



Mercedes-Benz GLS 450 d AMG Line Advanced Plus 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der Oberklasse (285 kW/387 PS)

Der Mercedes-Benz GLS ist das SUV-Topmodell der Schwaben und findet vor allem in den USA eine große Kundschaft. In den Staaten wird das Fullsize-SUV vor allem für sein luxuriöses Platzangebot auf sieben Sitzen geschätzt. Perfekt, um als sogenannte "Soccer-Mom" die Kids zum nahegelegenen Sportplatz zu chauffieren. Um die 2019 eingeführte, zweite Generation des GLS auch in den kommenden Saisons vor dem Sportsclub nicht alt aussehen zu lassen, schiebt Mercedes nun ein dezentes Facelift nach. Die deutlichsten Neuerungen finden sich am Kühlergrill, der Grafik der Heckleuchten sowie im aktualisierten Infotainment - never change a winning team. Wie sich der GLS beim Auswärtsspiel auf deutschen Straßen schlägt, zeigt der ADAC Autotest. Bereits auf den ersten Metern überzeugt der kraftvolle Reihensechszylinder-Diesel mit massig Drehmoment und guter Laufruhe. Zudem wird der GLS seinem Anspruch als komfortables Reisemobil vollumfänglich gerecht. Auf langen Autobahnetappen profitiert man von den bequemen Sitzen, dem ruhigem Geradeauslauf und der stoischen Lenkung. Dass der GLS eher für die Platzverhältnisse jenseits des Atlantiks gemacht ist, belegen seine Abmessungen. Mit über 5,20 m Länge, fast 2,20 m Breite und einem Wendekreis von 12,7 m wird es dem großen SUV hierzulande schnell mal zu eng. Mit seinen Transportfähigkeiten kann der Benz aber auf jedem Spielfeld glänzen: Über 740 kg Zuladung, 3,5 t Anhängelast und 140 kg Stützlast sprechen für sich. Wie zu erwarten hat der übergroße Allrounder aber auch seinen Preis: Los geht es bei knapp unter 120.000 Euro. Wobei der Anschaffungspreis selbstredend als Investition in die bestens ausgeruhten Jungprofis in Sitzreihe zwei und drei gesehen werden darf. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q7, BMW X7, Volvo XC90.

- ⊕ sehr gute Transporteigenschaften, kraftvoller Dieselmotor, sichere und komfortable Fahreigenschaften, sehr gutes Scheinwerfersystem, großzügiges Raumangebot
- ⊖ groß und unhandlich, teils umständliches und ablenkungsintensives Bediensystem, hoher Verbrauch, keine abblendenden Außenspiegel, sehr hohes Preisniveau

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

	Familie	1,5
	Stadtverkehr	4,7
	Senioren	2,7
	Langstrecke	1,9
	Transport	1,1
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	3,8

Ecotest ★★☆☆☆

2,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem sehr guten Niveau. Die Außenhaut überzeugt mit gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen, die Karosserieteile stehen flächig zueinander, die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. Der Unterboden ist sorgfältig verkleidet und ebenfalls sauber verarbeitet. Der Kofferraum ist an den Seiten nur teilweise mit Stoff ausgekleidet, die Ladekante ist metallbeschlagen und robust. Die Verarbeitung des Innenraums ist gut. Einzig die Schnellwahltasten um das Touchpad in der Mittelkonsole haben etwas Spiel und die

Türverkleidungen knarzen hin und wieder leise beim Öffnen und der Schließen der Türen. Die Materialien im Innenraum sind weitestgehend hochwertig, in dieser Fahrzeug- und Preisklasse dürften die Kunststoffe der Türverkleidungen aber komplett bis unten geschäumt, die Türfächer weich ausgekleidet und die Sonnenblenden mit Stoff überzogen sein. Zudem fällt auf, dass die Kanten der Türfächer in der ersten Reihe sauber entgratet sind, im Fond jedoch nicht. Insgesamt spürt man trotz kleinerer Abstriche das erwartete Oberklasse-Flair im GLS.

2,4 Alltagstauglichkeit

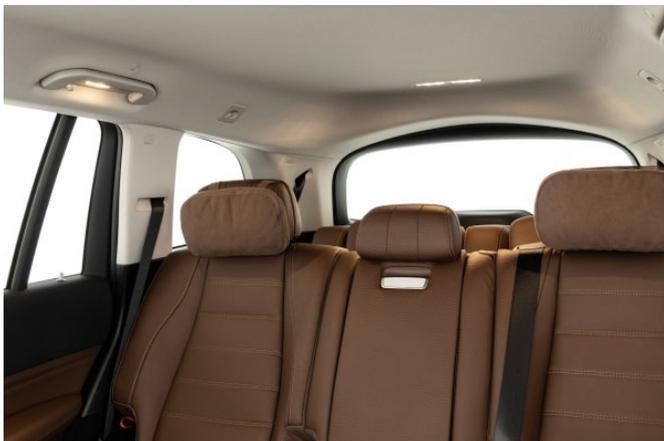
Das fünftürige SUV bietet sechs vollwertige Einzelsitze sowie einen Notsitz (Mittelsitz zweite Reihe). In der Stadt kommt man sich mit dem immens großen GLS deplatziert vor: Mit einem Wendekreis von 12,7 m lässt sich das über 5,20 m lange und inklusive der Außenspiegel fast 2,20 m breite Schiff nicht wirklich leicht manövrieren. Im Falle einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Tirefit-Set behelfen, ein Notrad ist optional erhältlich.

⊕ Der GLS 450d ist serienmäßig mit einem 90 Liter großen Tank ausgerüstet. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 8,8 l Diesel auf 100 km kommt man damit etwa 1020 km weit. Der

AdBlue-Tank fasst üppige 31,6 l und der Einfüllstutzen befindet sich gut zugänglich direkt neben dem Tankstutzen. Bei den Transportqualitäten markiert der GLS das starke SUV: Die mögliche Zuladung beträgt im Falle des Testwagens, trotz des hohen Leergewichts von über 2,5 t, großzügige 744 kg, wovon bis zu 100 kg auf einem entsprechenden Dachträgersystem (Reling serienmäßig) transportiert werden können. Die Anhängelast liegt bei üppigen 3,5 t für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast beträgt hohe 140 kg, und nimmt damit selbst Fahrradträger mit schweren E-Bikes locker auf.

2,7 Licht und Sicht

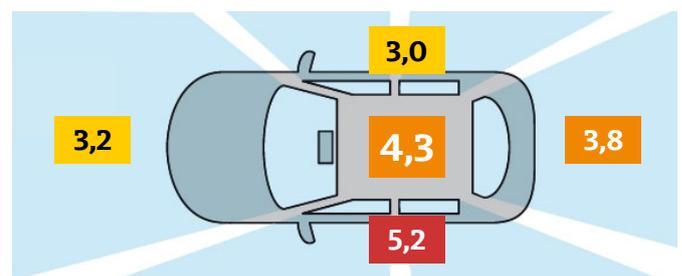
⊕ Serienmäßig leuchten beim GLS Multibeam-LED-Scheinwerfer die Straße aus. Sie verfügen über eine Kurvenlichtfunktion und einen Fernlichtassistenten, der dynamisch andere Verkehrsteilnehmer ausblendet. Zudem bieten sie ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-



Die Sicht nach schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen erschwert. Einparkensoren, ein 360-Grad-Kamerasystem und ein Parklenkassistenten unterstützen den Fahrer.

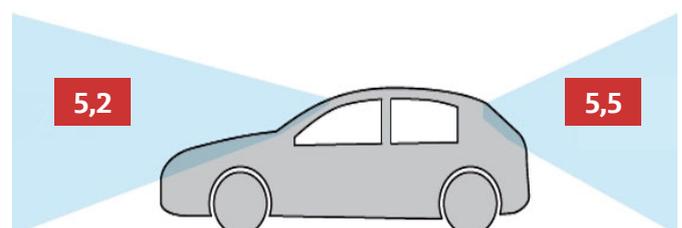
Rundumsicht

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.



Abbieglicht 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 sehr gut, das vordere Fahrzeugende kann der Fahrer lediglich abschätzen. Das hintere Ende lässt sich besser einsehen, allerdings ist die Heckscheibe sehr weit entfernt. Auf Grund der hohen Abschlüsse vorn wie hinten, bleiben niedrige Hindernisse beim Blick aus dem GLS unerkannt. Mercedes-Benz ist sich dessen bewusst und verbaut alle verfügbaren Parkassistenten serienmäßig. Dazu zählen die Einparksensoren vorn und hinten, ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Parklenkassistent, der selbstständig in Parklücken manövrieren kann. Beide Außenspiegel lassen sich beheizen und haben einen

zusätzlichen asphärischen Abschnitt, der den toten Winkel verkleinert und den Blick zur Seite aufweitet. Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Clever: Steht man vorn an der Ampel, wird die Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Zentralsdisplay sichtbar. Das ist hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.

⊖ Die Rundumsicht wird vor allem nach hinten durch die breiten Dachssäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen deutlich eingeschränkt. Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht und weniger Blendung sorgt, ist nicht erhältlich. Ebenso wenig verfügbar sind abblendende Außenspiegel - ein Unding für ein über 100.000 Euro teures Premium-Modell.

2,3 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) und die Haltegriffe am Dachhimmel. Vorn wie hinten erschwert jedoch der hoch liegende Schweller das Ein-/Aussteigen. Der Einstieg in die dritte Sitzreihe benötigt etwas Akrobatik, die zweite Sitzreihe verfährt elektrisch nach vorn und gibt den Weg bestmöglich frei, zudem klappt der links Fondsitz aus dem Weg, um den Einstiegsbereich zu vergrößern. Die serienmäßige Zuziehhilfe ermöglicht ein geräuscharmes Schließen der Türen.

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

⊖ Der GLS 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.

1,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Ladevolumen zählt unbestritten zu den großen Stärken des GLS. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 645 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 985 l. Alternativ kann man im Kofferraum dann auch bis zu 19 Getränkeboxen unterbringen. Besonders beeindruckend sind die Werte bei umgeklappter Rücksitzbank: Bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich dann bis zu 1.135 l verstauen. Der gesamte Raum hinter den Vordersitzen fasst bis zu 1.935 l. Und selbst mit aufgestellter dritter Sitzreihe findet man noch mehr als ordentliche 325 l Ladevolumen vor. Im Ablagefach unterhalb des Kofferraumbodens lassen sich weitere 75 l unterbringen.



Immerhin 325 l Gepäck fasst der Kofferraum mit aufgeklappter dritter Sitzreihe. Legt man diese um, stehen 645 l zur Verfügung.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der mächtige Kofferraum lässt sich dank der großen Öffnung und der ebenen Ladekante auch sehr gut nutzen. Die Heckklappe schwingt erfreulich weit auf - erst ab zwei Metern Körpergröße läuft man Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Eine

elektrische Heckklappenbetätigung zählt beim GLS zur Serienausstattung, zudem lässt sie sich per Fußbewegung unter der Heckschürze aktivieren. Darüber hinaus gibt es eine getrennte Taste zum Schließen der Heckklappe sowie zum

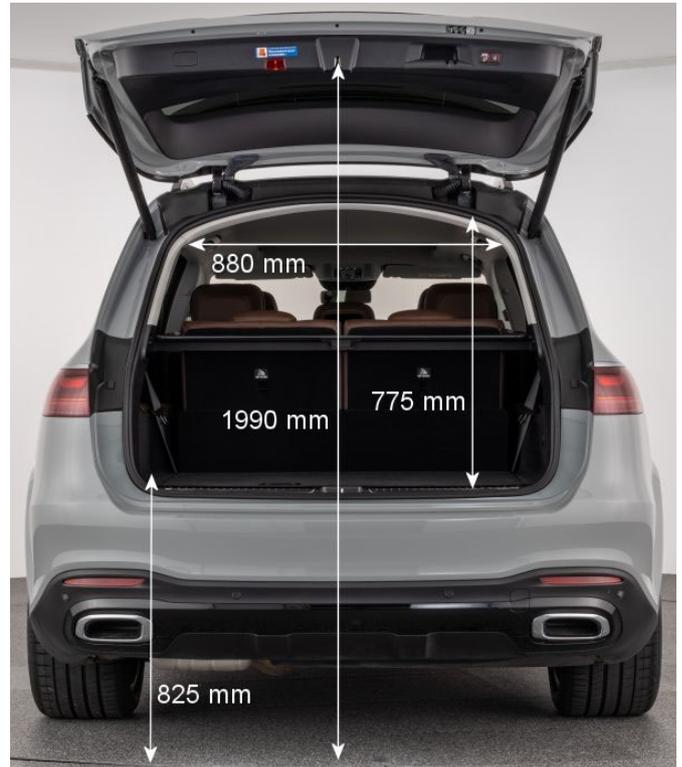
Abschließen des gesamten Fahrzeugs. Dank des Luftfahrwerks lässt sich das Heck per Knopfdruck um einige Zentimeter absenken, um das Be- und Entladen zu erleichtern. Die Gepäckraumabdeckung lässt sich ausbauen und in der Halterung für das optionale Trennnetz unter dem Kofferraumboden verstauen. Bei umgeklappten Sitzen entsteht ein großflächiger, ebener Ladeboden.

⊖ Die Ladekante liegt mit 83 cm recht hoch. Um den angehobenen Kofferraumboden oben zu halten, gibt es im Vergleich zu manch anderem Mercedes-Modell keinen Arretierung, der die große Klappe oben hält - eine seltsame Sparmaßnahme. Wie es auch gehen könnte: BMW verbaut im X5 sogar eine Gasdruckfeder, die zudem das Anheben erleichtert.

1,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich dreigeteilt automatisch umklappen, dies geschieht entweder direkt an der Sitzbank oder mittels der gut zugänglichen Tasten im Kofferraum. Das Mittelteil lässt sich auch manuell klappen, um Durchladen zu können. Die Dritte Sitzreihe lässt sich ebenfalls elektrisch betätigen, hier können die Sitze auch einzeln bewegt werden.

⊖ Trotz ansonsten toller Kofferraum-Eigenschaften, bietet der GLS keine gesonderten Ablagemöglichkeiten wie



Die etwa 83 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer doch recht mühsamen Tätigkeit.

Seitenfächer oder ein Transport- und Schienensystem. Einzig und allein einen spärlichen Taschenhaken gibt es neben den Verzurrösen für die Montage eines Kofferraumnetzes.

1,9 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Beim Blick auf das Cockpit wird deutlich, dass der GLS bereits einige Jahre auf dem Buckel hat. Im Gegensatz etwa zu C-, E- und S-Klasse fällt sein Zentraldisplay deutlich kleiner aus und lässt sich zudem noch über das Touchpad auf der Mittelkonsole bedienen - von dieser Lösung hat sich Mercedes bereits größtenteils verabschiedet. Das 12,3 Zoll große Display ist und neben dem ebenso großen Kombiinstrument-Display angeordnet und lässt sich zudem per Touch-Eingabe steuern. Darüber hinaus lässt sich das Infotainment über die Touchflächen am Lenkrad oder mit einer Vielzahl von Befehlen durch die Sprachbedienung steuern. 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 Lautstärkeregler. Die wenigen verbliebenen Schalter im stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar. Erfreulich: Die wichtigsten Klimafunktionen sind gut zugänglich über eine haptische Tastenleiste bedienbar.

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



Der GLS besticht durch gute Verarbeitungsqualität und eine hochwertige Materialanmutung. Bei der Funktionalität wechseln Licht und Schatten, wobei insbesondere das mit schlecht bedienbaren Touchflächen überfrachtete Lenkrad Kritik erntet.

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 Zentral-

displays 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.

1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der GLS 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 kabellos) 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 - sie zählt zu den besten im Konkurrenzumfeld. 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 Zentralsdisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepefeile 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.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Beim Platzangebot vorn wird das große SUV den Erwartungen angesichts seiner Außenmaße gerecht. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis 1,95 m Körpergröße, die Kopffreiheit würde auch noch für deutlich über 2 m große Menschen reichen. Die Innenbreite ist ebenso großzügig bemessen. Das Raumempfinden fällt dank großer Kopffreiheit

und hellem Dachhimmel gut aus, die wuchtige Mittelkonsole und das hoch aufbauende Armaturenbrett nehmen allerdings etwas an Luftigkeit. Bei Nachtfahrten hebt die mehrfarbige Ambientebeleuchtung das Innenraumgefühl, ein Panorama-Schiebedach ist optional verfügbar.

1,1 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond fällt das Raumangebot sogar noch großzügiger aus. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, würde die Beinfreiheit locker für über zwei Meter große Personen ausreichen, die Kopffreiheit ist dann ebenfalls noch ausreichend. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung erstreckt sich auch bis in den Fond und das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis über die Rücksitze.

⊖ In der dritten Reihe bleibt nicht mehr so viel vom verschwenderischen Innenraumgefühl - hier kann es für größere Personen schnell eng werden. Kinder hingegen finden ohne Frage ausreichend Platz vor.



Im großzügigen Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz. Ganz hinten geht es dann aber doch deutlich enger zu.

2,1 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze sind elektrisch längsverstellbar, ausbauen lassen sie sich nicht. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen selbst 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Das Handschuhfach ist beleuchtet,

klimatisier- sowie abschließbar und mit feinem Samt ausgekleidet. Für die Fondinsassen stehen ebenso zahlreiche Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Unter anderem gibt es in der ausklappbaren Mittelarmlehne zwei Becherhalter und ein Fach sowie zwei Jackenhalter am Dachhimmel.

1,6 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ Der GLS ist standardmäßig 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 und weiß vor allem auf Autobahnpassagen zu glänzen. Hier wogt der GLS sanft federnd über die Fahrbahn und verwöhnt die Insassen mit einem tollen Fahrkomfort. Einzig das Überfahren von Querfugen macht sich subtil bemerkbar. Auch auf der Landstraße kann das große SUV mit einem guten

Federungskomfort überzeugen, wobei sich der hohe Aufbau und die damit einhergehenden Wankbewegungen auf kurvigen Passagen durchaus im Fahrgastraum bemerkbar machen. Auch Innerorts liefert der GLS eine gute Vorstellung ab, Einzelanregungen indes sind aber nicht die Stärke des Fahrwerks. Diese werden teils unerwartet deutlich an die Insassen weitergereicht, was vor allem auf die hohen ungefederten Maßen der schweren Räder zurückzuführen ist.

1,8 Sitze

⊕ Die Sitze des GLS 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. Die Multikontursitze mit dem größten Einstellumfang (samt Lehnenbreiteneinstellung) bietet Mercedes in der getesteten Ausstattungsvariante nicht als

Option an. Die Mittelarmlehne lässt sich nicht in der Höhe oder der Längsposition verstellen, zudem stört manche Körperstaturen der harte Übergang zur Mittelkonsole. für die Gurte der ersten Reihe gibt es eine Höheneinstellung. In der zweiten Sitzreihe lassen sich die äußeren Sitze ebenfalls elektrisch verstellen (Längs, Lehne, Kopfstütze). Die Polsterung ist bequem, der Kniewinkel auf Grund der recht flachen Sitzfläche etwas zu spitz. Die Sitzfläche des Mittelsitzes ist nicht besonders körpergerecht geformt und taugt damit nur für kürzere Strecken. Der Sitzkomfort auf der dritten Reihe geht ebenfalls in Ordnung, reicht aber erwartungsgemäß nicht an den der vollwertigen Sitzplätze heran.

1,9 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 als angenehm ruhig - selbst in höheren Geschwindigkeitsbereichen. So herrscht im

Testwagen bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 64,9 dB(A) - ein guter Wert. Windgeräusche treten trotz der steilen Fahrzeugfront nicht störend hervor und auch das Abrollgeräusch der breiten Reifen ist kein großer Störfaktor.

0,9 Klimatisierung

⊕ Im GLS arbeitet serienmäßig eine Vierzonen-Klimaautomatik mit Umluftautomatik. Die Luftverteilung ist für Fahrer und Beifahrer getrennt regelbar, zudem ist der Luftstrom mittels Drehrädchen feinjustierbar. Im Fond finden die Passagiere ein eigenes Klimabedienteil am Ende der

Mittelkonsole. Insgesamt sorgen sechs Luftausströmer (Mittelkonsole, B-Säulen, unter den Vordersitzen) für eine leistungsfähige Klimatisierung der zweiten Reihe. Mit der optionalen "Thermotronic Fond" erweitert sich die Klimaautomatik um eine fünfte Zone und bietet dann sogar

separate Luftausströmer für die dritte Sitzreihe. Eine Sitzheizung für die vier vollwertigen Plätze ist serienmäßig an Bord, ebenso wie die Sitzlüftung vorn. Die Lenkradheizung muss separat bestellt werden. Vor direkter Sonneneinstrahlung schützen serienmäßig abgedunkelte Scheiben, mit

dem optionalen Akustik-Komfort-Paket ist die Frontscheibe zudem infrarotreflektierend und verlangsamt so das Aufheizen des Innenraums. Weiter bietet Mercedes-Benz gegen Aufpreis noch eine Standheizung.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der GLS 450d stellt die Topmotorisierung der beiden Diesel-Varianten dar und ist dementsprechend potent motorisiert. Der drei Liter große Selbstzünder liefert ein maximales Drehmoment von mächtigen 750 Nm über ein Drehzahlband von 1.350 und 2.800 Umdrehungen pro Minute und eine maximale Leistung von 270 kW/367 PS. Zusätzlich dazu unterstützt ein 15 kW/20 PS starker Elektromotor (Integrierter Startergenerator mit Boost-Funktion), welcher zwischen Motor und Getriebe verbaut ist. Das stattliche und über 2,5 t schwere SUV ist trotz seines Gewichts zweifellos

souverän unterwegs. Man kann zügig überholen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 3,3 s abgeschlossen, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,2 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, beschleunigt der GLS in knapp unter einer Sekunde - hier wirkt sich zusätzlich zum mehr als üppigen Drehmoment die Boost-Funktion des Integrierten-Startergenerators positiv aus. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Mercedes-Benz zügige 6,1 s an; die Höchstgeschwindigkeit steht mit 250 km/h in den Büchern.

1,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Reihensechszylinder-Diesel läuft außerordentlich geschmeidig, sodass man ihn lediglich als sympathisch grummelnden Begleiter wahrnimmt. Ungehörliches Brummen oder Dröhnen ist dem Motor nicht zu bescheinigen, zudem überzeugt die Art der Kraftentfaltung. Während die Turbos des Reihensechters noch in Schwung kommen, sorgt der integrierte Startergenerator bereits für ein schnelles

Ansprechen. Im Anschluss stellt der Diesel dank zweistufiger Aufladung schon ab 1.350 Umdrehungen sein volles Drehmoment von 750 Nm bereit und hält diesen Wert bis zu 2.800 Touren. Danach ist aber nicht Schluss, da das Drehmoment anschließend noch lange auf hohem Niveau bleibt. Ergebnis: Der Dieselmotor wuchtet das schwere Luxus-SUV in jedem Drehzahlbereich mit Nachdruck voran.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Den GLS gibt es ausschließlich mit dem hauseigenen Neungang-Wandlerautomaten namens 9G-Tronic. Dieser schaltet meist sehr sanft, nur selten tritt 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 1.800 Touren an, was weiter auf die Langstreckenqualität einzahlt. Der Testwagen verfügt zudem über Schaltwippen am Lenkrad und serienmäßig über eine Auto-Hold-Funktion.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Ein über 2,5 Tonnen schweres und 1,80 Meter hohes SUV stellt die Entwickler hinsichtlich seiner Fahrphysik ohne Zweifel auf die Probe. Zumal die Kunden heutzutage auch einen gewissen Anspruch an Fahrdynamik an ein Fahrzeug in dieser (Gewichts-) Klasse stellen. Bei Mercedes entschloss man sich aber offensichtlich, dem GLS nicht krampfhaft Sportlich-

keit anzuerziehen, sondern Fahrwerk und ESP konsequent in Richtung Sicherheit abzustimmen. So greift das elektronische Stabilitätsprogramm schon bei der ersten Lenkbewegung im Parcours des ADAC Ausweichtest vehement ein, um der hohen und schwere Fuhre früh den Wind aus den Segeln zu nehmen. Es regelt dann weiterhin und lässt den großen Mercedes in

Folge leicht untersteuernd und immer langsamer werdend um die Pylonen rollen. Das ist zwar tatsächlich nicht dynamisch, aber eben sicher. Auch bei alltäglicheren Situationen, wie einfachen Lastwechseln oder gar Bremsmanövern in einer Kurve, bleibt der GLS gelassen und spurstabil. Ebenfalls auf der sicheren Seite: das Traktionsverhalten. Dank 4matic-Allradantrieb und gripstarker Bereifung ist der Einsatz der fein regelnden Traktionskontrolle kaum von Nöten. Und auch der Geradeauslauf ist - wie es sich für einen Langstrecken-Cruiser gehört - tadellos.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung im GLS gefällt, sie arbeitet souverän und angenehm unaufgeregt. Das Lenkkraftniveau ist aufgrund der komfortorientierten Auslegung recht 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 und kräftig wankende SUV 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 der GLS auf der Autobahn. Hier untermauert die Lenkung mit Ruhe und Stabilität sein Langstrecken-Talent. Mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht indirekt übersetzt, was im Fahrbetrieb zum Charakter des GLS passt, aber ein Stück weit zu Lasten der Handlichkeit geht - vor allem in der Stadt.

2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das schwere Luxus-SUV bereits nach 34 m (Durchschnittswert aus zehn Einzelmessungen) - ein wirklich guter Wert, quer durch alle Fahrzeugklassen. Das Pedalgefühl kann rundum überzeugen, die Bremse spricht gut an und lässt sich feinfühlig dosieren.

1,1 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der GLS hat als Top-of-the-Line SUV serienmäßig das umfassende Fahrassistenzpaket an Bord - für die darunterliegenden Baureihen muss es separat oder durch die Ausstattungsvariante hinzugebucht werden. Zu den Assistenz- und Sicherheitsfunktionen gehören unter anderem: Der Bremsassistent, welcher neben einer Abstands- und Kollisionswarnung auch ein Notbremssystem enthält, das

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Fußgänger sowie Radfahrer erkennt. Der Spurwechselwarner; er warnt den Fahrer während der Fahrt und im Stand anderen Verkehrsteilnehmern, die sich dem Fahrzeug von hinten annähern. Darüber hinaus zeigt die Verkehrszeichen-erkennung Tempolimits und Verkehrsschilder an, erkannte Beschränkungen können in die Geschwindigkeitsregelung übernommen werden. Zudem wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven und Kreisverkehre) sowie einen Spurführungsassistenten erweitert, welcher kurzzeitig die Fahrzeugführung übernehmen

kann. Besonders hilfreich in Notfallsituationen: Der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt sowie der Notfallassistent, der das Fahrzeug sicher an den Seitenstreifen manövriert. Eine Stauende-Notbremsfunktion sowie eine Stauererkennung 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.

1,1 Passive Sicherheit - Insassen

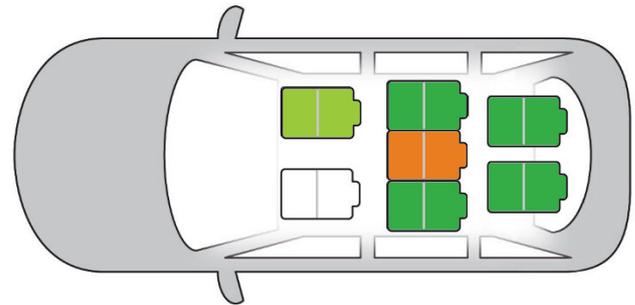
⊕ Für den Mercedes GLS gibt es keinen offiziellen Crashtest nach EuroNCAP-Norm. Allerdings basiert er auf dem GLE, weshalb sich dieses Crashtestergebnis in Annäherung vergleichen lässt. Der GLE erreicht im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 91 Prozent der erreichbaren Punkte und fünf Sterne (Test: 07/2019). Er schützt die Insassen im Falle eines Unfalls mit neun Airbags (inklusive Knieairbag für den Fahrer). Während die Seitenairbags für den Fond im GLE Aufpreis kosten, sind sie im GLS bereits serienmäßig verbaut. Die Kopfstützen bieten vorn für bis zu 1,95 m, hinten für bis zu 1,85 m große Insassen Schutz. In der dritten Sitzreihe schützen die Kopfstützen die Insassen immerhin bis 1,70 m ausreichend. Das präventive Crashsystem Pre-Safe ist Serie. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach 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 der GLS zusätzlich ein Netz zur Gepäckraumabtrennung.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unterhalb des Kofferraumbodens und sind bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

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)

1,6 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich der Kindersicherheit kommt der vergleichbare GLE auf 90 Prozent der erreichbaren Punkte und erzielt damit ein gutes Ergebnis. Der Mercedes ist serienmäßig mit sehr gut nutzbaren Isofix-Vorrichtungen (mit iSize-Freigabe) auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet, dort geht auch das Anschnallen per Gurt leicht von der Hand. Auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. In der dritten Reihe lassen sich Kindersitze

ebenfalls mittels Isofix befestigen. Auf dem Beifahrersitz ist dies nur mittels Gurt möglich, der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert.

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

2,6 Fußgängerschutz

Im Bereich des Fußgängerschutzes kommt der vergleichbare GLE auf nur durchschnittliche 78 Prozent der erreichbaren Punkte. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch

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

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der GLS 450d auf einen Durchschnittsverbrauch von 8,8 l Diesel pro 100 km. Vor dem Hintergrund, dass es sich um ein Luxus-SUV mit einem leistungsstarken Motor handelt ist das ordentlich. Nehmen dann noch sieben Personen Platz und der Fahrer zügelt seinen Gasfuß, kann man sich den Pro-Kopf-Verbrauch sogar schönrechnen. Da die ADAC-Ecotest Bewertung aber über alle Klassen hinweg knallhart rechnet, ergibt die CO₂-Bilanz von 273 g/km nur 0 von 60 möglichen Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,8, außerorts bei 7,4 und auf der Autobahn bei 10,2 l auf 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Positives gibt es hingegen bei den Schadstoffemissionen zu vermelden: Der GLS 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

5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der GLS 450d startet ab einem Preis von 113.500 Euro. In der getesteten Ausstattungsvariante AMG Line Advanced Plus geht es ab einem Basispreis von 119.875 Euro los, der Testwagenpreis summiert sich mit allen Sonderausstattungen auf über 131.000 Euro. Ein stattlicher Preis, allerdings bietet der GLS mit dem potenten Sechszylinder, Raum für bis zu sieben Personen und dem sehr komfortablen Fahrverhalten auch einiges. Zu Gute halten kann man dem GLS außerdem, dass die neue Ausstattungspolitik von Mercedes-Benz bereits ab Werk einige Ausstattungsmerkmale mitbringt, die zuvor einzeln zugebucht werden mussten - das macht die Konfiguration leichter und verhindert Modelle mit "Fehlansstattungen" auf dem Gebrauchtwagenmarkt. 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 noch teurere Ausstattungslinie wählen. Der Unterhalt ist denkbar kostenintensiv, die Kfz-Steuer schlägt mit happigen 593 Euro/Jahr zu Buche. Die Versicherungseinstufungen liegen mit (KH: 23 TK: 29 VK: 28) entsprechend hoch. Knausrig zeigt sich Mercedes bei der allgemeinen Garantie, hier gibt es nur die üblichen zwei Jahre. Wer mehr will, muss extra zahlen.

Verbrauch

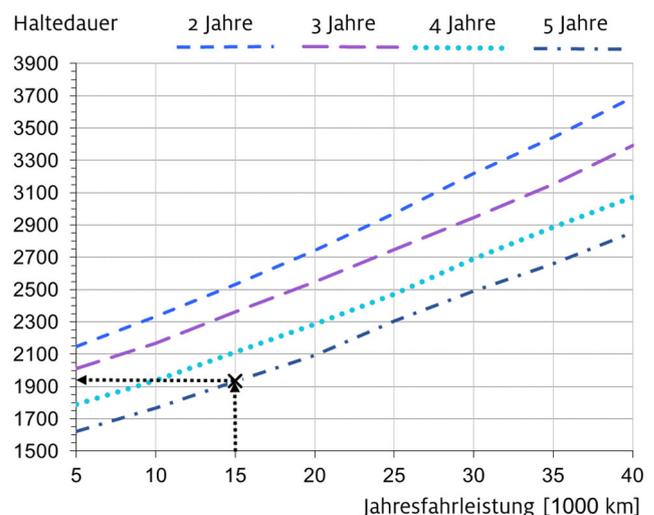
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	9,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

und kann die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffe erzielen. Insgesamt bleibt es bei 50 Punkten 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: 1932 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	GLS 450 Advanced Plus 4MATIC 9G-TRONIC	GLS 580 AMG Line Advanced Plus 4MATIC 9G-TRONIC	GLS 350 d Advanced Plus 4MATIC 9G-TRONIC	GLS 450 d Advanced Plus 4MATIC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2999	8/3982	6/2989	6/2989
Leistung [kW (PS)]	295 (401)	396 (539)	245 (333)	285 (387)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1800	730/1800	650/1350	750/1350
0-100 km/h [s]	6,1	4,9	6,7	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	238	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	10,1 S	13,5 S	7,9 D	7,9 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	229	305	207	207
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/29	23/28/29	23/28/29	23/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	784	617	617
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1878	2311	1811	1861
Preis [Euro]	113.467	137.790	110.021	115.127

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) [l/100 km pro t]*	3,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,5
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	252/385/757
• Dachlast/Anhängelast [kg]	39/1369
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	10,19
Herstellungsland	USA
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	127,6
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	319

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter 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

6-Zylinder-Bi-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6e, SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	2.989 ccm
Leistung	285 kW/387 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	750 Nm bei 1.350 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,9 l
CO ₂ -Ausstoß	245 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/45 R21/315/40 R21
Länge/Breite/Höhe	5.209/1.956/1.823 mm
Leergewicht/Zuladung	2.615/685 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355/2.400 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.500 kg
Stützlast/Dachlast	140/100 kg
Tankinhalt	90 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	USA, Tuscaloosa

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	275/45 R21 107Y/ 315/40 R21 111Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	12,7/12,6 m
Ecotest-Verbrauch	8,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,8/7,4/10,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	233 g/km (WTW* 273 g/km)
Reichweite	1.020 km
Innengeräusch 130 km/h	64,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	2.556/744 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	645/985/1.935 l

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

Betriebskosten	195 Euro	Werkstattkosten	235 Euro
Fixkosten	213 Euro	Wertverlust	1289 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1932 Euro		
Steuer pro Jahr	593 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/28/29		
Basispreis GLS 450 d AMG Line Advanced Plus 4MATIC 9G-TRONIC	119.875 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.09.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	131.227 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.760 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. 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 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. * 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 (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
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
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 (4 Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	310 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.142 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	869 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: September 2024

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