



Mercedes GLE Coupé 400 d AMG Line 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (243 kW/330 PS)

Seit Frühjahr 2020 ist das GLE Coupé von Mercedes-Benz erhältlich. Die Abstimmung vom 2018 vorgestellten GLE ist unverkennbar – coupé-typisch wurde die Frontscheibe flacher geneigt und die Dachlinie fällt nach hinten ab. Das Ergebnis: eine durchaus imposante Erscheinung. Aussehen und Qualität sind auf hohem Niveau. Ganz im Zeichen der Zeit prägen zwei Breitformat-Displays das Cockpit des Stuttgarters, der als Diesel, Benziner und Plugin-Hybrid erhältlich ist. Der Testwagen GLE Coupé 400 d ist mit dem Reihensechszylinder-Diesel der höchsten Leistungsstufe ausgestattet, der satte 330 PS leistet und ein Beispiel für gelungene Laufruhe und Kraftentfaltung ist. Das üppige Drehmoment von maximal 700 Nm wird über eine Neungang-Automatik an ein Verteilergetriebe übertragen, das das Antriebsmoment situationsgerecht zwischen den Achsen verteilt. Für den Sprint von 0 auf 100 braucht der Crossover gemäß Hersteller 5,7 Sekunden und der Vortrieb endet bei 240 km/h. Statt der serienmäßigen Fahrwerksfedern aus Stahl kann optional ein adaptives Luffedersystem gewählt werden. Gegen zusätzlichen Aufpreis ist dann das Fahrwerk mit E-Active Body Control erhältlich (Testwagenausstattung), das Wank-, Nick- und Hubbewegungen entgegenwirken soll und zusätzliche Fahrmodi unterstützt. Gerade im Stadtverkehr ist durch die auftretenden Karosseriebewegungen jedoch spürbar, dass sich die physikalischen Gesetzmäßigkeiten eines knapp 2,5 Tonnen schweren SUVs nicht ohne Weiteres außer Kraft setzen lassen. Außerorts kommt bei zunehmender Geschwindigkeit mehr Ruhe ins Fahrzeug. Das System (Fahrmodus Curve) neigt sich zwischen 30 und 160 km/h aktiv in die Kurve und reduziert somit die Seitenneigung deutlich, dennoch kann man sich den hohen Aufpreis von 7.540 Euro getrost sparen. Da das GLE Coupé kein Fliegengewicht ist, fällt der Verbrauch im ADAC Ecotest mit 8,2 Litern Diesel auf 100 Kilometer hoch aus. Vorbildlich sind hingegen die Emissionen, die durch einen zusätzlichen SCR-Katalysator mit Ammoniak-Sperrkat sehr gering sind – das gibt die vollen 50 Punkte im Schadstoff-Kapitel und insgesamt drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Bereits in der Basisversion sind für das GLE Coupé 400 d knapp 80.000 Euro fällig. Mit zusätzlichen Extras kostet der Testwagen fast 120.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q8, BMW X6, Porsche Cayenne Coupé.

- +** umfangreiche Sicherheitsausstattung, guter Fahrkomfort, sehr gute Abgasreinigung, kraftvoller und kultivierter Diesel
- Bediensystem mit großem Ablenkungspotenzial, Anschaffung und Unterhalt sehr teuer, teils kleinliche Aufpreispolitik, hoher Kraftstoffverbrauch, keine Dachreling erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **4,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	4,4
	Senioren	3,0
	Langstrecke	1,9
	Transport	2,2
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	3,5

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,7 Verarbeitung

⊕ Das GLE Coupé ist standesgemäß verarbeitet, Mercedes lässt es im Detail jedoch etwas schleifen. So hat der Lichtschalter beim Anfassen leichtes Spiel, die kompletten Türverkleidungen bewegen sich merklich, wenn man die Türen zuzieht, und die Lenkstockhebel wirken nicht so hochwertig, wie man das von einem 120.000 Euro-Mercedes erwarten würde. Die Materialien im Innenraum sind ansonsten durchweg hochwertig, in dieser Fahrzeug- und Preisklasse dürften die Kunststoffe der Türverkleidungen aber komplett bis unten geschäumt sein. Der Unterboden ist sowie

die gesamte Karosserie sorgfältig gestaltet. Insgesamt spürt man Oberklasse-Flair im Benz, manche Details sind jedoch fragwürdig. Rechts neben den dominanten Displays ist eine Luftdüse inklusive Lamellen angedeutet – sie ist allerdings eine geschlossene Blende und hat keine Funktion. Das passt nicht zu der Anmutung eines solchen Autos. Die Designer wollten anscheinend eine symmetrische Anordnung erreichen, denn links der Displays findet man eine identisch aussehende Luftdüse, die funktionsfähig ist.

2,8 Alltagstauglichkeit

In der Stadt kommt man sich mit dem GLE Coupé deplatziert vor: Mit einem Wendekreis von 12,2 m lässt sich das knapp 5 m lange und fast 2,20 m breite Auto (inklusive Außenspiegel) nicht immer leicht durch den urbanen Dschungel manövrieren.

⊕ Das GLE Coupé 400 d ist serienmäßig mit einem 65 Liter großen Tank ausgerüstet. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 8,2 l Diesel auf 100 km kommt man damit etwa 790 km weit. Optional kann der Kraftstoffbehälter auf 85 l erweitert werden – damit sind Reichweiten von bis zu 1.035 km möglich. Der AdBlue-Tank fasst üppige 31 l und der Einfüllstutzen befindet sich gut zugänglich direkt neben dem Tankstutzen. Bei den Transportqualitäten markiert das GLE Coupé den

starken SUV: Die mögliche Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 620 kg, davon können bis zu 100 kg auf einem entsprechenden Dachträgersystem transportiert werden. Die Anhängelast liegt bei üppigen 2,7 t für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast beträgt hohe 108 kg.

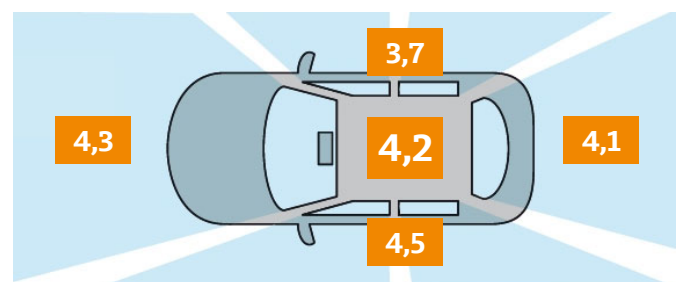
⊖ Bei einer Reifenpanne ist man mit der serienmäßigen Ausstattung verloren, es befindet sich kein Hilfsmittel an Bord. Gegen Aufpreis gibt es Reifen mit Notlaufeigenschaften, Notrad, Bordwerkzeug (Wagenheber und Radmutter-schlüssel) oder Pannenset. Für das GLE Coupé gibt es keine Dachreling, die die Montage eines Dachträgers vereinfachen würde.

2,4 Licht und Sicht

⊕ Serienmäßig leuchten beim GLE Coupé Multibeam-LED-Scheinwerfer die Straße aus. Sie verfügen über eine Kurvenlichtfunktion und einen Fernlichtassistenten, der dynamisch andere Verkehrsteilnehmer ausblendet; zudem bieten sie ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. Die Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht ist hell und bietet einen sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert. Die Übersicht über den Verkehr ist dank der hohen Sitzposition gut, das vordere Fahrzeugende kann der Fahrer lediglich abschätzen. Das hintere Ende lässt sich besser einsehen, niedrige Hindernisse bleiben durch das hohe Heck unerkannt. Zum Glück ist die Rückfahrkamera mit Parksensoren vorn und hinten inklusive Parkassistent serienmäßig. Optional sind ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Assistent für das Rangieren mit dem Anhänger verfügbar. Beide Außenspiegel lassen sich beheizen und haben einen zusätzlichen asphärischen Abschnitt, der den toten Winkel verkleinert. Der linke Außen- sowie der Innenspiegel blenden

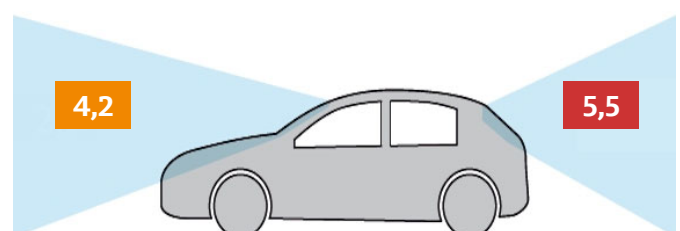
Rundumsicht

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.



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. Diese Funktion gibt es aber nur mit der optionalen Augmented-Reality-Ausstattung.

⊖ Die beheizte Scheibenwaschanlage ist lediglich gegen Aufpreis an Bord. Eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage wird nicht angeboten.

3,0 Ein-/Ausstieg

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

⊕ Die Scheinwerfer sowie Spiegelleuchten erhellen den Bereich rund um das Fahrzeug beim Auf- und Abschließen. Besonderheit: Die seitlichen Spots projizieren den Mercedes-Stern neben das Fahrzeug. Gegen Aufpreis werden die Türen per Softclose-Funktion sanft ins Schloss gezogen.

1,9 Kofferraum-Volumen

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

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

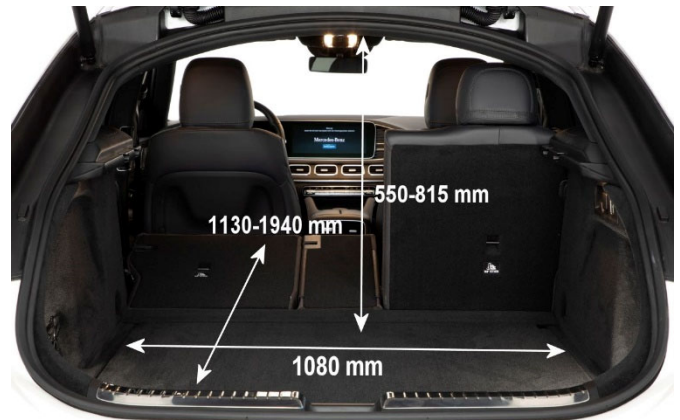
⊕ Der Kofferraum lässt sich dank der großen Heckklappe gut nutzen. Die Klappe schwingt erfreulich weit auf – erst ab über zwei Meter Körpergröße läuft man Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Eine elektrische Heckklappenbetätigung zählt beim GLE Coupé zur Serienausstattung. Ordert man zusätzlich das Keyless-Go-Paket,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

⊖ Die Ladekante liegt mit 86 cm recht hoch und innen stört eine kleine Stufe von neun Zentimetern. Hat man das



Die Sicht nach schräg hinten hat sich gegenüber dem Vorgängermodell etwas verbessert.

⊖ Die Fondtüren werden lediglich an zwei Rastungen offen gehalten, zudem fehlen im Innenraum hilfreiche Haltegriffe, die das Ein- und Aussteigen erleichtern würden. Der Mercedes ist mit 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.



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

Luftfederwerk bestellt, lässt sich das Heck per Knopfdruck fünf Zentimeter absenken, um das Be- und Entladen zu erleichtern. Beim Öffnen der Heckklappe liegt zunächst die Hutablage im Weg, die nach vorn umgeklappt wird. Die Gepäckraumabdeckung lässt sich zwar ausbauen, kann allerdings nicht unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Um den angehobenen Kofferraumboden oben zu halten, muss ein simpler Haltestab umständlich ausgefädelt und in Position gebracht werden.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das SUV ist ab Werk mit einer dreiteilig klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus einfach und ohne großen Kraftaufwand entriegeln und umlegen. Serienmäßige Verstaumöglichkeiten sind im Kofferraum rar. Man findet lediglich zwei Taschenhaken und eine Netztasche auf der linken Seite. Gegen Aufpreis bietet das GLE Coupé zusätzlich ein Netz zur Gepäckraumabtrennung,

einen abschließbaren Ladeboden sowie Teleskopstangen zum variablen Unterteilen des Gepäckraums.

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

2,2 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Auch das neue GLE Coupé kommt mit dem Mercedes-Bediensystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Zur Darstellung dient ein 12,3 Zoll großes Display, das nicht zum Fahrer geneigt ist und neben dem ebenso großen Kombiinstrument-Display thront. Bei diesem Bediensystem hat der Fahrer die Wahl, ob er Befehle über die Touchflächen am Lenkrad, das Touchpad auf der Mittelkonsole, den Touchscreen selbst oder die Sprachsteuerung eingibt. Bei letzterer klappt die Erkennung auch umgangssprachlich formulierter Sätze erstaunlich gut. Die Bedienstruktur des Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell, hier ist Mercedes ein großer Fortschritt gelungen. Die Handhabung der Touchpads 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. Gleiches gilt für den Bordcomputer beziehungsweise die Funktionen des digitalen Kombiinstrument, das sich über die linke Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkereglers. 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 und der Gebläseintensität umständlich über Wipptasten und der Wert wird nicht im Bedienteil, sondern im Infotainmentdisplay angezeigt.

⊖ 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.



Der GLE besticht durch gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.

0,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das GLE Coupé ist bereits serienmäßig mit umfangreichen Multimedia-Funktionen ausgestattet. Ein Festplatten-Navigationssystem samt Echtzeitverkehrs-Informationen, DAB+-Radio, Bluetooth-Freisprechen und -Audiostreaming, kabellose Smartphone-Ladestation, USB-Anschlüsse sowie das MBUX-System mit Spracherkennung, Remote Control, WLAN-Hotspot, Internet-Browser sowie Apple CarPlay und Android Auto sind immer an Bord. Das Navigationssystem berücksichtigt neben der konventionellen Zieleingabe per Land, Ort, Straße und Hausnummer zusätzlich das

what3words-Adress-System. Hier kann ein gewünschtes Ziel per Dreiwortadresse eingegeben werden, das einem definierten 3 x 3 m großen Quadrat der Welt entspricht. Gegen Aufpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion. Anstatt der Navikarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Zentraldisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepefeile ergänzt. Zudem bietet der Mercedes eine Car-to-X-Kommunikation, mit der sich entsprechend ausgestattete Fahrzeuge über eine

zentrale Datenbank über Gefahren wie Pannenfahrzeuge und Glatteis informieren. Optional sind weitere Multimedia-Komponenten wie hochwertige Lautsprechersysteme erhältlich. Zudem kann man das GLE Coupé für privates Car Sharing vorbereiten lassen.

2,0 Raumangebot vorn

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

2,7 Raumangebot hinten

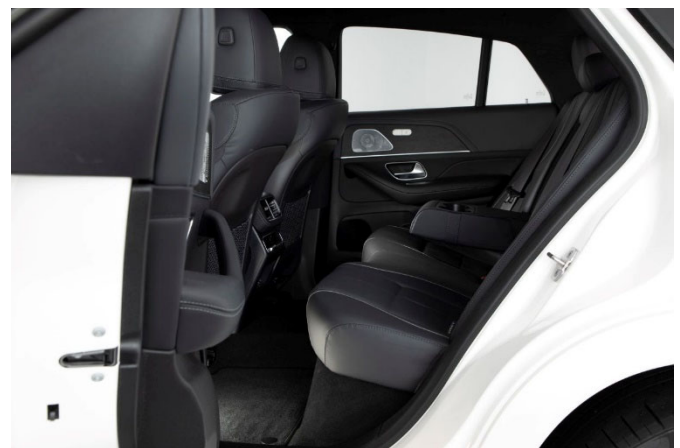
Im Fond limitiert die Kopffreiheit die Personengröße auf rund 1,90 m, hier macht sich die nach hinten abfallende Dachlinie des Coupés bemerkbar. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, würde die Beinfreiheit für über zwei Meter große Personen ausreichen. Gefühlt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

2,6 Innenraum-Variabilität

Für das GLE Coupé gibt es keine verstellbaren Rücksitze, die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt klappbar. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen selbst Ein-Liter-Flaschen problemlos auf. Das Handschuhfach ist klimatisier- und abschließbar. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Zwei Becher

⊖ Die USB-Schnittstellen beschränken sich ausschließlich auf USB-C-Anschlüsse, sodass unter Umständen kostenpflichtige Adapterkabel erforderlich werden.

Die Innenbreite ist ebenso großzügig bemessen. Das Raumempfinden fällt passabel aus, die wuchtige Mittelkonsole und das große Armaturenbrett wirken einschränkend.



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

bekommt man in der Mittelarmlehne unter, außerdem sind kleine Türfächer vorhanden.

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

1,7 KOMFORT

1,8 Federung

Standardmäßig ist das GLE Coupé mit einem konventionellen Fahrwerk mit Stahlfederung ausgestattet. Gegen Aufpreis stehen das Airmatic-Fahrwerk mit Luftfedern und adaptiven Dämpfern sowie (als zusätzliche Ergänzung) die E-Active Body Control (Testwagenausstattung) zur Verfügung. Das High-End-Fahrwerk kostet gegenüber der Serienausstattung fast 10.000 Euro Aufpreis, soll Wanken sowie Nicken minimieren und legt das Auto je nach Einstellung in die Kurve, ähnlich wie bei einem Motorrad oder ICE bei Kurvenfahrt. Zudem scannt ein Kamerasystem die Fahrbahnoberfläche, um die Aufhängung auf Fahrbahnunebenheiten vorzubereiten. Aufgrund des hohen Aufpreises ist die Erwartungshaltung an das vollaktive,

elektrohydraulische Fahrwerk auf 48-Volt-Basis entsprechend groß. Doch das System hinterlässt einen etwas durchwachsenden Eindruck. Nick- und Wankbewegungen kann es bei flotterer Fahrt nicht wegzaubern und die Vorbereitung des Fahrwerks auf ausgeprägte Bodenwellen und Unebenheiten funktioniert nur, wenn das System genug Zeit für das Scannen und Vorbereiten hat - fährt man beispielsweise um die Kurve, kann es meistens nicht mehr reagieren. Wenn es aber funktioniert, dann ist beeindruckend, welche Unebenheiten selbst mit großen Hub kaum noch zu spüren sind. Die aktivierte Kurvenneigungsfunktion (Fahrmodus Curve) im Geschwindigkeitsbereich

von 30 bis 160 km/h ist dagegen zuverlässig zu spüren und zu "erkennen".

⊕ Das Luftfahrwerk des Testwagens ist auf größtmöglichen Komfort ausgelegt, leidet aber deutlich unter der optionalen, 21 Zoll großen Mischbereifung mit nicht gerade schmächtigen Breiten: 275er Gummis vorn und sogar 315er hinten machen optisch zwar etwas her, sind jedoch richtig schwer. So bekommt die an sich sensibel ansprechende Federung die

hohen ungefederten Massen nicht immer in den Griff und lässt das GLE Coupé auf kurzen Wellen oder Querfugen unbeholfen abrollen. Vor allem Kanaldeckel sind auffällig, hier versetzt die Hinterachse deutlich. So vergeudet der große Benz sein unbestritten riesiges Komforttalent, denn abgesehen von diesen Fahrzuständen ist man im GLE Coupé geradezu wie in Watte gepackt unterwegs. Bodenwellen auf Autobahn und Landstraße werden meist unaufgeregt wegmoderiert, sanft wogend gleitet man dahin.

1,6 Sitze

⊕ Der Testwagen hat die teuren Multikontursitze an Bord, die 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 in einem kleinen Bereich verstellt, um Ermüdungserscheinungen vorzubeugen. Gibt man dem Auto per Menü seine Körpergröße vor, dann stellt sich der Sitz automatisch entsprechend ein –

Mercedes trifft hier die persönlichen Vorlieben der Tester recht gut. Kostenpflichtig kann man zusätzlich eine Memoryfunktion für die Vordersitze ordern. Hinten sitzt man recht bequem, allerdings nicht ganz so komfortabel wie vorn.

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

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 angenehm ruhig – selbst wenn man schnell unterwegs ist. So herrscht im Test-GLE Coupé bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 64,6 dB(A) – ein guter Wert. Der Motor hält sich akustisch zurück, Windgeräusche

wirken nicht störend und trotz der breiten Reifen sind selbst die Abrollgeräusche kein größeres Thema. Und wem das zu leise ist, der kann gegen Aufpreis einen sportlicheren Motorsound im Innenraum bestellen. Bei Auswahl eines sportlichen Fahrmodus wird der im Innenraum hörbare Klang des Motors beim Beschleunigen über das Soundsystem verstärkt.

1,5 Klimatisierung

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

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

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Im GLE Coupé gibt es den R6-Turbodiesel in zwei Leistungsstufen: mit 272 PS und wie im Testwagen mit 330 PS. Letzterer liefert ein maximales Drehmoment von 700 Nm zwischen 1.200 und 3.200 Touren. Das stattliche und

knapp 2,5 t schwere SUV ist damit souverän unterwegs. Man kann zügig überholen – die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 3,8 s abgeschlossen. Von 15 auf 30 km/h vergehen gerade einmal 1,6 s.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Mercedes hat sich mit der neuesten Ölmotoren-Generation (in Stuttgart nennt man Diesel seit jeher Ölmotor) von der V-förmigen Zylinderanordnung abgewandt und stellt die sechs Brenn-kammern in Reihe auf. Eine kluge Wahl, erweist sich der Reihensechser einem V-Motor schwingungstechnisch doch deutlich überlegen. Das getestete GLE Coupé ist der fahrende Beweis: Der Diesel läuft derart geschmeidig, dass man ihn lediglich als sympathisch grummelnden Begleiter wahrnimmt. Ungehörliches Brummen oder Dröhnen ist dem Motor nicht zu bescheinigen,

zudem überzeugt die Art der Kraftentfaltung. Schon ab 1.200 Umdrehungen stellt der Diesel dank zweistufiger Aufladung sein volles Drehmoment von 700 Nm bereit und hält diesen Wert bis zu 3.200 Touren. Danach ist aber nicht Schluss, da das Drehmoment anschließend noch lange auf hohem Niveau bleibt. Die maximale Leistung von 330 PS liegt im weiten Bereich von 3.600 bis 4.200 Umdrehungen an. Ergebnis: Der Dieselmotor wuchtet das schwere SUV in jedem Drehzahlbereich mit Nachdruck voran.

1,1 Schaltung/Getriebe

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

zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt geschieht schnell. Wichtig im Alltag: Die feinfühligke 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.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Ein knapp 2,5 t schweres und 1,73 m hohes SUV stellt die Fahr-dynamikentwickler auf die Probe, da man heutzutage selbst diesen Fahrzeugen eine Form der Dynamik überstülpen will. Mercedes wollte offensichtlich dem Coupé nicht krampfhaft Sportlichkeit anzuerziehen, sondern Fahrwerk und ESP konsequent auf Sicherheit abzustimmen. So greift das elektronische Stabilitätsprogramm schon bei der ersten Lenkbewegung im Parcours des ADAC Ausweichtest ein, regelt dann weiterhin und lässt den großen Mercedes in Folge leicht untersteuernd und erstaunlich präzise um die Pylonen rollen.

Das ist zwar tatsächlich nicht dynamisch, aber eben sicher. Vor allem gibt es kein Überbremsen des kurvenäußeren Vorderrads und damit kein Schieben in den Gegenverkehr, wie oftmals bei großen und schweren SUV. Auch bei alltäglichen Situationen, wie einfachen Lastwechseln oder Bremsmanövern in einer Kurve, bleibt das Coupé Herr der Lage und moderiert die Situation recht gelassen, also spur-stabil. Serienmäßig ermöglicht der Allradantrieb 4Matic dank variabler Verteilung des Antriebsmoments auf Vorder- und Hinterachse eine einwandfreie Traktion.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung im GLE Coupé gefällt, so richtig rund ist sie jedoch nicht. Um die Mittellage ist sie auf der Landstraße noch gut definiert. Steuert man dann eine Kurve an, fällt das Abschätzen des richtigen Lenkwinkels etwas schwer. Das Lenkkraftniveau ist aufgrund der komfortorientierten Auslegung angesichts des massigen Autos eher niedrig, 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 auf schmalen Landstraßen Konzentration erforderlich, denn besonders viel

Platz zum Korrigieren bleibt oft nicht. Insgesamt ist dies aber kein Beinbruch, mit etwas Gewöhnung kommt man flüssig selbst durch Wechselkurven. Wirklich wohl fühlt sich das GLE Coupé eher auf der Autobahn. Hier schnurrt es unaufgereggt durch die Kurven und zeigt Langstrecken-Talent.

⊖ Beim Rangieren oder schnellen Lenkmanövern verhärtet die Lenkung kurzzeitig, sodass der Kraftaufwand ansteigt.

1,8 Bremse

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

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Testwagen bereits nach 33,2 m (Durchschnittswert aus zehn Einzelmessungen) – ein guter Wert, nicht nur unter den schwergewichtigen SUV-Kollegen. Das Pedalgefühl kann rundum überzeugen, die Bremse spricht gut an und lässt sich feinfühlig dosieren.

1,3 SICHERHEIT
























0,6 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 auch ein Notbremssystem und erkennt Fußgänger sowie Radfahrer. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven und Kreisverkehr) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten annähern. 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. 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. Serienmäßig ist die Erkennung von Geschwindigkeitslimits dabei: Der optionale Verkehrszeichen-Assistent zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehre. Erkannte Beschränkungen können in den Tempomaten beziehungsweise den Abstand-Tempomaten übernommen werden. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Mercedes GLE erreicht im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 91 Prozent der erreichbaren Punkte und fünf

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

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

2,0 Kindersicherheit

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

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

2,4 Fußgängerschutz

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

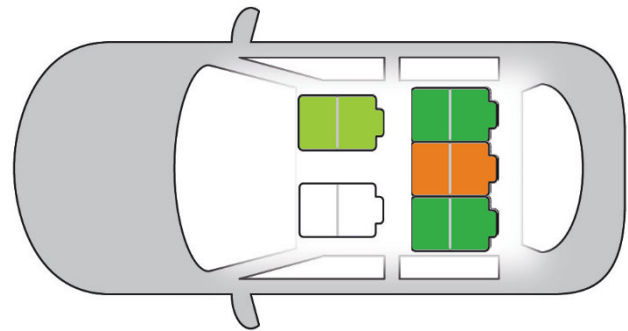
Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann einen Schutzreflex auslösen. Das Gehör koppelt sich kurz ab und schützt sich so vor den lauten Crashgeräuschen.

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

„kinderleicht“ deaktivieren. An der elektrischen Heckklappe besteht durch die auftretenden Schließkräfte Einklemm- und Verletzungsgefahr.

Kindersitze

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



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

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

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest kommt das GLE Coupé 400 d auf einen Durchschnittsverbrauch von 8,2 l Diesel pro 100 km. Das ist viel für ein modernes Auto, auch wenn es sich um einen SUV handelt. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 261 g/km, wofür der Schwabe keinen einzigen von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,5, außerorts bei 7,1 und auf der Autobahn bei 9,9 l auf 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Das GLE Coupé verfügt neben den üblichen Katalysatoren wie Oxikat und Partikelfilter über einen sehr effektiven SCR-Katalysator zur Reduzierung der Stickstoffoxide. So bleibt er in allen Betriebszuständen im Ecotest sauber und kann die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffe erzielen. Da aus dem CO₂-Kapitel keine Punkte hinzukommen, bleibt es bei 50 Punkten und damit bei drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

4,9 AUTOKOSTEN

4,9 Monatliche Gesamtkosten

⊖ 79.634 Euro (bei aktuell 16 % Mehrwertsteuer) als Grundpreis für das GLE Coupé 400 d sind ein Statement. Darf es dann noch etwas mehr Ambiente und Technik sein, ist man schnell beim Kaufpreis des Testwagens: 118.552 Euro. Nach dem Kauf geht es weiter: Nach WLTP-Norm zieht der deutsche Fiskus 497 Euro Steuer pro Jahr ein und die Versicherer verlangen für Teil- und Vollkasko richtig viel Geld sehen (TK 29, VK 28). Zumindest ist für das GLE Coupé ein einigermaßen moderater Restwertverlauf zu erwarten.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

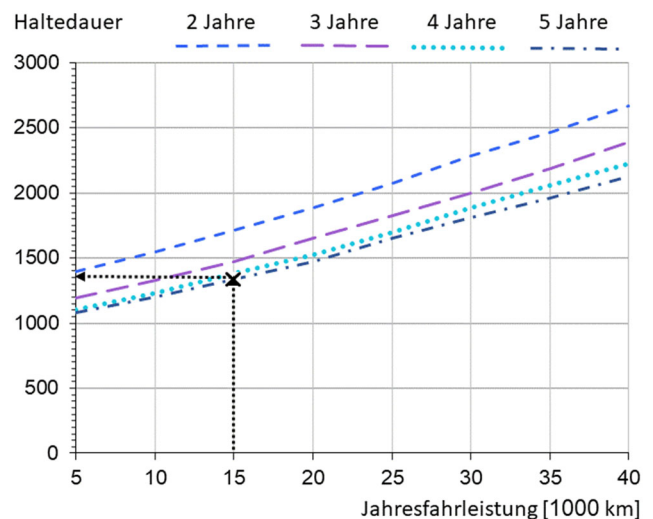
Landstraße	7,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

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

Gesamtverbrauch	8,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1334 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	350 e 4MATIC 9G-TRONIC	350 d 4MATIC 9G-TRONIC	350 de 4MATIC 9G-TRONIC	400 d 4MATIC 9G-TRONIC	53 AMG 4MATIC+ SPEEDSHIFT TCT 9G	63 AMG 4MATIC+ SPEEDSHIFT TCT 9G	63 AMG S 4MATIC+ SPEEDSHIFT TCT 9G
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1991	6/2925	4/1950	6/2925	6/2999	8/3982	8/3982
Leistung [kW (PS)]	245 (333)	200 (272)	235 (320)	243 (330)	336 (457)	420 (571)	450 (612)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	700/0	600/1200	700/0	700/1200	520/1800	750/2250	850/2500
0-100 km/h [s]	6,9	6,6	6,9	5,7	5,3	4,0	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	226	210	240	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	0,9 S	7,4 D	0,7 D	7,5 D	10,6 SP	12,2 SP	12,2 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	34	182	29	183	212	262	263
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	22/28/29	22/28/29	22/28/29	22/29/29	22/32/33	22/32/33
Steuer pro Jahr [Euro]	40	485	190	487	350	442	446
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1195	1250	1249	1295	1441	1879	1979
Preis [Euro]	75.377	74.414	77.140	79.634	90.677	126.034	136.822

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

6-Zyl. Bi-Turbodiesel (Reihe), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.925 ccm
Leistung	243 kW/330 PS bei 3.600 1/min
Maximales Drehmoment	700 Nm bei 1.200 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	6,9/7,7 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	183/201 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,89 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/50 R20
Länge/Breite/Höhe	4.939/1.947/1.730 mm
Leergewicht/Zuladung	2.295/745 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	655/1.790 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)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Reifengröße Testwagen	275/45 R21 107Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,8/12,1 m
EcoTest-Verbrauch	8,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,5/7,1/9,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	218 g/km (WTW* 261 g/km)
Reichweite	790 km
Innengeräusch 130 km/h	64,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.165 mm
Leergewicht/Zuladung	2.420/620 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/870/1.435 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	210 Euro
Fixkosten	203 Euro	Wertverlust	774 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1334 Euro		
Steuer pro Jahr	497 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/28/29		
Basispreis GLE Coupé 400 d AMG Line 4MATIC 9G-TRONIC	82.824 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.03.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	118.552 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.840 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 der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.088 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.239 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/418 Euro°
Head-up-Display	1.264 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	998 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/394 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	522 Euro°

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 (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/418 Euro°
Lenkradheizung	302 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (40:20:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (vollelektrisch)	1.114 Euro
Metalllackierung	1.021 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.856 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

4,9

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

Stand: August 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer