



Mercedes GLE 350 de 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (225 kW / 306 PS)

Die Fahrzeughersteller müssen für ihre Flotten immer strengere CO₂-Grenzen einhalten, ansonsten drohen Strafzahlungen. Jeder Kilometer, den ein Fahrzeug innerhalb der für die Homologation entscheidenden ersten 100 Kilometer Fahrt rein elektrisch zurücklegen kann, ist da bares Geld wert: Ungeachtet der Stromproduktion gilt eine elektrische Fahrt als eine ohne CO₂-Ausstoß. Insofern ergibt ein GLE 350 de im Markenportfolio durchaus Sinn: Mit der laut Mercedes brutto 31,2 kWh "großen" Batterie schafft der unfassbare 2,7 Tonnen schwere Bordsteinkraxler im Ecotest 80 Kilometer ohne lokalen antriebsmotorbedingten Schadstoffausstoß, bevor der Vierzylinder-Diesel seine Arbeit aufnimmt. Im Ecotest wurde ein Stromverbrauch von sehr hohen 32,6 kWh/100 km ermittelt. Mit sachtem Gasfuß und hohem Rekuperationsanteil wie etwa innerorts schafft man auch die Werksangabe von etwa 100 Kilometern. Fährt man dann mit annähernd leerer Batterie im Hybridbetrieb weiter, braucht man etwa 8,1 Liter Diesel alle 100 Kilometer. Effizient ist der Hybrid-GLE also in keinem Betriebsmodus - in dieser Fahrzeug-, Leistungs- und Gewichtsklasse erwarten das mancher Käufer aber wohl auch nicht wirklich.

Was sie erwartet: Großer Luxus, der unter anderem durch das optionale Luftfahrwerk des Testwagens, die bequemen Sitze und die hervorragende Schalldämmung realisiert wird. Auch die Fahrsicherheit ist auf dem hohen Niveau, das man vom schwäbischen Hersteller kennt. Bekannt ist von den neuen Mercedes-Modellen aber auch das MBUX genannte Infotainmentsystem neuester Generation, dessen Bedienung per Touchflächen ein großes Ablenkungspotential birgt.

Was der Mercedes-Händler erwartet: Ein gut gefülltes Konto, denn ein GLE will erst einmal bezahlt werden. Der Testwagen knackt knapp die Marke von 100.000 Euro und hat damit 25.000 Euro an Sonderausstattungen an Bord. Die Kosten für Strom, Diesel und Versicherung sind ebenfalls nichts für Pfennigfuchser. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q7 60 TFSI e quattro, BMW X5 45e, Porsche Cayenne E-Hybrid.

- +** umfangreiche Sicherheitsausstattung, guter Fahrkomfort, sehr gute Abgasreinigung des Diesels, hohe Anhängelasten erlaubt
- Bediensystem mit großem Ablenkungspotenzial, Anschaffung und Unterhalt sehr teuer, teils kleinliche Aufpreispolitik

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **4,4**

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,4
	Senioren	2,6
	Langstrecke	1,8
	Transport	1,4
	Fahrspaß	3,0
	Preis/Leistung	3,4

Ecotest

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Der GLE ist standesgemäß verarbeitet, Mercedes lässt es im Detail aber etwas schleifen. So wackelt der Lichtschalter beim Anfassen, die kompletten Türverkleidungen bewegen sich merklich, wenn man die Türen von innen zuzieht und die Lenkstockhebel wirken billig und wenig stabil. Die Materialien im Innenraum sind bis auf diese Ausnahmen durchweg hochwertig, in dieser Klasse wünscht man sich aber eigentlich komplett weich geschäumte Türverkleidungen. Der Unterboden ist wiederum wie die gesamte Karosserie sorgfältig gestaltet.

2,8 Alltagstauglichkeit

In der Stadt kommt man sich mit dem GLE deplatziert vor: Mit 12,3 Metern Wendekreis lässt sich das fast fünf Meter lange und mit Spiegeln 2,17 Meter breite Auto nicht immer leicht durch den urbanen Dschungel manövrieren. Die maximale Zuladung des Testwagens liegt bei nur 502 Kilogramm, das ist für ein derart großes Auto noch in Ordnung.

⊕ Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs hat der GLE 350de einen Aktionsradius von insgesamt 880 Kilometern, wobei etwa 80 auf den elektrischen Betrieb und etwa 800 auf den Verbrennerbetrieb entfallen. Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 31,2 kWh, die im Alltag wohl bei weitem nicht ausgenutzt werden. Wir haben beim Nachladen des "leeren" Akkus eine genutzte Kapazität von 25,9 kWh inkl. Ladeverlusten ermittelt. Der Kraftstofftank fasst 65 Liter. Für den Hybrid gibt es aus Platzgründen den für die anderen Motorisierungen erhältlichen, 85 Liter großen Tank nicht. Mit der serienmäßigen AC-Ladedose kann man an der Wallbox oder der Ladesäule mit bis zu 7,4 kW laden. Ebenfalls serienmäßig liegt dem GLE 350 de ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose bei, mit dem eine Ladeleistung von bis zu 3,6 kW möglich ist. In der Praxis wird der Strom an üblichen

2,7 Licht und Sicht

Eine Rückfahrkamera hat jeder GLE, alle anderen Parkhelferlein kosten Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine 360-Grad-Kamera sowie ein Parkassistent. Auch einen Assistenten für das Rangieren mit dem Anhänger kann man bestellen.

⊕ Serienmäßig leuchten beim GLE LED-Scheinwerfer die Straße aus, die keinerlei Sonderfunktionen bieten. Das im Testwagen verbaute, optionale Multibeam-LED-Licht verfügt über eine Kurvenlichtfunktion und einen Fernlichtassistenten, der dynamisch andere Verkehrsteilnehmer

Insgesamt spürt man schon Oberklasse-Flair im GLE, manche Details sind aber fragwürdig. Rechts neben den dominanten Displays etwa ist eine Luftdüse inklusive Lamellen und Verstellung angedeutet - diese ist aber eine geschlossene Blende, was vom Anspruch an die Anmutung her nicht in ein so teures Auto passt. Die Designer wollten wohl unbedingt eine symmetrische Ansicht erreichen, denn links der Display-Armada findet man eine identisch aussehende, funktionierende Luftdüse.

Steckdosen auf 10 A reduziert, was 2,3 kW entspricht. Optional und gegen Mehrpreis legt Mercedes auch ein Ladekabel für eine 230-Volt-Industriesteckdose bei. Optional und ohne Aufpreis gesellt sich noch ein Typ-2-Kabel für das dreiphasige Laden mit bis zu 11 kW hinzu. Möchte man die doch ziemlich "große" Batterie zügig, also mit Gleichstrom und mit bis zu 60 kW laden, muss man fast 600 Euro extra berappen, damit das Auto die entsprechende Schnittstelle bereitstellt. Die meisten Wettbewerber bieten eine Gleichstrom-Ladebuchse nicht mal gegen Aufpreis an.

Stattliche 100 kg können auf der Dachreling transportiert werden. Die Anhängelast liegt bei üppigen 2,7 Tonnen für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast beträgt 108 Kilogramm.

⊖ Bei einer Reifenpanne ist man mit der serienmäßigen Ausstattung verloren, es ist dann nämlich kein Hilfsmittel an Bord. Gegen Aufpreis aber gibt es mehrere Optionen: Reifen mit Notlaufeigenschaften oder ein Reifenreparaturset. Notrad beziehungsweise Faltrad finden beim Hybrid wegen der Hochvoltbatterie keinen Platz und sind deshalb anders als bei den anderen Motorisierungen nicht bestellbar.

ausblendet; zudem bietet es ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. Die nächtliche Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht ist hell und bietet einen sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist leider nicht erhältlich.

Die Übersicht über den Verkehr ist dank der hohen Sitzposition gut, das vordere Fahrzeugende lässt sich aber nur abschätzen. Das hintere Ende lässt sich besser einsehen, niedrige Hindernisse werden durch das hohe Heck aber verdeckt. Zum

Glück ist die Rückfahrkamera serienmäßig. Beide Außenspiegel haben einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Beheizbar sind sie serienmäßig, der linke Außen- und der Innenspiegel blenden gegen Aufpreis automatisch ab.

Clever: Steht man vorn an der Ampel, wird die Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplay sichtbar - falls man die Augmented Reality-Ausstattung hinzugekauft hat. Dies ist besonders hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn und hinten leicht und bequem. Verantwortlich dafür sind neben den großen Türausschnitten die in angenehmer Höhe montierten Sitze (65 Zentimeter über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) und Haltegriffe über allen Türen. Vorn erschweren einzig der hoch liegende Schweller das Ein-/Aussteigen, hinten muss man aufgrund der schräg verlaufenden C-Säule auf den Kopf achten. Gegen Aufpreis werden die Türen den letzten Zentimeter per Softclose-Funktion automatisch ins Schloss gezogen.

Die Scheinwerfer sowie gegen Aufpreis Spiegelleuchten erhellen den Bereich rund um das Fahrzeug beim Auf- und Abschließen. Besonderheit: Die seitlichen Spots werfen den Mercedes-Stern auf den Bereich neben dem Fahrzeug.

⊖ Der Mercedes GLE ist mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet, gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem zu haben. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

1,3 Kofferraum-Volumen

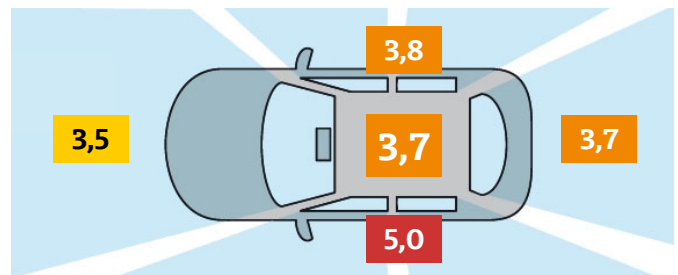
⊕ Der Kofferraum ist beim Hybrid-Modell so groß wie bei den reinen Verbrenner-Derivaten - das zeugt von weitsichtiger Planung des Fahrzeugkonzepts. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum sehr ordentliche 470 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 765 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum dann auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 1.070 Liter verstauen. Der gesamte Raum hinter den Vordersitzen fasst bis zu 1.865 Liter.



Die breiten Dachsäulen in Verbindung mit den nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

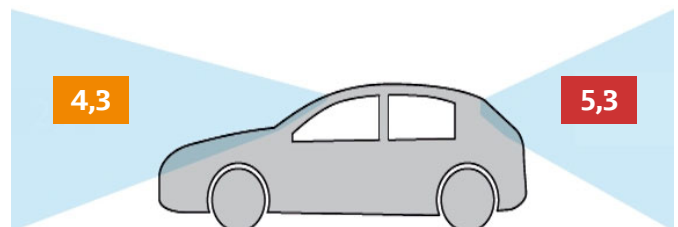
Rundumsicht

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.



Immerhin 470 l Gepäck fasst der Kofferraum des Mercedes. Damit müssen gegenüber den herkömmlich angetriebenen Varianten kaum Abstriche gemacht werden.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum lässt sich dank der großen Heckklappe gut nutzen. Die Klappe schwingt erfreulich weit auf - erst ab über zwei Meter Körpergröße läuft man Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Die Ladekante ist mit 77 Zentimeter ziemlich hoch, immerhin muss innen keine Stufe überwunden werden, da der Kofferraumboden eben zur Ladekante ist. Hat man das Luftfahrwerk bestellt, lässt sich das Heck per Knopfdruck etwa vier Zentimeter absenken, um das Beladen zu erleichtern.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der GLE ist ab Werk mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus einfach und ohne großen Kraftaufwand entriegeln und umlegen. Setzt man bei der Fahrzeugbestellung ein Kreuz bei den elektrisch einstellbaren Fondsitzen, geht das Umklappen auch per Knopfdruck vom Kofferraum aus.

Serienmäßige Verstaumöglichkeiten sind im Kofferraum rar. Man findet lediglich zwei Taschenhaken und eine Netztasche

⊕ Eine elektrische Heckklappenbetätigung wird von den Kunden in dieser Klasse gefordert - der GLE hat sie serienmäßig. Ordert man zusätzlich das Keyless-Go-Paket, kann man die Klappe auch per Fußschwenk unter die Heckschürze bedienen.

⊖ Beim hybridisierten GLE kann man den Kofferraumrollo nicht unter dem Kofferraumboden verstauen.

links vor. Das Staufach unter dem Kofferraumboden kann der Hybrid ebenso wenig bieten wie das clevere Laderaummanagement-Paket samt Teleskopstangen zum variablen Unterteilen des Gepäckraums und Netze zur Gepäckraumabtrennung. Dabei könnte der 350 de mit seinen Ladekabeln im Kofferraum genau ein solches Paket gut gebrauchen.

1,8 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Auch der neue GLE kommt mit dem neuen Mercedes-Bediensystem MBUX, das steht für Mercedes-Benz User Experience. Dargestellt wird das neue System im GLE stets über ein 12,3 Zoll großes Display, das neben dem ebenso großen Kombiinstrument-Display thront. Bei diesem Bediensystem hat der Fahrer die Wahl, ob er Befehle über die beiden Touchflächen am Lenkrad, das Touchpad auf der Mittelkonsole, den Touchscreen selbst oder die Sprachsteuerung eingibt, wobei man mit letzterer natürlich nur ausgewählte Funktionen steuern kann. Immerhin klappt die Erkennung auch umgangssprachlich formulierter Sätze mit etwas Eingewöhnung tatsächlich sehr gut.

Die Bedienstruktur des neuen Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell, hier ist Mercedes ein großer Fortschritt gelungen. Die Handhabung mit den beiden Touchpads ist allerdings mühsam, da man nicht so zielgenau und schnell durch die Menüs navigieren kann wie mit dem Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell. 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 über die linke Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Der Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell mutet vielleicht nicht so modern an, war in seiner Handhabung aber das merklich zielsicherere Eingabegerät.

Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkereglern. Ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch.

Abgesehen davon gibt die Bedienung im großen SUV wenig Rätsel auf. Die wenigen verbliebenen Schalter im stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur umständlich über Wipptasten und der Wert wird nicht direkt im Bedienteil, sondern unten im Infotainmentdisplay eingeblendet.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum sind der Fahrzeugklasse angemessen, ohne vollständig zu überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend sinnvoll, auch wenn sie im Detail mehr dem Zeitgeist als der Funktionalität folgt.

0,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der GLE kommt schon serienmäßig mit einer umfangreichen Ausstattung. Ein Festplattennavigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen, Radio, Bluetooth-Telefonie und -Audiostreaming, USB-C-Anschlüsse sowie das MBUX-System samt Spracherkennung, Remote Control sowie Apple CarPlay und Android Auto sind immer an Bord. Der Hybrid hat auch digitalen Radioempfang ohne Mehrpreis an Bord. Gegen Aufpreis verfügt das Navigationssystem über eine Augmented Reality-Funktion. Anstatt der Navigkarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt.

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich noch in Grenzen hält: Aktuell 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 Glätteissituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle werden in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen können.

Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich: Eine kabellose Smartphone-Ladestation samt NFC, sehr hochwertige Lautsprechersysteme (aus Platzgründen gibt es das High-End-System für den Hybrid nicht) und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Sogar für Car Sharing kann man seinen GLE vorrüsten lassen.

1,7 Raumangebot vorn

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

Raumempfinden ist einwandfrei, einzig die wuchtige Mittelkonsole und das große Armaturenbrett wirken etwas einschränkend. Noch luftiger wird es mit dem optionalen Panoramadach, das sich bis über die Rücksitze spannt.

1,3 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 Meter eingestellt, ist dahinter massig Raum. Sogar gut über zwei Meter große Personen kommen unter, ohne dass es klemmt. Auch gefühlt ist hier schlichtweg viel Platz vorhanden, das optionale Panoramadach verstärkt den luftigen Charakter.

2,7 Innenraum-Variabilität

⊕ Für den GLE 350 de gibt es optional elektrisch verstellbare Rücksitze, die ansonsten gegen Aufpreis erhältliche dritte Sitzreihe kann man für den Hybrid aber nicht dazu bestellen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen problemlos auf. Das Handschuhfach ist klimatisier- und abschließbar. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung, zwei Becher bekommt man in der Mittelarmlehne unter, außerdem stehen Türfächer und je nach Ausstattung ein Schubfach an der Mittelkonsole zur Verfügung.

Highlight: Optional sind die beiden Becherhalter vorn



Im Fond finden sogar Personen bis zu einer Größe von über 2,0 m Platz.

temperiert - man kann sein Getränk warm oder kalt halten. Die Temperaturspanne reicht von 8 bis 55 °C. Auch für die Rücksitzbank gibt es gegen Aufpreis einen temperierbaren Becherhalter, aber eben nur einen.

1,6 KOMFORT

1,8 Federung

Standardmäßig ist der GLE mit einem konventionellen Fahrwerk (Komfortfahrwerk) ausgestattet. Gegen Aufpreis stehen zudem das Airmatic-Fahrwerk (im Testwagen) mit Luftfedern und adaptiven Dämpfern zur Verfügung. Das vollaktive Fahrwerkssystem namens E-Active Body Control gibt es dagegen im Hybrid und auch der kleinsten Dieselmotorisierung nicht. Dieses vollaktive Fahrwerk kann Wanken und Nicken minimieren und das Auto sogar in die Kurve legen, ähnlich einem Motorrad bei Kurvenfahrt. Zudem scannt ein Kamerasystem die Fahrbahnoberfläche, um die Aufhängung auf Fahrbahnebenenheiten vorzubereiten.

⊕ Das Luftfahrwerk des Testwagens ist auf größtmöglichen Komfort ausgelegt, leidet aber spürbar unter der optionalen, 21

Zoll großen Mischbereifung mit wahrlich nicht schwächtigen Breiten: 275er Gummis vorn und gar 315er hinten machen optisch zwar wirklich was her, sind aber auch richtig schwer. So bekommt die an sich sensibel ansprechende Federung die hohen ungefederten Massen nicht immer in den Griff und lässt den GLE auf kurzen Wellen oder Querfugen unbeholfen abrollen. Vor allem Kanaldeckel sind uns unangenehm aufgefallen: Hier versetzt die Hinterachse deutlich und macht einen spürbaren "Sidestep". So vergeudet der große Benz sein unbestritten riesiges Komforttalent, denn abgesehen von diesen Fahrzuständen ist man im GLE geradezu wie in Watte gepackt unterwegs. Bodenwellen auf Autobahn und Landstraße werden meist unaufgeregt wegmoderiert, sanft wogend gleitet man dahin.

1,5 Sitze

⊕ Der Testwagen hat die teuren Multikontursitze an Bord, die aber tatsächlich äußerst viel Komfort bieten. Alles ist elektrisch verstellbar: Die Sitzflächenlänge und -neigung ebenso wie die Wangenbreite und die Vierwege-Lordosenstütze. Es gibt verschiedenste Aktivierungs- und Massageprogramme, inklusive Hot-Stone-Massage. Wer Wert auf aktives Sitzen legt, kann die Sitze entsprechend einstellen, dann werden sie beständig langsam und in einem kleinen Bereich verstellt, um Ermüdung vorzubeugen. Gibt man dem Auto per Menü seine Körpergröße vor, dann stellt sich der Sitz automatisch

entsprechend ein, Mercedes trifft hier die persönlichen Vorlieben unserer Tester nicht ganz, aber oft ziemlich gut. Kostenpflichtig kann man zusätzlich eine Memoryfunktion für die Vordersitze ordern.

Hinten sitzt man - für eine Rückbank - auch bequem, dabei hat der Testwagen die elektrisch einstellbaren Rücksitze nicht an Bord. Mit diesen kann man dann sogar die Seitenwangen verstellen, zudem bekommt man spezielle Komfort-Kopfstützen verbaut.

1,8 Innengeräusch

⊕ Im Testwagen hat die Pressestelle von Mercedes-Benz das Akustik-Komfort-Paket verbauen lassen. Dieses bringt dickeres Verbundglas für Front- und Seitenscheiben mit, außerdem weitere schallisolierende Maßnahmen. Zwar kostet der GLE damit 1.428 Euro mehr, es ist aber tatsächlich sehr ruhig im Innenraum. Allerdings fehlt uns der Vergleich zu einem Standardmodell.

Im Test-GLE jedenfalls herrscht bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 64,5 dB(A), ein guter Wert. Der Dieselmotor - wenn er denn gerade läuft - hält sich akustisch eh zurück, Windgeräusche wirken nicht störend und trotz der dicken Walzen sind auch die Abrollgeräusche kein größeres Thema.

1,3 Klimatisierung

⊕ In einem GLE kümmert sich stets eine Klimaautomatik um angenehme Temperatur und Luftfeuchtigkeit. Serienmäßig mit zwei Zonen, gegen Aufpreis sind es vier. Dann ist auch die Luftverteilung getrennt regelbar. Für höchsten Klimakomfort gibt es noch weitere Optionen: Vorn und hinten außen beheizte Sitze, Lenkradheizung, eine unsichtbare Frontscheibenheizung oder auch belüftete Vordersitze. Auch beduften und ionisieren kann man den Innenraum.

Außerdem bietet Mercedes noch den letzten Schrei an: beheizte Flächen in den Türen und der Mittelarmlehne. Gegen direkte Sonneneinstrahlung helfen elektrische Rollos in den hinteren Türen oder auch abgedunkelte Scheiben. Nützlich sind bei starkem Sonnenschein auch die infrarot-reflektierenden Eigenschaften von Front- und Seitenscheiben, die man im Rahmen des Akustikpakets bekommt. Vom Hochvolt-Bordnetz werden neben den Antriebs-

komponenten und der Unterdruckpumpe des rekuperativen Bremssystems auch der elektrische Kältemittelverdichter und der Hochvolt-Zuheizer versorgt. Beide ermöglichen eine

Vorklimatisierung des Innenraums sowohl im Sommer als auch im Winter, weil sie auch ohne Verbrennungsmotor funktionieren.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Eine maximale Gesamtleistung von 306 PS stellen der Vierzylinder-Diesel mit 194 PS und der 136 PS leistende Elektromotor zur Verfügung. Laut Mercedes wuchtet diese Kombination den vollgetankt 2,7 Tonnen schweren Testwagen in 6,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Bei 210 km/h wird dem Vortrieb Einhalt geboten. Fährt man rein elektrisch, liegt

die Höchstgeschwindigkeit bei 160 km/h.

Auch unsere Messwerte zeigen: Tatsächlich kann man Überholmanöver zügig abschließen, wenn beide Motoren für Vortrieb sorgen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in gut 4,3 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, nur 1,2 Sekunden werden benötigt.

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Fährt man im elektrischen Modus, ist man selbstverständlich von antriebsbedingten Vibrationen oder Geräuschen fast vollständig unbehelligt. Legt sich der Vierzylinder-Diesel ins Zeug, spürt man zwar typische Vierzylinder-Vibrationen im Lenkrad, das aber auf einem oberklassigen Niveau. Kenner wissen indes, dass ein Sechszylinder hier noch eine Schippe Laufruhe drauflegen würde.

Solange die Traktionsbatterie noch ordentlich Strom zur Verfügung stellen kann, ist das Ansprechverhalten spontan und kraftvoll. Bei fast leerer Batterie schubst der E-Motor zwar mit an, der Diesel tut sich dann aber schwer mit den gut 2,7 Tonnen das GLE. Entsprechend muss das Getriebe dann öfter man einen oder zwei Gänge zurückschalten. Kein Beinbruch, mit dem satten Schub der Sechszylinder-Diesel im GLE kann der schwere Plug-In-Hybrid aber nicht mithalten.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der GLE kommt immer mit dem hauseigenen Neungang-Wandlerautomaten namens 9G-Tronic. Dieser schaltet meist sehr geschmeidig, nur mitunter tritt leichtes Schaltrucken auf. Auch das Zusammenspiel zwischen den beiden Motoren bekommt die Getriebesteuerung gut verwaltet. Der Getriebewählhebel rechts am Lenkrad lässt sich intuitiv bedienen, eventuelle Fehlbedienungen werden von der

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

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Ein derart schweres und annähernd 1,80 Meter hohes SUV stellt die Fahrdynamikentwickler auf die Probe, da man heutzutage sogar Fahrzeugen dieser Klasse irgendeine Form der Dynamik überstülpen will. Bei Mercedes entschloss man sich aber offensichtlich, dem GLE nicht krampfhaft Sportlichkeit 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 ein, 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. Vor allem gibt es kein Überbremsen des kurvenäußeren Vorderrades und damit kein Schieben in den Gegenverkehr, wie oftmals bei großen und schweren SUV. Auch bei alltäglicheren Situationen, wie einfachen Lastwechseln oder gar Bremsmanövern in einer Kurve, bleibt der GLE Herr der Lage und moderiert die Situation möglichst gelassen, will sagen spurstabil.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung im GLE gefällt, so richtig rund ist sie aber nicht. Um die Mittellage ist sie auf der Landstraße noch gut definiert, visiert man dann eine Kurve an, tut man sich etwas schwer beim Abschätzen des richtigen Lenkwinkels. Einerseits ist das Lenkkraftniveau aufgrund der komfortorientierten Auslegung gerade angesichts des massigen Autos eher niedrig (klar, nicht jeder SUV-Treiber ist ein Holzfäller), zudem mangelt es an Rückmeldung von der Straße zurück in die Fingerspitzen und man hat wenig Gefühl für die Vorderachse. Bei einem Auto dieser Ausmaße ist dann gerade auf schmalen Landstraßen Konzentration angesagt, denn besonders viel Platz zum Korrigieren bleibt nicht. Insgesamt aber kein Beinbruch, mit etwas Gewöhnung kommt man flüssig auch durch Wechselkurven. Wirklich wohl fühlt sich der GLE aber eher auf der Autobahn, hier schnurrt er unaufgeregt durch die Kurven und zeigt Langstrecken-Talent.

1,9 Bremse

Der Test-GLE hat die aufpreispflichtige Bremsanlage mit größeren Scheiben vorn verbaut.
























⊕ Kurze Bremswege standen im Lastenheft für den neuen GLE - und der Vergleich von Soll und Ist überzeugt. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Testwagen bereits nach 33,2 Metern (Durchschnittswert aus zehn Einzelmessungen) - ein super Wert, nicht nur unter den schwergewichtigen SUV-Kollegen. Das Pedalgefühl ist nicht schlecht gelungen, immerhin muss das Pedal den Übergang zwischen Rekuperation und Scheibenbremsanlage moderieren. Dies geschieht einigermaßen unauffällig.

1,3 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist dem Anspruch angemessen. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremsystem und kann auch Fußgänger und Radfahrer erkennen. 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 Fahrzeug von hinten nähern. Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung 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

Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Eine Stauende-Notbremsfunktion sowie eine Stauerkennung samt Rettungsgassen-Funktion ist auch dabei.

Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise auf die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Serienmäßig ist die Erkennung von Geschwindigkeitslimits

dabei, der optionale Verkehrszeichen-Assistent zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt - vorerst nur in Deutschland - auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehre. Erkannte Limits können in den Tempomaten beziehungsweise den Abstand-Tempomaten übernommen werden. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Mercedes GLE erreicht im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 91 Prozent der erreichbaren Punkte. Der Benz schützt die Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Knieairbag). Seitenairbags für die äußeren Fondinsassen stehen gegen Aufpreis zur Verfügung. Die integrierten Kopfstützen bieten vorn für bis zu 1,95 Meter, hinten für bis zu 1,85 Meter große Insassen Schutz.

Das präventive Crashsystem Pre-Safe ist Serie. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend

geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann einen Schutzreflex auslösen. Das Gehör koppelt sich kurz ab und schützt sich so vor den lauten Crashgeräuschen.

⊖ Mercedes-untypisch: Das Warndreieck ist nicht vorbildlich in der Heckklappenverkleidung untergebracht, sondern unter dem Kofferraumboden und dort bei Beladung schlecht erreichbar.

2,0 Kindersicherheit

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

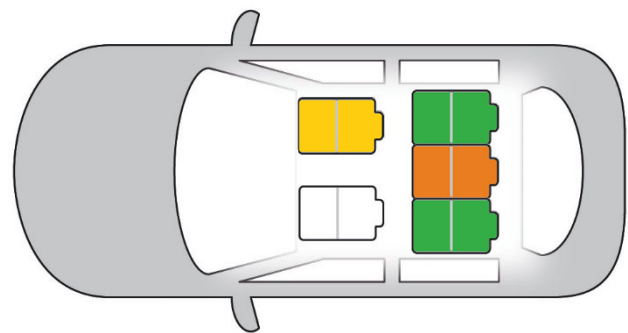
⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

2,8 Fußgängerschutz

⊕ Im Bereich des Fußgängerschutzes kommt der 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.

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)

⊖ Der GLE 350 de ist rein elektrisch sehr leise unterwegs - leider warnt er bei innerstädtischen Geschwindigkeiten Fußgänger und Radfahrer nicht zumindest über ein künstlich erzeugtes Fahrgeräusch.

4,6 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO₂

⊖ Startet man mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 80 Kilometer elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Mercedes gibt als Reichweite um die 100 Kilometer an, was bei verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich ist. Der Verbrauch im rein elektrischen Betrieb liegt bei sportwagenverdächtigen 32,6 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste). Fährt man den Vierzylinder-Diesel dann mit annähernd leerer Batterie weiter im Hybrid-Modus, ergibt sich ein Dieserverbrauch von durchschnittlich 8,1 Liter alle 100 Kilometer. Innerorts liegt der Konsum des Hybriden dann bei 6,5 l/100 km, auf der Landstraße bei 7,7 l/100 km und auf der

Autobahn bei hohen 10,0 l/100 km. Zum Vergleich: Ein 272 PS starker GLE 350 d mit geschmeidigem Reihensechszylinder-Diesel und identischen Fahrleistungen braucht im Ecotest durchschnittlich 8,4 Liter pro 100 Kilometer.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke, dann verbraucht der GLE 350 de auf 100 Kilometer 22,5 kWh Strom und 2,7 Liter Diesel. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 209 g/km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert, gültig für das Berichtsjahr 2019). Im ADAC Ecotest gibt es dafür überschaubare 14 Punkte von maximal 60 möglichen Punkten.

4,6 Schadstoffe

⊕ Die Emissionswerte des Dieselmotors liegen auf durchgehend sehr niedrigem Niveau und deutlich unter den gesetzlichen Anforderungen - dafür würde der GLE die vollen 50 Punkte für die Schadstoffbewertung im Ecotest bekommen.

⊖ Durch den hohen Stromverbrauch im elektrischen Betrieb aber bekommt er Abzüge in diesem Kapitel, so dass es nur noch für 14 Punkte reicht. Direkt am Auto entstehen zwar keine

Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion oder die Herstellung und den Transport des Diesels, dem Auto zugerechnet. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte.

Insgesamt schafft es der GLE 350 de also nur auf 28 Punkte im ADAC Ecotest, dafür gibt es lediglich einen Stern.

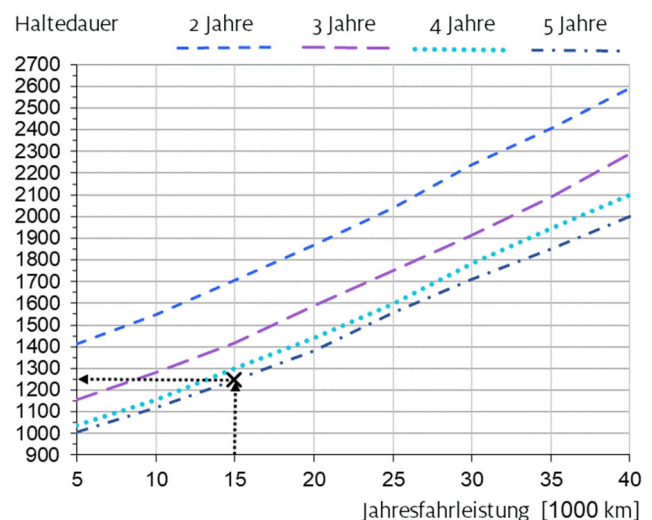
4,4 AUTOKOSTEN

4,4 Monatliche Gesamtkosten

⊖ 75.565 Euro, das ist eine Ansage. Der Hybrid ist damit 10.000 Euro teurer als der GLE 300 d, der den gleichen Dieselmotor (hier mit 245 PS), aber keinen E-Antrieb an Bord hat. Auch ein Sechszylinder-Diesel mit 272 PS oder ein fast 400 PS leistender Benziner ist noch günstiger als der PlugIn-Hybrid, der 330 PS starke Diesel kostet nur 540 Euro mehr. Damit ist aber nur der Grundpreis gemeint. Es handelt sich ja um einen Mercedes - soll es also auch noch ein bisschen Ambiente und Technik mehr sein, ist man schnell beim Kaufpreis des Testwagens: 103.375 Euro stehen auf dem Preiszettel. Auf der Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge des Wirtschaftsministeriums fehlt der GLE 350 de übrigens - er ist zu teuer und damit nicht förderfähig im Sinne des Gesetzgebers. Egal, für welchen Motor man sich entscheidet: Auf den letzten Cent darf man nicht schauen müssen, wenn man sich einen GLE in die (hoffentlich ausreichend große) Garage stellen möchte. Nach dem Kauf geht es weiter: Nach WLTP-Norm zieht der deutsche Fiskus für den Hybriden zwar vertretbare 190 Euro Steuer pro Jahr ein, die Versicherer wollen für Teil- und Vollkasko aber richtig viel Geld sehen (TK 29, VK 28).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1247 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	450	580	300 d	350 d	350 de	400 d	53 AMG	63 AMG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2999	8/3982	4/1950	6/2925	4/1950	6/2925	6/2999	8/3982
Leistung [kW (PS)]	286 (389)	376 (511)	180 (245)	200 (272)	225 (306)	243 (330)	336 (457)	420 (571)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1600	700/1200	500/1600	600/1200	700/0	700/1200	520/1800	750/2250
0-100 km/h [s]	5,7	4,9	7,2	6,6	6,8	5,7	5,3	4,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	225	230	210	245	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,7 SP	10,9 SP	7,2 D	7,2 D	0,7 D	7,3 D	10,6 SP	12,2 SP
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	190	217	161	177	29	179	212	261
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/28/29	23/30/30	22/28/29	22/28/29	22/28/29	22/28/29	22/29/29	22/32/33
Steuer pro Jahr [Euro]	266	386	376	473	190	479	350	442
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1279	1588	1127	1210	1247	1298	1489	1892
Preis [Euro]	72.650	90.987	65.807	69.496	75.565	76.101	88.375	124.355

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 Hybridmotor (PlugIn-Hybrid (Diesel/Elektro)), Bi-Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.950 ccm
Leistung	225 kW/306 PS bei 0 1/min
Maximales Drehmoment	700 Nm bei 0 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,7 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	18/29 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.924/1.947/1.772 mm
Leergewicht/Zuladung	2.655/605 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	690/1.915 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.700 kg
Stützlast/Dachlast	108/100 kg
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	USA, Tuscaloosa

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Reifengröße Testwagen	275/45 R21 107Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,2/12,1 m
EcoTest-Verbrauch	2,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/7,7/10,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	71 g/km (WTW* 209 g/km)
Reichweite	880 km
Innengeräusch 130 km/h	64,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.165 mm
Leergewicht/Zuladung	2.700/500 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	470/1.070/1.865 l

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

Betriebskosten	156 Euro	Werkstattkosten	174 Euro
Fixkosten	178 Euro	Wertverlust	739 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1247 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	190 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/28/29		
Basispreis GLE 350 de 4MATIC 9G-TRONIC	75.565 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	103.375 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	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. ¹ 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 Luftfederung	2.035 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1458 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	215 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.071 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	869 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	869 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.297 Euro°
Head-up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	179 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/405 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	2.298 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/678 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	428 Euro°/428 Euro
Lenkradheizung	309 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.143 Euro
Metalllackierung	1.047 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.904 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

4,4

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

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