



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

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Zwischen GLA und GLC passt noch ein Modell, hat sich Mercedes gedacht und flugs den GLB erdacht. Dieser ist aber schon aus der Kompaktklasse herausgewachsen und nur zwei Zentimeter kürzer als der GLC, baut aber auf der Frontantriebsplattform von A- und B-Klasse auf. Durch die Länge und den kantig geformten Kofferraum passen auf Wunsch noch zwei Klappsitze in die dritte Sitzreihe, das können B-Klasse und GLC nicht bieten.

Der Testwagen kommt mit dem 190 PS starken Zweiliter-Diesel, welcher von uns schon in einigen Fahrzeugen getestet wurde und mit kräftigem Durchzug und guten Manieren zu überzeugen weiß. Der Verbrauch im GLB liegt aber deutlich höher als in B- oder C-Klasse und sogar leicht über dem des GLC mit dem gleichen Motor. Die Abgasreinigung aber funktioniert auch im GLB sehr gut.

Innen heißt einen gegen Aufpreis das aus den anderen neuen Mercedes-Modell bekannte Infotainmentsystem namens MBUX willkommen, welches zwar einen sehr großen Funktionsumfang bietet, aber bis auf die gut funktionierende Spracherkennung nicht der Bedienbarkeit letzter Schluss ist.

Gerade mit dem adaptiven Optionsfahrwerk ist der Komfort auf hohem Niveau, auch die Verarbeitung ist ordentlich, aber nicht bis in den letzten Winkel so gut, wie man es von einem Fahrzeug mit Stern und für fast 49.000 Euro erwartet. Für diesen Betrag fehlt freilich noch einiges an Ausstattung im Schwaben, Becherhalter vorn und einige andere Selbstverständlichkeiten sind dann noch nicht an Bord. Der Testwagen mit reichhaltiger, aber bei weitem nicht kompletter Ausstattung kostet schon über 67.000 Euro. Auch hier ist der GLB der Kompaktklasse also entwachsen. **Konkurrenten:** u.a.: Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, BMW X3, Jaguar F-Pace, Kia Sorento, Range Rover Velar, VW Tiguan Allspace.

⊕ **kraftvoller Diesel, gute Bremswerte, umfangreiche Assistenzsysteme, sehr gutes Multi-Beam-LED-Licht (Option)**

⊖ **recht hoher Verbrauch, teure Aufpreispolitik**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **3,2**

Zielgruppencheck

Familie **2,3**

City **3,6**

60+ **2,8**

Langstrecke **2,4**

Transport **2,2**

Fahrspaß **2,7**

€ Preis/Leistung **2,6**

Ecotest ★★☆☆☆

2,3 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

2,9 Alltagstauglichkeit

Der Kraftstofftank der allradgetriebenen GLB-Modelle fasst 60 Liter und damit deren acht mehr als bei frontgetriebenen Varianten. Mit den 60 Litern Diesel kommt der Testwagen auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,7 l/100 km etwa 895 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 445 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine praktische geständerte Dachreling ist außer beim Grundmodell des GLB Serie.

Die Anhängelast darf maximal zwei Tonnen betragen, es wird dabei vorausgesetzt, dass der Anhänger eine eigene Bremse

2,7 Licht und Sicht

Leider kostet beim GLB alles Aufpreis, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahrkamera und 360-Grad-Kameras sowie ein Parkassistent.

⊕ Serienmäßig gibt es lediglich Halogenscheinwerfer, gegen Aufpreis sind zwei unterschiedliche LED-Scheinwerfersysteme erhältlich. Das im Testwagen verbaute teurere Multibeam-LED-Licht bietet eine Kurvenlichtfunktion und verfügt über einen dynamischen Fernlichtassistenten, der partiell "schattieren" kann und damit andere Verkehrsteilnehmer nicht blendet; zudem bietet es ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. 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

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 gehts wohl nur bei einem Elektroauto.

hat. Fehlt diese, ist die Anhängelast auf 750 kg begrenzt. Der gemessene Wendekreis fällt mit 11,9 m groß aus. Mit seinen 4,64 Länge und 2,03 m Breite kann man das kompakte SUV dennoch noch vernünftig in der Stadt bewegen.

⊖ Ab Werk befindet sich nichts an Bord, was einem im Falle einer Reifenpanne weiterhilft. Gegen Aufpreis gibt es immerhin ein Reifenreparaturset sowie Reifen mit Notlaufeigenschaften, auf denen man auch ohne Luft mit maximal 80 km/h teilbeladen noch 80 km und vollbeladen noch 30 km weit fahren kann.

zumindest gut abschätzen. Niedrige Hindernisse rund um das hohe Auto sind eher mäßig zu erkennen - die Rückfahrkamera oder gar das 360°-Kamerasystem ist also für eine bessere Übersicht hilfreich.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein. Die aufpreispflichtige Heckkamera ist deshalb ein empfehlenswertes Extra.

Clever, aber leider wie fast alles aufpreispflichtig: Steht man vorn an der Ampel, wird die Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplaysichtbar. Dies ist besonders hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.

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 54 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. Die optionale Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit wird unter anderem über

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.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen Antrieb. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei diese auf einen angedeuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. 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 Kunststoffummantelt ist.

⊖ Auch durch die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung für den GLB mäßig aus.

Spots in den Spiegeln realisiert, welche den Mercedes-Stern auf den Boden projizieren.

⊖ Das 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. 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.

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-Lampe, allerdings gibt es eine zweite in der Heckklappeninnenverkleidung, die für zusätzliche Beleuchtung sorgt. Besser wäre aber natürlich noch eine weitere im Kofferraum selbst.

2,1 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. Gegen Aufpreis erhält man eine in zwei Segmenten um 14 cm verschiebbare Rückbank mit neigungsverstellbaren Lehnen. Genauso optional ist die Beifahrersitzlehne umklappbar, so dass sehr lange Gegenstände Platz finden. Sinnvolle Verstaumöglichkeiten sind im Kofferraum rar, wenn man nicht extra die Aufpreisliste bemüht hat. Serienmäßig gibt

es lediglich zwei einfach gestaltete Taschenhaken und vier Verzurrösen. Die beiden seitlichen Ausbuchtungen haben aufgrund fehlender Netze keinen Zusatznutzen. Erst wenn man das optionale Laderaumpaket ordert, ziehen praktische Details in den Kofferraum ein. Dann gibt es einen 12-V-Anschluss, links und rechts praktische Netze und die Kofferraummatte wird als strapazierfähige Wendematte ausgeführt. Ein Trennnetz, um den Kofferraum von Innenraum abzutrennen, ist optional zu haben.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Auch der GLB setzt natürlich auf das Bediensystem MBUX. Im Testwagen war das System mit den zwei optionalen 10,25 Zoll großen Displays verbaut (Serie: sieben Zoll). Bei diesem Bediensystem hat der Fahrer die Wahl, ob er Befehle über die beiden Touchflächen am Lenkrad, das optionale Touchpad auf der Mittelkonsole, die Touchfunktion des Infotainmentsystems selbst oder die Sprachsteuerung eingibt, wobei man mit letzterer nicht alle Funktionen ansteuern kann.

Die Bedienstruktur des neuen Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell, hier ist Mercedes ein großer Fortschritt gelungen. Die Handhabung mit den beiden Touchtasten in den Lenkradspeichen ist allerdings mühsam, da man nicht so zielgenau und schnell durch die Menüs navigieren kann wie mit dem Dreh-Drück-Steller aus den älteren Mercedes-Modellen. Dieser mutet vielleicht nicht so modern an, war in seiner Handhabung aber das merklich zielsicherere Eingabegerät. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Gleiches gilt für den Bordcomputer bzw. die Funktionen des digitalen Kombiinstrument, das sich mit der linken Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkeregler - ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch. Etwas verwirrend ist die Bedienlogik des Touchpads im Vergleich zum Touchscreen, denn das horizontale Wischen durchs Hauptmenü läuft entgegengesetzt.

Abgesehen davon gibt die Bedienung kaum Rätsel auf. Die wenigen verbliebenen Schalter im dahingehend stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar, die Klimabedieneinheit in noch vernünftiger Höhe montiert. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur umständlich über Wipptasten und der Wert wird nicht direkt im Bedienteil, sondern dauerhaft unten im Infotainmentdisplay eingeblendet.

⊕ Hat man sich mit den neuen Eingabemethoden und den Menüstrukturen angefreundet, kann man mit der Bedienung im Allgemeinen wie im Speziellen gut zurecht kommen. Der Funktionsumfang ist gewaltig, 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.



Der Mercedes GLB kann in den Punkten Verarbeitungsqualität und Materialanmutung nicht ganz die hohen Erwartungen erfüllen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, erfordert allerdings aufgrund des großen Funktionsumfangs eine gewisse Eingewöhnung.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im kompakten SUV ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Aufgerüstet werden kann der Benz u. a. mit einem Festplatten-Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen. Gegen weiteren Aufpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion. Anstatt der Navikarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer die Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay spiegeln möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto ordern (Aufpreis).

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich aktuell noch in Grenzen hält: Im Moment können nur wenige Mercedes-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte

Glatteisituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle sollen in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen können. Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich: DAB+, kabellose Smartphone-Ladestation samt NFC und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung zum bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen. Ein in den Innenspiegel integrierter Garagentoröffner ist optional.

⊖ 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.

1,9 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 etwas geschmälert; gegen Aufpreis gibt es ein großes Glas-Panoramaschiebedach.

2,2 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 äußerst angenehm; das Panorama-Schiebedach bietet auch über den Rücksitzen eine Glasfläche, die viel Helligkeit hinein lässt.



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

2,4 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum kann sehr variabel sein, hauptsächlich aber muss man dafür Aufpreis zahlen. Serienmäßig gibt es nur eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne und eine Mittelarmlehne, die zwei Becherhalter beherbergt. Möchte man eine geteilt verschiebbare Rückbank oder eine umklappbare Beifahrersitzlehne, muss man die Optionsliste bemühen. Was es

noch zusätzlich gibt im GLB: zwei klappbare Sitze in der dritten Reihe. 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 Ablagemöglichkeiten auch nicht so schlecht aus.

Die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig und fassen sogar Ein-Liter-Flaschen. Es gibt besagte Becherhalter in der Mittelarmlehne und Netze an den Rückseiten der

Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten und nicht klimatisiert, aber beleuchtet, abschließbar und innen mit feinem Filz überzogen.

2,1 KOMFORT

1,8 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 Landstraße und Autobahn dringen Hindernisse kaum noch bis zu den Insassen durch; der Mercedes wogt über die Unzulänglichkeiten der Fahrbahn. Die ausgeprägten Aufbaubewegungen mögen nicht jedem

gefallen, 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 Felgen wäre das Ansprehvermögen 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.

2,0 Sitze

⊕ 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 angenehmen Vierwege-Lordosenstützen kosten allerdings Aufpreis. Ebenso kostenpflichtig kann man eine vollelektrische Sitzeinstellung mit Memory- und Massagefunktionen für die Vordersitze ordern. Die gut

konturierten Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt - wer davon mehr wünscht, kann das Multikontursitz-Paket ordern, dann verfügen die Seitenwangen über Luftkammern zur Anpassung der Breite. Die Rücksitze sind weniger bequem als die vorderen, sie weisen eine geringere Konturierung und einen mäßigen Seitenhalt auf. Unter anderem aufgrund der guten Beinfreiheit kann man hinten aber recht bequem sitzen.

2,8 Innengeräusch

Im Innenraum geht akustisch noch angemessen gedämpft zu, ein besonders leises Auto ist der GLB aber nicht. Bei Tempo 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,4 dB(A). Spezifische Windgeräusche fallen nicht unangenehm

auf, ebenso arbeitet der Motor meistens leise im Hintergrund und wird nur unter hoher Last und höheren Drehzahlen deutlich hörbar.

2,5 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist der GLB mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Variante inklusive einstellbarer Intensität des Automatikmodus und automatischer Umluftsteuerung erhältlich. Für die kalten Tage des Jahres bietet der Mercedes

gegen Aufpreis beheiz- und belüftbare Vordersitze, Lenkradheizung sowie eine Standheizung. Ebenso in der Optionsliste findet man getönte Scheiben für den hinteren Bereich.

1,8 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 vehement. Gerade auch die Zwischenspurts sind

beeindruckend. Mercedes verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 7,6 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 217 km/h. Dass die B-Klasse mit demselben Motor 234 km/h erreicht, ist ein gutes Beispiel für die deutlich bessere

Aerodynamik des Vans im Vergleich zum SUV. Von 60 auf 100 km/h kann man in knapp unter fünf Sekunden beschleunigen, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, geht es

in nur wenig mehr als einer Sekunde. Nicht nur der Durchzug ist sehr gut, auch das Ansprechverhalten.

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-Diesel hat dank Turboaufladung 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.

1,6 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 1.900 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 praxisgerechte 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.

2,2 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.

2,1 Bremse
























⊕ Die Bremswerte fallen mit durchschnittlich 34 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 stand. Im Test-GLB lässt sich die Bremsanlage gut dosieren und spricht einwandfrei an.

1,3 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremssystem und erkennt auch Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem (stehenden) Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist bei diesem Paket ebenfalls an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch

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	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

weitere Informationen wie Navigationshinweise in die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die optionale Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte

Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt - vorerst nur in Deutschland - auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der GLB ein gutes Ergebnis von 92 Prozent der möglichen Punkte (Test November 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 PLUS 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.

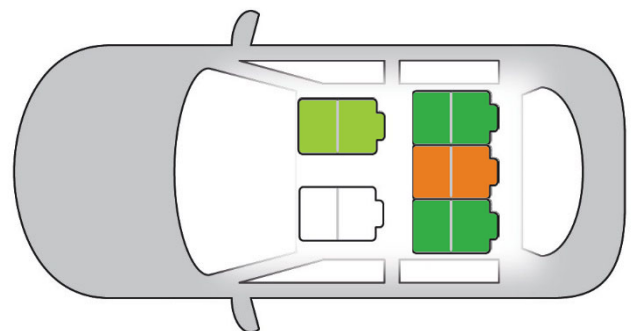
1,9 Kindersicherheit

⊕ Die Crashtests bescheinigen 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.

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

⊕ Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm besteht die B-Klasse 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 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 Personen-erkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,7 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des GLB 220d 4MATIC mit dem Zweiliter-Turbodiesel liegt im ADAC Ecotest bei 6,7 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 211 g/km. Das gibt im CO₂-Bereich dünne 13 von 60 Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,6 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei 8,1 l Diesel alle 100 km. Damit hat der GLB 220d 4MATIC den höchsten Verbrauch, den ein Mercedes bisher mit dem 190 PS starken Vierzylinder-Diesel im ADAC Ecotest hatte. Er liegt auf einem Niveau mit dem nächstgrößeren SUV-Modell der Stuttgarter, dem GLC 220d 4MATIC. In der B- und C-Klasse lagen die Verbräuche (zugegebenermaßen ohne Allradantrieb) etwa anderthalb Liter niedriger.

1,2 Schadstoffe

⊕ Mercedes treibt bei den neuen Dieselmotoren einen sehr großen Aufwand und stattet sie mit einem doppelten SCR-Reinigungssystem zur Neutralisierung der NO_x-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 Außentemperaturen werden bei den Straßenmessungen mit

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	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

dem Dieselmotor die Grenzwerte weit unterschritten, die Euro 6d-Abgasnorm wird also problemlos eingehalten. Die Partikelemissionen sind dank des DPF sehr niedrig, aber beim Testwagen etwas zu hoch, um nach den strengen Vorgaben des ADAC Ecotest die volle Punktzahl zu erreichen. Unter Berücksichtigung aller Ergebnisse gibt es 48 von 50 Punkten für die Schadstoffbewertung. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt der GLB 220d 4MATIC 61 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

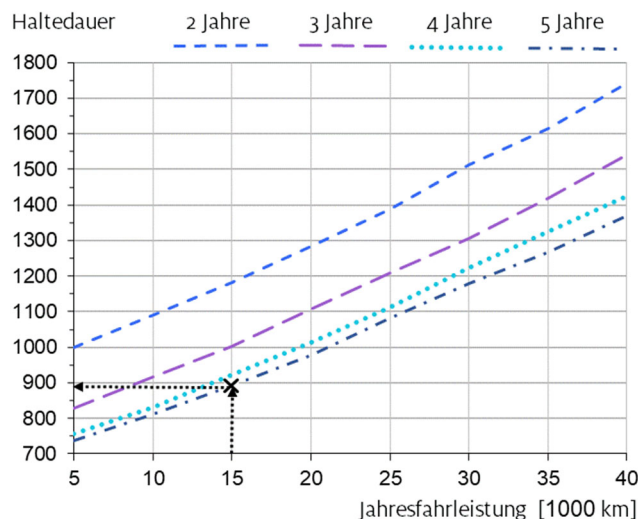
3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Für den GLB 220d 4MATIC mit AMG Line-Paket verlangt Mercedes 48.873 Euro - mindestens. Das ist ein heftiger Preis, auch wenn ein starker Dieselmotor mit Automatik darunter steckt. Denn viele Annehmlichkeiten kosten extra, und damit sind nicht exotische Details wie eine Massagefunktionen gemeint, sondern so selbstverständliche Dinge wie Becherhalter, Abdeckungen für Fächer oder ein Reifenreparaturset. Schnell kommen viele Tausend Euro zusammen, im Falle des gut ausgestatteten Testwagens über 67.000 Euro. Die KFZ-Steuer liegt bei 322 Euro pro Jahr. Die Versicherung ist vor allem die Vollkasko mit Klasse 24 teuer, die Teilkasko-Einstufung liegt bei 23. Bei der Haftpflicht dagegen ist der B 220 d mit Klasse 18 deutlich niedriger eingestuft.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 891 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	GLB 180 7G-DCT	GLB 200 7G-DCT	GLB 250 8G-DCT	GLB 180 d 8G-DCT	GLB 200 d 8G-DCT	GLB 220 d 8G-DCT	GLB 35 AMG 4MATIC DCT 8G
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	4/1950	4/1950	4/1950	4/1991
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	120 (163)	165 (224)	85 (116)	110 (150)	140 (190)	225 (306)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1460	250/1620	350/1800	280/1750	320/1400	400/1600	400/3000
0-100 km/h [s]	9,9	9,1	7,1	11,3	9,0	7,7	5,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	207	240	188	204	220	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,0 S	7,0 S	7,8 S	5,5 D	5,5 D	5,6 D	8,5 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	137	137	156	128	129	131	171
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/23	18/24/23	18/24/23	18/24/23	18/24/23	18/24/23	18/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	156	156	204	290	290	294	234
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	799	805	866	802	810	840	995
Preis [Euro]	37.318	38.508	43.763	38.532	40.020	43.506	55.085

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC (WLTP), 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 permanent
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,1 l
CO ₂ -Ausstoß	142 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.634/1.834/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	1.735/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	565/1.800 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)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 99W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,9/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,8/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	176 g/km (WTW* 211 g/km)
Reichweite	895 km
Innengeräusch 130 km/h	68,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.805/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	465/820/1.505 l

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

Betriebskosten	121 Euro	Werkstattkosten	117 Euro
Fixkosten	142 Euro	Wertverlust	511 Euro
Monatliche Gesamtkosten	891 Euro		
Steuer pro Jahr	322 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/23		
Basispreis GLB 220 d AMG Line 4MATIC 8G-DCT	48.112 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	67.146 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.833 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	1.178 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/ab 988 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.488 Euro° (Multibeam LED)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/714 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	803 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	803 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	399 Euro°/1.595 Euro°
Head-up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	476 Euro°

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	536 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/238 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.357 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	434 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	345 Euro°/-
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (semielektrisch)	952 Euro
Metalllackierung	ab 893 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.392 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,8
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	1,8	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,1
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,3
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot hinten	2,2	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	2,4	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	2,1	Verbrauch/CO2	4,7
Federung	1,8	Schadstoffe	1,2
Sitze	2,0		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,5		

Stand: Juni 2020
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.