



## Mercedes GLK 250 CDI BlueTEC 4Matic 7G-Tronic Plus (DPF)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Das Facelift des Mercedes GLK beinhaltet neben einigen optischen Neuerungen, die das SUV moderner wirken lassen, vor allem neue Assistenzsysteme sowie optimierte Motoren. Der 250 CDI BlueTEC erfüllt dank Harnstoffeinspritzung (AdBlue) die Euro-6-Abgasnorm, kann aber trotz der guten Schadstoffbewertung aufgrund des zu hohen Verbrauchs nur drei Sterne im ADAC EcoTest einfahren. Der 204 PS starke Dieselmotor sorgt in Verbindung mit dem serienmäßigen Automatikgetriebe für ein angenehmes Fahrgefühl. Eine Vielzahl an modernen und sehr empfehlenswerten Assistenzsystemen sowie gute Crash-Ergebnisse sorgen für ein hohes Sicherheitsniveau. Aber auch der Fahrkomfort liegt dank adaptivem Fahrwerk und modifizierter Lenkung hoch. Insgesamt ein brauchbares SUV mit viel Platz im Innenraum und guten Fahreigenschaften. Einzige echte Kritikpunkte sind der hohe Verbrauch sowie der sehr hohe Anschaffungspreis von 46.142 Euro. Mit einigen sinnvollen Extras wie Fahrerassistenzpaket oder Intelligent Light System ist schnell die 50.000-Euro-Marke überschritten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi Q5, BMW X3, Volvo XC60.

**+** gute Verarbeitung, hoher Fahrkomfort, kräftiger Motor, sehr saubere Abgase (erfüllt Schadstoffnorm Euro 6), hohe aktive und passive Sicherheit

**-** hoher Verbrauch, sehr teuer in der Anschaffung



### ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

4,0 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,2 Senioren

2,0 Langstrecke

2,6 Transport

2,1 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2012  
Text: D. Silvestro

2,4

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

### Verarbeitung

**+** Mit dem Facelift erhält der GLK eine neue Fahrzeugfront, welche nicht mehr ganz so kantig wirkt und das Fahrzeug moderner aussehen lässt. Auch das Interieur wurde komplett überarbeitet, fühlt sich nun hochwertiger an und versprüht einen noblen Charakter. An der ein oder anderen Stelle wird zwar immer noch billig wirkendes Hartplastik verbaut, doch die Bereiche liegen nicht im Sichtfeld des Fahrers und stechen somit nicht direkt ins Auge. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung abgedichtet. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, den Deckel kann man leicht abschrauben. Gegen Aufpreis gibt es ein Offroad-Paket (nicht im Testwagen), welches eine Bergabfahrkontrolle, ein spezielles Geländeprogramm, welches ESP und Getriebesteuerung für das Gelände optimiert und einen Unterfahrschutz beinhaltet. Zudem werden auf dem Display GPS-Daten, Höhenangaben und ein Kompass angezeigt.

**-** Die verchromten Seitenleisten (enthalten im Chrom-Paket) sind schmal und weit unten angebracht, somit schützen sie die Türen kaum, bei kleinen Parkremplern. Die Stoßstangen besitzen zwar einen verchromten Unterfahrschutz, doch der dient mehr der Optik, als dass er wirklich hilfreich wäre. Der Tankstutzen besitzt keinen Fehlbetankungsschutz, somit besteht die Möglichkeit, dass man versehentlich Benzin anstatt Diesel tankt, was teure Schäden nach sich ziehen kann.

2,5

### Alltagstauglichkeit

Der GLK wird mit vier vollwertigen Sitzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte ausgeliefert.

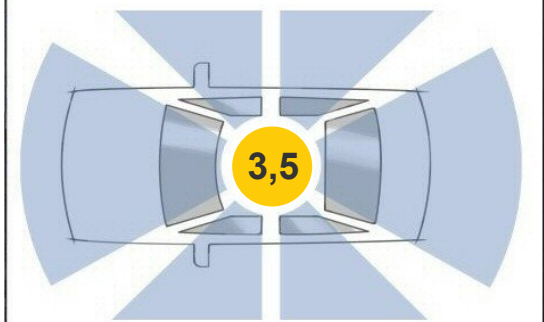
**+** Mit dem serienmäßigen 59 l Tank lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 819 km realisieren. Gegen Aufpreis gibt es auch einen 66 l Tank, wodurch sich die Reichweite weiter erhöhen lässt. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden, gegen Aufpreis ist eine Dachreling erhältlich (im Chrom-Paket enthalten). Die Anhängelast darf maximal 2.400 kg betragen. Die maximale zulässige Zuladung beträgt gute 525 kg.

**-** Bei einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem lediglich kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Gegen Aufpreis ist auch ein Faltrad lieferbar. Nur dann findet man einen Wagenheber und Bordwerkzeug im Fahrzeug vor.

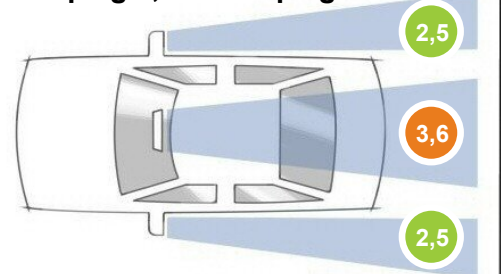


Die sehr breiten hinteren Dachpfosten behindern die Übersichtlichkeit im GLK.

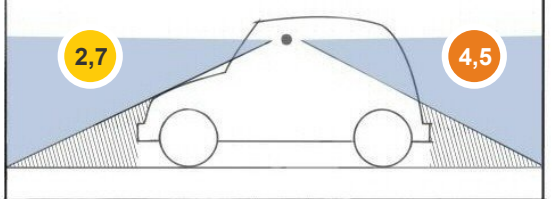
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

## 2,0 Sicht

Die Rundumsicht des Mercedes GLK ist noch zufriedenstellend. Die hinteren Dachpfosten sind recht breit und die nicht versenkbaren Kopfstützen stören etwas beim rückwärts Fahren. Die Sicht im Innen- und in den Außenspiegeln ist durchgehend akzeptabel, beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich. Hindernisse vor dem Fahrzeug werden durchschnittlich gut erkannt, hinten ist der Bodenblick allerdings aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe schlecht.

⊕ Der Fahrer kann durch die erhöhte Karosserie und die hohe Sitzposition den umliegenden Verkehr gut überblicken. Als Extras ist ein selbstabblendender Innenspiegel lieferbar. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch einen selbstabblendenden Außenspiegel - dass dann allerdings nur der fahrerseitige Außenspiegel automatisch abblendet, ist unverständlich, aber leider typisch bei Mercedes-Modellen. Eine akustische Einparkhilfe für vorne und hinten, sowie eine Rückfahrkamera sind optional erhältlich. Ebenfalls erhältlich ist nun ein aktiver Park-Assistent mit automatischer Ein- und Ausparkfunktion sowie wie ein Kamerasystem, welches ein 360° Rundumsichtbild auf dem Command Bildschirm anzeigt. Das optionale Intelligent Light System beinhaltet Bi-Xenonscheinwerfer mit aktivem Kurvenlicht, dynamischer Leuchtweitenanpassung, statischem Abbiegelicht und einem adaptiven Fernlichtassistenten. Das Paket sorgt für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung und ist eine echte Kaufempfehlung.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit der fast optimalen Sitzhöhe und der hohen Türöffnung fällt das Einsteigen leicht. Es stört aber der breite und hohe Türschweller, an welche man sich schnell die Kleidung verschmutzt. Hinten ist der Zustieg recht angenehm, nur der ausladend gestaltete Radkasten und der ebenfalls sehr breite Schweller behindern etwas. Die Türbremsen können die Türen auch an leichten Steigungen problemlos offen halten und besitzen drei Rasterungen, was das Ein- und Aussteigen in engen Parklücken erleichtert. Mit der Fernbedienung lassen sich die Türen ver- und entriegeln sowie die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es auch ein schlüsselloses Zugangssystem (Keyless-Go). Am Dachhimmel gibt über jeder Tür einen Haltegriff. Beim Verlassen des Fahrzeuges leuchten die Scheinwerfer noch für einige Zeit nach und beleuchten so den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da sich das Fahrzeug auch bei noch geöffneter Tür (außer Fahrertüre) verschließen lässt.

## 3,4 Kofferraum-Volumen\*

Der GLK hat für diese Fahrzeugklasse einen recht kleinen Kofferraum. Er fasst nur ausreichende 310 l (gemessen bis unter Gepäckraumabdeckung). Bei umgeklappten Rücksitzen stehen immerhin akzeptable 630 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).

⊕ Aufgrund des kastenförmigen Aufbaus lässt sich der Kofferraum über einen weiten Bereich bis unter das Dach beladen. Unter dem Kofferraumboden findet sich weiterer Stauraum mit 45 l.



Für einen SUV wie den GLK ist der Kofferraum mit einer Größe von 310 l einfach viel zu klein.

---

## 2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt auf Wunsch automatisch (im Testwagen nicht vorhanden). Aber auch manuell kann man die Heckklappe bequem betätigen. Durch die große Öffnungshöhe der Heckklappe stoßen sich selbst Personen bis knapp 2 m Größe nicht den Kopf. Die Ladeöffnung ist groß und praxisgerecht. Durch den ebenen Ladeboden kann man das Fahrzeug leicht beladen. Die zweckmäßige Kofferraumform eignet sich recht gut zum Verstauen sperriger Gegenstände. Einzig die etwas geringe Kofferraumbreite schränkt die Nutzbarkeit ein.

---

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Das vor- und zurückklappen erfolgt mit wenigen Handgriffen und geringem Kraftaufwand. Bei vorgeklappten Rücksitzen ist der Ladeboden durchgehend eben. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es unter dem Kofferraumboden ein großes Ablagefach.

---

## 1,9 INNENRAUM

---

### 1,5 Bedienung

Die Bedienung des GLK ist weitgehend funktionell, die Eingewöhnung kurz. Die meisten Schalter sind sinnig angeordnet, vieles funktioniert elektrisch unterstützt.

⊕ Das in der Höhe und Weite einstellbare Lenkrad lässt sich dem Fahrer optimal anpassen, auch der Automatikwählhebel ist gut angeordnet - er findet sich nun am Lenkstockhebel, die Fahrstufen sind einfach anwählbar. Die großen, klar gezeichneten Instrumente können sehr gut abgelesen werden. Radio und Navigationssystem sind leicht verständlich und mittels zentralem Bedienknopf in der Mittelkonsole einfach bedienbar. Der Tempomat lässt sich einfach aktivieren, die Geschwindigkeit vorwählen. Auf Wunsch schaltet sich das Fahrlicht per Sensorsteuerung selbsttätig ein, Außen- und Innenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Helle Leseleuchten gibt es vorn und hinten. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend. Das Handschuhfach besitzt eine zufriedenstellende Größe und ist klimatisiert. Bei geöffneten Türen oder Motorhaube wird diese dem Fahrer im großen Display im Kombiinstrument angezeigt. Die elektrischen Fensterheber besitzen alle eine Auf-/Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird).

⊖ Das Klimabedienteil ist viel zu weit unten angebracht, wodurch der Fahrer den Blick stark von der Straße anwenden muss, um Einstellungen daran vorzunehmen. Die eingestellte Temperatur ist speziell tagsüber schlecht einsehbar. Die Einsteller für die Lordosenstützen sind bei tief gestelltem Sitz schlecht erreichbar, da dann der Ablagekasten in der Mittelkonsole im Weg ist. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört auch beim Angurten. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind.



**Funktionalität und Verarbeitung bleiben nach wie vor auf hohem Niveau.**

---

## 2,0 Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen haben Insassen bis zu einer Größe von 2,0 m genügend Platz, vor allem die Kopffreiheit ist üppig. Die gute Innenbreite sorgt für ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

---

## 2,4 Raumangebot hinten\*

- + Auch auf den Sitzen im Fond hat man sehr viel Bein- und Kopffreiheit. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht das Platzangebot auf den äußeren Rücksitzen für Mitfahrer bis ca. 1,90 m Größe aus.
- Der Mittelsitz eignet sich nur als Notsitz. Sind alle drei Sitze im Fond belegt, sitzt man trotz der üppigen Innenbreite beengt.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Der Beifahrersitz lässt sich in Liegeposition bringen und die Lehnen der Rückbank sind geteilt klappbar - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung der Innenraumvariabilität.

---

## 2,1 KOMFORT

---

### 2,0 Federung

- + Das AGILITY CONTROL Fahrwerk des Mercedes GLK passt die Dämpfercharakteristik automatisch dem Fahrstil und der Fahrbahnbeschaffenheit an. Lange und kurze Bodenwellen werden dadurch komfortabel abgefedert. Auch der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut. Grobe Einzelhindernisse werden dagegen recht straff bis zu den Insassen durchgereicht. Wank- und Seitenneigung sind für einen Geländewagen angenehm wenig ausgeprägt.

---

### 2,0 Sitze

- + Die Sitze sind ergonomisch geformt und bieten hohen Sitzkomfort. Lehnen und Flächen sind komfortabel gestaltet, bieten aber nur zufriedenstellenden Seitenhalt. Fahrer- und Beifahrersitz verfügen serienmäßig über eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze und eine elektrische Höhen- und Lehneinstellung. Zusätzlich kann die Sitzflächenneigung über ein Drehrad eingestellt werden. Die hinteren Sitze bieten zufriedenstellenden Komfort, aufgrund der weit nach hinten geneigten und wenig konturierten Sitzlehne fällt die Sitzposition nicht perfekt aus.

---

### 1,7 Innengeräusch

- + Der Geräuschpegel im Innenraum liegt bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) bei niedrigen 66,5 dB(A). Der Motor zeigt sich dabei akustisch kaum präsent. Fahr- und Windgeräusche dringen selbst bei hohen Geschwindigkeiten nicht unangenehm in den Innenraum.

---

### 2,3 Klimatisierung

- + Die serienmäßige Klimaautomatik THERMATIC arbeitet fein und situationsangepasst, sorgt im Sommer schnell für angenehm kühle Temperaturen. Die Heizleistung ist vorne wie hinten gut.

Der Innenraum wird in kurzer Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Auch der Fond ist mit vielen Düsen versehen. Gegen Aufpreis kann eine 3-Zonen-Klimaautomatik (THERMOTRONIC) geordert werden (im Testwagen nicht vorhanden). Die Temperatur lässt sich dann auch im Fond extra regeln. Ein Aktivkohlefilter ist nun serienmäßig an Bord.

---

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,3 Fahrleistungen\*

⊕ Der 204 PS starke Diesel-Motor muss zwar rund zwei Tonnen in Bewegung setzen, kommt damit aber dank seines hohen Drehmoments von 500 Nm erstaunlich gut zurecht. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt das SUV nur 5,4 Sekunden. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h erreicht der GLK 250 CDI relativ zügig.

---

### 2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Diesels ist insgesamt gut. Vibrationen dringen nur gedämpft in den Innenraum. Bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor unter Last zu leichtem Brummen.

---

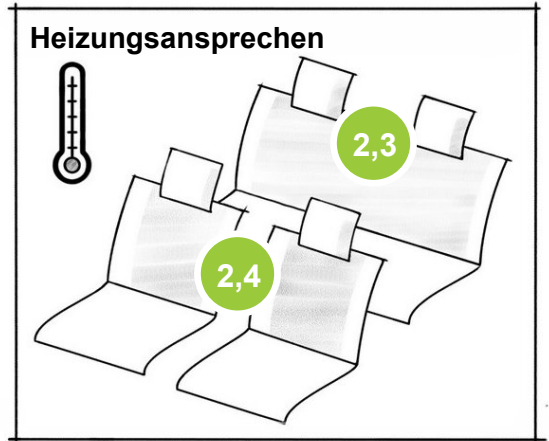
### 1,4 Schaltung

⊕ Das Siebengang-Automatikgetriebe wechselt die Stufen zügig und weitgehend ruckfrei. Auch Anfahren klappt weitgehend problemlos. Die Gänge können auch über Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden. Die Bedienung des am Lenkstock angebrachten Automatikwählhebels funktioniert einfach, einzig das Einlegen des Leerlaufs ist nicht ideal. Durch starkes Betätigen des Bremspedals im Stand wird die Autohold-Funktion aktiv. Dann kann man im Stand von Bremse gehen, ohne dass das Fahrzeug anrollt. Erst durch kurzes Betätigen des Gaspedals wird die Hold-Funktion deaktiviert.

---

### 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Gang-Abstufungen sind gut auf die Charakteristik des Motors abgestimmt. Die Ganganschlüsse passen einwandfrei. Der siebte Gang ist lang übersetzt, das senkt die Drehzahl auf Landstraße und Autobahn und hilft beim Spritsparen. Bei 130 km/h dreht der Motor mit lediglich 2.150 1/min. Eine Geländereduktion und Sperren sind aber nicht lieferbar.



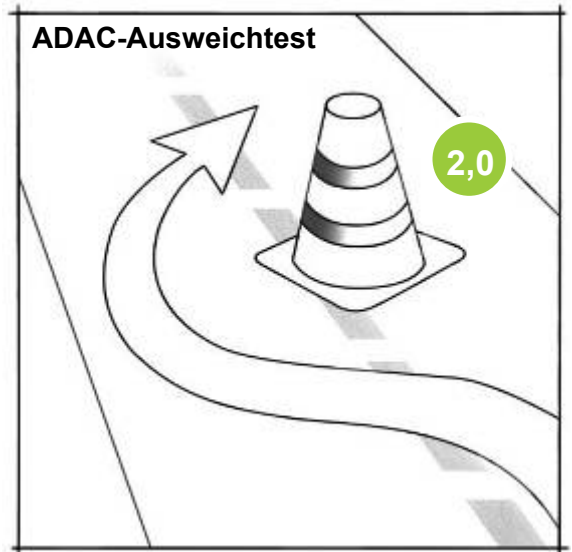
Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität ist gut bis zufriedenstellend. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls bleibt das Fahrzeug stets beherrschbar. Bei Fahrbahnverwerfungen oder Spurrillen fühlt sich das Fahrzeug etwas nervös an, es müssen öfters kleinere Lenkkorrekturen vorgenommen werden.

⊕ Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Geländewagen eine etwas stärkere Tendenz zum Untersteuern. Das früh eingreifende ESP stabilisiert das Fahrzeug, so dass der Parcours auch dank der geringen Seitenneigung unkritisch durchfahren werden kann. Durch den Allrad-Antrieb fehlt es dem GLK selbst auf rutschiger Fahrbahn nicht an Traktion. In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Wagen, zeigt aber stets ein unkritisches und gut kontrollierbares Fahrverhalten. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Auch beladen bleibt der GLK gut beherrschbar.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

### 2,2 Lenkung\*

⊕ Mit der Modellpflege erhält der GLK eine elektromechanisch unterstützte Direktlenkung. Die Lenkung spricht um die Mittellage präzise an und bietet eine ausreichende Mittenzentrierung. Sie vermittelt dem Fahrer zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Der Wendekreis geht mit 11,45 m für diese Fahrzeugklasse in Ordnung. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering.

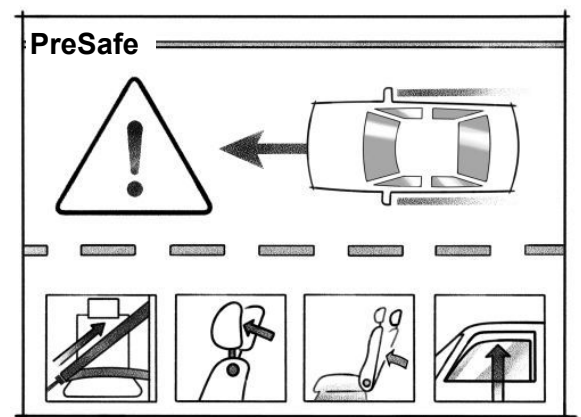
### 1,2 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der GLK 250 CDI lediglich 33,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli PZero der Größe vorne: 235/50R19W; hinten: 255/45R19W). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Beim Bremsen in der Kurve zeigt das Fahrzeug ein stabiles Verhalten.

## 1,8 SICHERHEIT

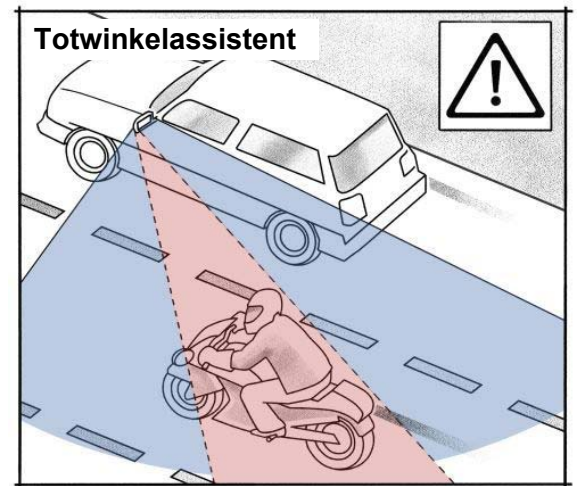
### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der GLK bietet eine Reihe an aktiven Sicherheitssystemen. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent. Gegen Aufpreis gibt es das Fahrerassistenz-Paket, welches neben ACC mit Notbremssystem auch einen Totwinkel- und Spurhalteassistenten beinhaltet.

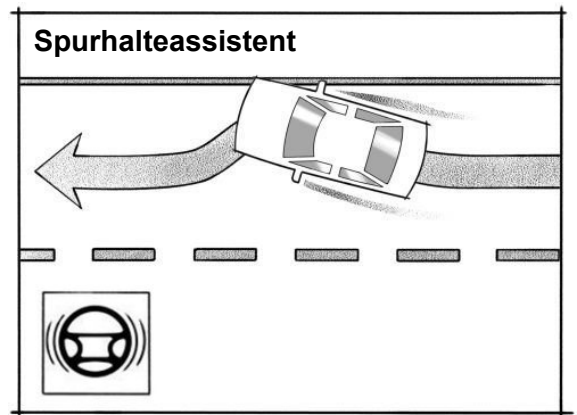


Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

Das Notbremssystem (Pre-Safe Bremse) warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision mit einem vorausfahrenden oder stehenden Fahrzeug und leitet selbstständig eine Notbremsung ein. Dadurch können schwere Auffahrunfälle vermieden werden. Im Notbremssystem enthalten ist auch der adaptive Bremsassistent BAS Plus. Er unterstützt den Fahrer bei einer starken Bremsung und stellt soviel Bremsdruck zur Verfügung, dass ein Unfall mit dem vorausfahrenden Fahrzeug vermieden werden kann (Zielbremsung). Beim optional erhältlichen Pre-Safe-System werden bei einer drohenden Kollision oder ESP-Einsatz die reversiblen Gurtstraffer gestrafft, offene Fenster geschlossen und der Beifahrersitz in eine günstige Position gebracht. Damit wird das Verletzungsrisiko der Insassen gesenkt. Der Spurhalte-Assistent warnt den Fahrer über Vibrationen am Lenkrad beim Überfahren einer gestrichelten Linie ohne Blinker; bei einer durchgezogenen Linie wird zusätzlich über ESP-Einsatz das Auto wieder zurück in die Spur "gedrückt" (aktiver Spurhalteassistent im Fahrerassistentenpaket). Der Totwinkelassistent (Aufpreis) zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich ein anderer Verkehrsteilnehmer seitlich im Toten Winkel befindet - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird er zusätzlich akustisch gewarnt. Der Müdigkeitswarner "Attention Assist" erstellt ab Fahrtbeginn ein Fahrerprofil (Lenkverhalten, Bremsverhalten,...), ändert sich dieses während einer längeren Fahrt gravierend (z.B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen, eine Pause einzulegen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist das Intelligent Light System erhältlich, welches neben Xenonscheinwerfern mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht auch einen adaptiven Fernlichtassistenten beinhaltet. Das Intelligent Light System bietet einen deutlichen Sicherheitsgewinn und gilt als echte Kaufempfehlung. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die hellen Bremslichter (mit 8 Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. Der serienmäßige Lenkassistent STEER CONTROL hilft dem Fahrer, das Fahrzeug in einem instabilen Fahrzustand zu beruhigen. Dazu wird am Lenkrad über ein Lenkradmoment dem Fahrer ein Lenkhinweis übermittelt. Das System kann auch helfen, den Gierimpuls zu kompensieren, wenn der GLK auf einer Fahrbahn mit rechts und links unterschiedlichen Reibwerten bremst, beispielsweise auf einer einseitig vereisten Winterfahrbahn. Der Lenkassistent gibt dem Fahrer über das Lenkrad einen Hinweis auf die Drehrichtung am Lenkrad, damit der Gierimpuls ausgeglichen werden kann.



**Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.**



**Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.**



**Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.**

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den ADAC Crashtest erhält der GLK mit 89% der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis für den Insassenschutz. Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags vorne und hinten. Die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis. Der Fahrerplatz ist zudem mit einem Knieairbag ausgestattet.



Seat-Belt-Reminder erinnern die vorn sitzenden Personen daran, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird zudem auf dem Display im Kombiinstrument der Anschnallstatus der hinten Sitzenden angezeigt. Die crash-aktiven Kopfstützen vorne schieben sich bei einem Heckaufprall näher zum Kopf, somit wird das Risiko eines Schleudertraumas verringert. Vorne und in der hinteren Sitzreihe bieten die Kopfstützen optimalen Schutz für Insassen bis etwa 1,85 m und 1,80 m Größe. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Beim GLK ist bei Ausstattung mit COMAND Online der automatische Mercedes-Benz Fahrzeugnotruf eCall an Bord. Bei einem schweren Unfall können die Rettungsdienste automatisch verständigt werden und erhalten binnen weniger Minuten umfangreiche Informationen wie die Unfallstelle oder das jeweilige Fahrzeugmodell.

## 1,8 Kindersicherheit

- ⊕ Für die Kindersicherheit erhält der GLK bei den ADAC Crashtests gute 76% der möglichen Punkte. Von Mercedes freigegebene Kindersitze mit kompatibelem Transponder können auf dem Beifahrersitz montiert werden, der Airbag wird dann automatisch deaktiviert. Auf den äußeren Sitzen im Fond lassen sich Kindersitze einfach und stabil befestigen - auch mittels Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP Tether) zur Verankerung. Alle Fensterheber verfügen über einen früh eingreifenden Einklemmschutz.
- ⊖ Der Mittelsitz ist aufgrund der ungünstigen Sitzkontur und des geringen Abstands zwischen Gurtankpunkt und Gurtschloss für Kindersitze ungeeignet. Drei Kindersitze können nicht nebeneinander montiert werden. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

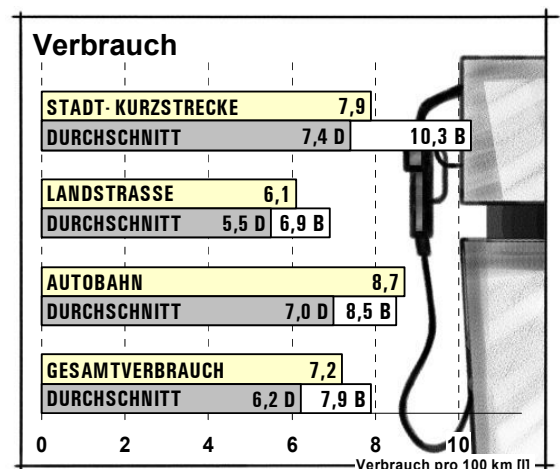
## 3,3 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erhält der GLK nur zufriedenstellende 44% der möglichen Punkte. Direkt unter der Motorhaube befinden sich zwar keine harten Bauteile, doch sind die Vorderkante und fast alle Außenbereiche der Motorhaube zu aggressiv gestaltet und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 4,6 Verbrauch/CO2\*

⊖ Der Verbrauch des GLK 250 CDI fällt insgesamt sehr hoch aus. Im ADAC Eco Test wurde ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 229 g/km ermittelt, das reicht nur für magere 14 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Der daraus resultierende Verbrauch liegt bei 7,2 l/100 km. In der Stadt wurden 7,9 l/100 km ermittelt, außerorts sind es 6,1 l und auf der Autobahn 8,7 l pro 100 km.



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

---

## 1,3 Schadstoffe

**+** Der mit moderner Euro-6-Abgastechnik ausgestattete 250 CDI BlueTec kann ein sehr gutes Ergebnis beim Schadstoffausstoß einfahren. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Der Lohn sind 47 Punkte im Schadstoffkapitel. Da der CO<sub>2</sub>-Ausstoß allerdings sehr hoch ausfällt, kann der GLK insgesamt trotz zukunftsweisender Euro-6-Technik mit 61 Punkten nur drei von fünf Sterne im ADAC EcoTest einfahren.

---

## 4,0 AUTOKOSTEN

---

### 3,3 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des GLK hoch liegt, kann er hier nicht punkten - lediglich der günstigere Dieselpreis bewahrt ihn vor einer schlechteren Bewertung.

---

### 4,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder alle zwei Jahre ein großer Service fällig.

- +** Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Die teuren Werkstattstundensätze treiben die Kosten zusätzlich in die Höhe.

---

### 1,7 Wertstabilität\*

**+** Dem GLK 250 CDI mit zukunftsweisender Abgastechnik und modernen Assistenzsystemen kann innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ein sehr guter Restwertverlauf vorhergesagt werden.

---

### 5,1 Kosten für Anschaffung\*

**-** Der Mercedes GLK 250 CDI BlueTEC ist in der Anschaffung sehr teuer. Mindestens 46.142 Euro werden fällig. Immerhin enthält die Grundausstattung das Nötigste.

---

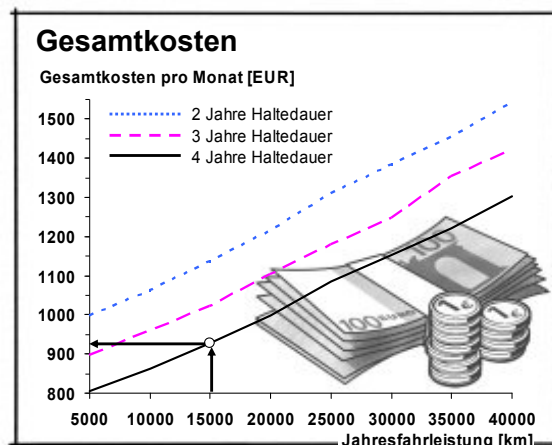
### 5,5 Fixkosten\*

**-** Die durchgehend sehr ungünstigen Einstufungen bei der Versicherung machen den GLK zu einem teuren Vergnügen. Auch die jährliche KFZ-Steuer fällt mit 307 Euro hoch aus.

4,0

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Teure Versicherung und Steuer, hohe Werkstattkosten und der hohe Anschaffungskosten sorgen trotz der guten Wertbeständigkeit absolut gesehen für hohe monatlichen Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 929 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	GLK 350 BlueEFF. 4Matic 7G-Tronic Plus	GLK 200 CDI BlueEFF. (DPF)	GLK 220 CDI BlueEFF. (DPF)	GLK 250 CDI BlueTEC 4Matic 7G-Tronic Plus (DPF)	GLK 350 CDI 4Matic 7G-Tronic (DPF)
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	4/2143	4/2143	4/2143	6/2987
Leistung [kW(PS)]	225(306)	105(143)	125(170)	150(204)	170(231)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	370/3500	350/1200	400/1400	500/1600	620/1600
0-100 km/h[s]	6,5	10,3	8,5	8,0	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	238	195	205	210	232
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,1 S	5,5 D	5,5 D	6,1 D	6,9 D
CO2 [g/km]	189	143	143	159	179
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/25/25	22/24/25	22/24/25	22/26/25	22/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	228	275	275	307	423
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1080	808	832	929	1049
Preis [Euro]	50.099	36.236	38.378	46.142	49.742

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2143 ccm
Leistung	150 kW (204 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/50R19W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,45/11,35 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>33,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,9/ 6,1/ 8,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km / <b>229g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,5dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4536/1840/1669 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2025 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1975 kg/525 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>310 l/630 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	<b>815 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (Intel. Light System)	1.660 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (FAS-Paket Plus)	2.553 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Intel. Light System)	1.660 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Intel. Light System)	1.660 Euro°
Müdigkeitserkennung (Komfort-Lenkrad)	274 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parkassistent)	857 Euro°
PRE-SAFE	393 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
Xenonlicht (Intel. Light System)	1.660 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	512 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 893°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	928 Euro
Lackierung Metallic	916 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.666 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>132 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>77 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>166 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>554 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>929 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/26/25
Grundpreis	46.142 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,2**

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

### AUTOKOSTEN

**4,0**

Betriebskosten*	3,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,4
Wertstabilität*	1,7
Kosten für Anschaffung*	5,1
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	4,0

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen