



## Mercedes-Benz GLK

### Scharfe Seite

Autotest | Ein SUV "darf" nicht mehr. Aber was verboten ist, ist nicht weniger einladend. Im Gegenteil! Das mächtige Gefühl und die kräftige Ausstrahlung eines SUV haben für viele noch immer eine große Anziehungskraft. Deswegen führt Mercedes jetzt ein kompaktes SUV ein. Dieser kleinste Offroader von Mercedes sollte trotz der bescheidenen Abmessungen genauso unbesiegbar sein wie die großen Modelle. Weiß Mercedes-Benz alle Sensationen der großen SUV in einen kleinen kompakten GLK zu bauen?

Das äußere zeigt sofort, worum es sich beim GLK handelt. Es ist nicht die Art so vieler modischer "wanna be" SUV, sondern ein Auto, das zeigt, dass ihm nichts zu viel und alles möglich ist. Die eckigen Formen sind von der Mercedes G-Klasse abgeleitet und geben auch diesem kleinen GLK eine ebenso unbesiegbare Ausstrahlung.

Auch im Interieur ist alles gerade und eckig, womit der GLK sich deutlich von der Masse abhebt. Der Fahrer sitzt nachdrücklich aufrecht und schaut durch eine relativ kleine, gerade stehende Windschutzscheibe über die Motorhaube hinweg. Das sorgt dafür, dass der GLK den Anschein erzeugt, ein unbesiegbares Fahrzeug zu sein.



Der Raum vorne im GLK ist ausgezeichnet. Auf dem Rücksitz ist der Platz für einen Wagen dieses Umfangs durchschnittlich. Der Gepäckraum misst 450 Liter, etwas unterdurchschnittlich in diesem Segment. Um klar zu machen, dass auch dieses kleinste SUV ein richtiger Mercedes ist, wird aller üblicher Luxus mitgeliefert. So ist die Heckklappe (optional) elektrisch bedienbar. Für einfacheres

Rückwärts-Einparken ist das Auto mit einer nach hinten schauenden Kamera ausgestattet.

## Leistungsdrang

Bei der Einführung wird der GLK mit zwei Sechszylinder-Motoren angeboten, später folgen die leichteren Motoren. Ein siebenstufiges Automatikgetriebe (mit der Möglichkeit, manuell zu schalten) ist standardmäßig montiert. Für diesen Test wurde der GLK sowohl mit dem 350 (3,5 Liter Sechszylinder-Benzinmotor) als auch mit dem 320 CDI (3,0 Liter Sechszylinder-Dieselmotor) gefahren. Beide machen dieses gebildet aussehende SUV zu einer richtigen Bestie.

Die Motoren reagieren sehr begierig auf das Gaspedal, die Benzinvariante etwas schärfer. Ein vorsichtiger Druck aufs Gaspedal reicht schon, um mit einer kräftigen Bewegung wegzufahren. Für den, der einmal die überreichliche Leistung erkannt hat, ist die Verlockung groß, jede Chance zu ergreifen, um die komplette Motorleistung zu benutzen. Immer wieder ertönt ein tiefer und mächtiger Laut (auch beim Dieselmotor!) und bahnt sich wie ein Bullenreißer einen Weg durch den übrigen Verkehr. Der Diesel ist mindestens genauso herausfordernd, aber er ist noch stärker bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn.



Wenn ruhig gefahren wird, ist der GLK besonders leise; sowohl Seitenwind als auch mechanische

Geräusche werden auf ein Minimum beschränkt. Dann ist der Verbrauch für ein Fahrzeug dieses Umfangs sehr kultiviert.

## Straßenlage

Dank der "Agility Control" kann der GLK seine Straßenlage an jede Situation anpassen. Der GLK sollte auf der Autobahn dynamischer und sportlicher zu lenken sein und auf innerstädtischen Straßen extra Komfort bieten.

In der Praxis ist der Effekt dieses Systems gering. Der GLK ist kräftig gefedert, aber trotzdem scheint das Auto wegen der hohen Sitze in der Kurve überzuhängen. In schnellen Kurven oder während einer Notbremsung ist außerdem deutlich zu spüren, dass es ein schweres Auto ist, und daran ändert auch die kluge Elektronik nichts. Wie gut die Motoren auch sein mögen, es ist und bleibt ein Geländewagen (obwohl der GLK von der Technik her auf der C-Klasse basiert).

Mercedes' Anti-Slip-Einrichtung sorgt dafür, dass die Sicherheit immer gewährleistet ist. Das System reagiert aber spürbar schneller und häufiger als bei konventionellen Autos. Auf eine beschädigte Straßendecke kann der GLK bei hoher Geschwindigkeit aufspringen, wobei das ESP ständig kleine Korrekturen ausführt, was das Auto unruhig werden lässt. Vor allem für den Beifahrer ist dieses Verhalten unbequem.



Mit dem optionalen Sport-Paket wird der GLK um 20 mm tiefergelegt und die Straßenlage verbessert. In der

Praxis ist der Unterschied zum standardmäßig montierten Fahrgestell gering. Für manchen wird vor allem das stromlinienförmige äußere der Sport-Variante verlockend sein. Für diesen Fahrtest wurde jedoch hauptsächlich mit einer Offroad-Variante gefahren.

## Geländefahren

Jeder GLK wird mit ständigem Allradantrieb sowie einem System, das verhindert, dass die Motorleistung nicht vom am leichtesten drehenden Rad angegeben wird, ausgestattet. Im Gelände kann das am leichtesten drehende Rad in der Luft hängen oder hilflos in lockerem Sand durchdrehen. Indem die Leistung zum am schwersten drehenden Rad geleitet wird, kann der GLK sich sogar aus Situationen retten, in welchen nur ein Rad Bodenhaftung hat.

Obwohl der GLK nicht nur mit purer Offroad-Technik wie niedrigem Gearing oder "diff locks" ausgestattet ist, wird ein derartiger Effekt durch die Elektronik des optionalen "off-road"-Pakets erreicht. Dann werden ESP (Elektronisches Stabilitäts System) und ABS (Anti BlockierSystem) ans Geländefahren angepasst. In der speziellen Offroad-Einstellung reagiert das Gaspedal nicht so direkt. Dadurch ist es einfacher, das Auto exakt zwischen Schleudern und Bodenhaftung zu halten, wie es beim Geländefahren notwendig ist.



Außerdem macht der Computer Geländefahren kinderleicht. Um eine steile Neigung hochzufahren, reicht es aus, Vollgas zu geben. Der Computer sorgt dafür, dass es gut geht. Für das Herunterfahren reicht es, die Bergabfahrhilfe zu aktivieren, die gewünschte Bergabgeschwindigkeit zu wählen und die Bremse

loszulassen. Daraufhin fährt das Auto brav und kontrolliert hinunter, bis zu Neigungen von 70%!

In der Praxis funktionieren diese Systeme gut. Der GLK pflügt, dank der Computer, tapfer gegen unwahrscheinlich steile Hänge an. Der Computer rettet den Fahrer aus Situationen, für die normalerweise viel Geschicklichkeit notwendig wäre. Dabei fühlt sich das Auto gut an, und das macht das Geländefahren einfacher und schöner.

Der Bodenschutz kann unwahrscheinlich schwere Schläge auffangen, und auch wenn es (zu) heftig wird, arbeitet sich der GLK noch immer unerschütterlich weiter durchs Gelände. Er ist kein "Softie", er ist buchstäblich und bildlich ein scharfer Geländewagen, der gut arbeiten kann!



in seiner Klasse. Im Gelände unterscheidet sich der GLK nachdrücklich von der Konkurrenz. Hier bringt der GLK sehr gute Leistungen, und wird das spannende äußere in Tatkraft umgesetzt. ■

## Fazit

Weiß der Mercedes Benz GLK die Sensation und die praktischen Möglichkeiten der größeren SUV in kompakter Form zu liefern? Sicherlich! Das eckige äußere macht den GLK genauso spannend wie die großen Modelle. Das Interieur ist eine gelungene Mischung der selben eckigen Formen mit allem Luxus, der heute von einem SUV erwartet werden darf. Dadurch gibt der GLK einem wirklich das Gefühl, ein besonderes, kräftiges Auto zu fahren.

Das Gefühl wird durch die Fahreigenschaften noch verstärkt. Der GLK benimmt sich trotz "Agility Control" auf öffentlichen Straßen wie ein Geländewagen, nicht wie ein Personenkraftwagen. Das bedeutet nachdrückliches überhängen in der Kurve und Tauchen bei kräftigem Bremsen. Der GLK fährt gut, ist aber nicht das am besten lenkbare Auto



## Technische Daten

### Mercedes-Benz GLK 350 CDI 4Matic

#### Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	453 x 184 x 169 cm
Radstand	276 cm
Leergewicht	1.780 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	2.000 kg
Tankinhalt	66 l
Gepäckraum	450/1550 l
Reifen	235/60R17

#### Motor und Leistung



Motorinhalt	2987 cc
Zylinder / Ventile	6/4
Max. Leistung	231 PS @ 3800 U/min
Drehmoment	540 Nm @ 1600 U/min
Antrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0 - 100 km/h	7,3 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	225 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	8,3 l / 100 km
Vebrauch Stadt	n.b.
Verbrauch außerhalb der Stadt	n.b.
CO2 Ausstoß	209 gr. / km

#### Preis

Preis	€ 48.195
Grundpreis	€ 35.462