorgen aber für spürbar hohe ungefederte Massen. Mit kleineren und damit leichteren Rädern wäre das Ansprechvermögen sicherlich besser. Dann geht natürlich ein großer Teil der Optik flöten: Wer schön sein will, muss hier zwar nicht leiden, aber zumindest Abstriche beim Komfort machen.

### 2,2 Sitze

Der Sitzkomfort auf der Rückbank geht in Ordnung. Die Rücksitze sind weniger bequem als die vorderen, sie weisen eine geringere Konturierung und einen mäßigen Seitenhalt auf. Störend ist die dürrtliche Oberschenkelaufgabe, da die Sitzfläche nahezu waagrecht verläuft. Insgesamt geht der Sitzkomfort jedoch in Ordnung, auch wenn man in vielen Konkurrenten hinten bequemer sitzt.

⊕ Der GLB kommt in der AMG Line samt Sportsitzen inkl. Sitzkomfortpaket vorn. Bei diesen kann auch die Neigung der Sitzflächen eingestellt werden, zudem ist die Sitzfläche ausziehbar. Die elektrischen Vierwege-Lordosenstützen sind nach dem Facelift serienmäßig an Bord. Kostenpflichtig kann man eine vollelektrische Sitzeinstellung mit Memoryfunktionen für die Vordersitze ordern. Die gut

konturierten Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt. Die Multikontursitze mit Luftkammern in den Seitenwangen zur

Anpassung der Breite sowie die Massagefunktion sind nicht mehr erhältlich.

### 3,0 Innengeräusch

Die Kompaktmodelle von Mercedes sind durch die Bank keine Leisetreter, da macht der GLB leider keine Ausnahme. Bei Tempo 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,9 dB(A) - das ist auch in dieser Klasse vergleichsweise viel, erst recht für einen Mercedes. Der Motor ist ordentlich gedämmt, vor allem aber innerorts deutlich zu hören. Erst bei

höheren Geschwindigkeiten tritt er hinter die Windgeräusche. Bei sehr hohen Geschwindigkeiten fiel der Testwagen mit einem störenden Pfeifgeräusch im Bereich der Frontscheibe unangenehm auf - vermutlich konnte eine Dichtlippe der Kraft des Fahrtwinds nicht Stand halten.

### 2,1 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist der GLB mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, beim GLB AMG Line Premium ist eine Zweizonen-Variante inklusive einstellbarer Intensität des Automatikmodus und automatischer Umluftsteuerung serienmäßig an Bord. Für die kalten Tage des Jahres hält der

Mercedes beheizbare Vordersitze bereit, Lenkradheizung und Standheizung sind optional erhältlich. Ebenso in der Optionsliste findet man getönte Scheiben für den hinteren Bereich, Rollos gibt es jedoch nicht. Die Belüftungsfunktion für die Vordersitze ist im Zuge des Facelifts entfallen.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen

⊕ Der aktuell stärkste Dieselmotor bei den Daimler-Quermotoren ist der bekannte Zweiliter mit 190 PS und maximal 400 Nm Drehmoment. Er beschleunigt das SUV durchaus nachdrücklich. Mercedes verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 7,8 s und eine Höchstgeschwindigkeit von

immerhin 217 km/h. Von 60 auf 100 km/h kann man in 4,8 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es bei Bedarf in 6,1 s. Auch von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, geht es in nur wenig mehr als einer Sekunde.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Dieselmotor läuft insgesamt angemessen ruhig und zurückhaltend, selbst bei unter 1.400 1/min in den hohen Gängen fängt er nicht zu brummen an. Nennenswerte Vibrationen sind nur immer mal wieder in den Pedalen zu spüren, sonst ist der Motor gut entkoppelt. Zunehmend lauter

wird der Vierzylinder dann beim Ausdrehen. Der Zweiliter-Turbodiesel hat ein breit nutzbares Drehzahlband, die 400 Nm stehen schon ab 1.600 und bis 2.600 Touren zur Verfügung. Auch sein Ansprechverhalten ist gut und seine Leistungsentfaltung sehr gleichmäßig.

### 2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Bei den beiden starken Dieselmotoren im GLB setzt Mercedes auf ein Doppelkupplungsgetriebe mit acht Stufen (8G-DCT). Für ein Doppelkupplungsgetriebe arbeitet die Automatik recht gut, auch wenn sie die Souveränität der Neungang-Automatik beispielsweise in der C-Klasse nicht ganz erreichen kann. Am ehesten fällt der Unterschied beim Anfahren in Kombination mit der Start-Stopp-Automatik auf, denn hier muss mit der Kriechfunktion kurz gewartet werden, bis der Motor arbeitet und die Kupplungen schließen. Die Schaltvorgänge selbst laufen durchaus geschliffen und weitgehend unmerklich ab, nur selten ist ein leichtes Rucken zu spüren. Selbst beim forschen Anfahren ruckt es nicht

unangenehm, hier trifft die Elektronik die richtige Balance zwischen schnellem Kraftschluss und ausreichend geschmeidigem Einkuppeln. Über den Getriebewählhebel rechts am Lenkrad kann man die Fahrstufe einfach und leicht verständlich anwählen. Praktisch: Beim Abstellen des Motors kann das Getriebe eigenständig die Stufe P einlegen, so wird ein versehentliches Wegrollen des Fahrzeugs verhindert. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 2.000 1/min. Im sehr lang übersetzten achten Gang ist die Beschleunigung noch soweit ausreichend, dass er im Alltag gut genutzt werden kann. Das Start-Stopp-System funktioniert

im Zusammenspiel mit dem Doppelkupplungsgetriebe problemlos. Die Gänge können über die Paddel am Lenkrad auch manuell durchgeschaltet werden. Eine Autohold-Funktion bietet der GLB serienmäßig, zudem gefällt die Funktion wie bei allen modernen Mercedes durch ihre praxisingerechte Auslegung: Möchte man Autohold bis zum

nächsten Anfahren aktivieren, muss man nach dem Anhalten einfach das Bremspedal etwas fester durchdrücken. Bei den meisten anderen Marken lässt sich Autohold nur per Schalter dauerhaft aktivieren. Präzise Einparkvorgänge sind mit aktivierter Autohold-Funktion dann aber schwieriger, da gefühlvolles Loskriechen kaum möglich ist.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und Lenkaktionismus des Fahrers deutlich vorhanden, der Mercedes bleibt dabei aber sicher kontrollierbar. Im Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks ergeben sich weniger Karosseriebewegungen, dann kommen aber Unebenheiten deutlicher bis zu den Insassen durch. Durch den Allradantrieb kennt der Testwagen Traktionsprobleme auf befestigten Straßen trotz des starken

Motors nur vom Hörensagen. Beim ADAC Ausweichtest liefert der GLB eine stimmige Vorstellung ab. Das ESP greift schon recht früh moderat ein, wodurch Tempo abgebaut wird und der Parcours sicher durchfahren werden kann. Wem Fahrdynamik wirklich wichtig ist, der wird sich ohnehin nicht für den GLB entscheiden, insofern ist die restriktive Auslegung des ESP absolut passend. Da die Eingriffe aber sehr fein dosiert erfolgen, bleibt der GLB gut steuerbar und vor allem sicher auf Kurs.

### 2,3 Lenkung

Ordert man, wie im Falle des Testwagens, die adaptive Dämpferregelung, gibt es die variabel übersetzte Direktlenkung obendrein.

⊕ Die Abstimmung der Direktlenkung ist den Ingenieuren insgesamt gut gelungen. Sie wurde um die Mittellage vergleichbar wie die Standard-Lenkung ausgelegt, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man während der Kurvenfahrt weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges

Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die Lenkung gefällt mit einem harmonischen Lenkgefühl und passenden Lenkkräften; die Präzision ist ebenfalls gut, sie wird nur etwas verwässert durch die ausgeprägten Karosseriebewegungen bei sportlicher Gangart. Die Lenkunterstützung kann man in zwei Stufen variieren (über Dynamic Select). Von Anschlag zu Anschlag sind nur 2,6 Lenkradumdrehungen erforderlich, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

### 2,5 Bremse

⊕ Die Bremswerte fallen mit durchschnittlich 34,9 m aus 100 km/h bis zum Stillstand vorbildlich niedrig aus (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse ist standfest ausgelegt und

hält auch höheren Beanspruchungen statt. Im Test-GLB lässt sich die Bremsanlage ordentlich dosieren und spricht gut an.

## 1,4 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bereits ab werk bringt der GLB 220 d AMG-Line Premium zahlreiche elektronische Helfer serienmäßig mit. So sind etwa ein Notbremsystem, einen Spurhalteassistent, der Spurwechselassistent mit Ausstiegswarnung und Querverkehrswarnung sowie eine Müdigkeitserkennung stets an Bord. Auch ein Geschwindigkeitsbegrenzer und Tempomat sind ab Werk dabei. Gegen Aufpreis erhält man die adaptive

Geschwindigkeitsregelung, den Lenkassistenten, Kreuzung-, Ausweich- und Notfallassistent sowie eine Verkehrszeichenerkennung. Der Stauassistent ist Teil des optionalen Fahrerassistenz-Pakets und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn.



## 1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der GLB ein gutes Ergebnis von 92 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 11/2019). Der Benz schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Fahrer-Knieairbag), neben Front- und Seitenairbags vorn mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen ebenfalls Seitenairbags zur Verfügung. Die höheninstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis knapp 1,95 m guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,85 m Größe. Gegen Aufpreis lässt sich der GLB mit dem präventiven Crashsystem Pre-Safe ausstatten. 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 damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, so dass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist. Verbandkasten und Warndreieck sind im Kofferraum unter dem Boden untergebracht und damit schlecht zugänglich. Prima: Mercedes bietet in der Preisliste einen Feuerlöscher.

## 1,9 Kindersicherheit















⊕ Euro NCAP bescheinigt dem GLB im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 88 Prozent der maximalen Punkte. Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inkl. i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz wie auch den äußeren Fondsitzen lassen sich auch hohe Kindersitze problemlos montieren, auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Alle elektrischen Fensterheber haben einen sensiblen und wirksamen Einklemmschutz, auch wenn man den Fensterheberschalter beim Schließen dauerhaft betätigt.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

## 2,6 Fußgängerschutz

⊕ Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP-Norm besteht der GLB mit 78 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Front ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die Randbereiche der Motorhaube sowie die A-Säulen bergen ein erhöhtes

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß. Die aktive Motorhaube, die sich im Falle eines Aufpralls blitzschnell anhebt, um mehr Knautschzone über harten Motorbauteilen zu schaffen, trägt ihren Teil dazu bei. Der serienmäßige

Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 4,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des GLB 220d 4MATIC mit dem Zweiliter-Turbodiesel liegt im ADAC Ecotest bei 6,8 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 211 g/km. Das gibt im CO<sub>2</sub>-Bereich dünne 13 von 60 Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,6 l, außerorts bei 6,0 l und auf der Autobahn bei 8,1 l Diesel alle 100 km. Im Gegensatz zu den Benzinvarianten hat Mercedes den Dieselmodellen kein Mildhybrid-System spendiert, das den Verbrauch deutlich senken kann: Im größeren und schwereren GLC 220 d verbraucht der Vierzylinder-Diesel auch dank des Mildhybrid-Systems mit 5,7 l/100 km über einen Liter weniger.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Mercedes treibt bei den Dieselmotoren einen sehr großen Aufwand und stattet sie mit einem doppelten SCR-Reinigungssystem zur Neutralisierung der NO<sub>x</sub>-Emissionen aus. Zusätzlich sind weiterhin ein Oxidationskatalysator sowie ein Partikelfilter verbaut. Der ganze Aufwand lohnt sich aber, denn die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen gering. Selbst bei Volllast auf der Autobahn kommen so gut wie keine Stickoxide mehr aus dem Auspuff. Selbst bei niedrigen

## 4,0 AUTOKOSTEN

### 4,0 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Bereits der Grundpreis für den GLB 220 d AMG-Line Premium 4MATIC fällt mit 63.814 Euro heftig aus. Mit ein paar Extras übersteigt der Preis wie im Falle des Testwagens rasch die 70.000-Euro-Marke. Das ist für ein Mittelklasse-SUV sehr viel Geld, zumal der GLB in der getestete Ausführung lediglich rund 5.500 Euro günstiger ist der ebenfalls in der Mittelklasse platzierte GLC, der nicht nur wegen des Mildhybrid-Systems technisch überlegen ist. Der Unterhalt ist auch nicht sonderlich günstig, die Kfz-Steuer schlägt mit happigen 324 Euro/Jahr zu Buche. Knausrig zeigt sich Mercedes bei der allgemeinen Garantie, hier gibt es nur die üblichen zwei Jahre. Wer mehr will, muss extra zahlen.

### Verbrauch

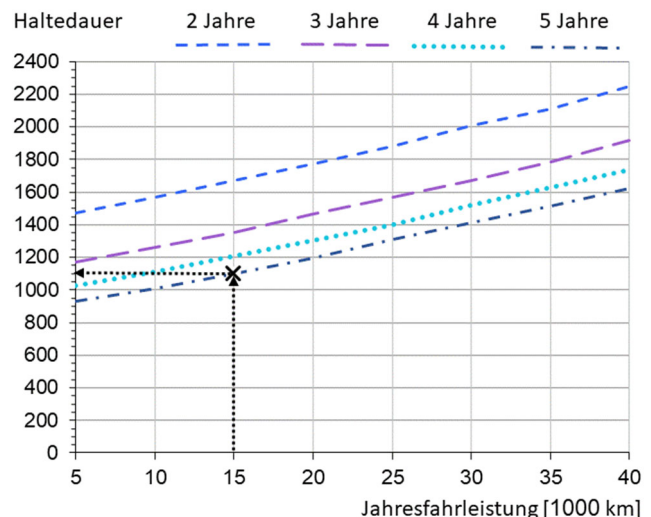
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Außentemperaturen werden bei den Straßenmessungen mit dem Dieselmotor die Grenzwerte weit unterschritten, die Euro 6d-Abgasnorm wird also problemlos eingehalten. Der Lohn ist die Maximalausbeute von 50 Punkten für die Schadstoffbewertung. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erzielt der GLB 220d 4MATIC 63 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1100 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	180 7G-DCT	200 7G-DCT	220 4MATIC 8G-DCT	250 4MATIC 8G-DCT	180 d 8G-DCT	200 d 8G-DCT	220 d 4MATIC 8G-DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1991	4/1991	4/1950	4/1950	4/1950
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	130 (177)	150 (204)	175 (238)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1660	270/2000	300/1800	350/2000	280/1300	320/1400	400/1600
0-100 km/h [s]	10,3	9,3	7,9	7,0	11,5	9,2	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	207	214	236	188	204	217
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,0   S	6,9   S	7,7   S	7,7   S	5,6   D	5,6   D	5,9   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	158	158	176	175	146	146	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/23	14/20/23	14/20/23	14/20/23	14/20/23	14/20/23	14/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	170	170	235	232	301	301	324
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	891	901	959	1049	903	914	985
Preis [Euro]	46.547	48.332	51.973	58.804	47.880	49.605	55.067

### 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-Haftpfl.  
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) [100 km pro t]	3,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,5
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	258/455/834
• Dachlast/Anhängelast [kg]	42/1.109
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	8,50
Herstellungsland	Mexiko
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/km]	0,911
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	228

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbodiesel, Euro 6e, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.950 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	155 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.634/1.834/1.692 mm
Leergewicht/Zuladung	1.790/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	570/1.805 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Mexiko, Aguascalientes

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 99W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Ecotest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/6,0/8,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	179 g/km (WTW* 211 g/km)
Reichweite	880 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.804/486 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	465/820/1.505 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>156 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>118 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>116 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>710 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1.100 Euro		
Steuer pro Jahr	324 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/23		
Basispreis GLB 220 d AMG Line Premium 4MATIC 8G-DCT	63.814 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.09.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	72.578 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.332 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 der Kraftstoffe 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	3.713 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	345 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/476 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	488 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/488 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 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 (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	280 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	925 Euro
Metalllackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.428 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

4,0

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

Stand: März 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner