



Mercedes A 180 CDI BlueEFF. Urban 7G-DCT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

Nichts ist mehr wie es einmal war - Mercedes hat für die neue A-Klasse ein völlig anderes Konzept gewählt als für seine Vorfahren. Der Kompaktwagen ist nun breiter, flacher, länger und präsentiert sich auffällig dynamisch und sportlich. Bereits das serienmäßige Komfortfahrwerk ist recht straff abgestimmt - damit lässt sich die A-Klasse agil und sicher bewegen, der Fahrer erhält aber auch eine präzise Fahrbahnrückmeldung. Der 1.8-l-Selbstzünder sorgt in Verbindung mit dem Doppel-Kupplungs-Getriebe für passable Fahrleistungen und auch der durchschnittliche Testverbrauch fällt mit 4,8 l/100 km moderat aus. Die Automatik arbeitet weitgehend präzise und ruckfrei, besitzt aber eine träge Anfahrcharakteristik - dies ist für ein Direktschaltgetriebe untypisch. Der Innenraum, in den man nun weit hinabsteigen muss, präsentiert sich aufgeräumt, sauber verarbeitet und besitzt eine sportlich-elegante Anmutung. Fazit: Gelungenes Fahrzeug, für das mindestens 30.131 Euro zu entrichten sind, mit deutlich jüngerer Zielgruppe. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi A3 Sportback, BMW 116d, Ford Focus, Opel Astra, Volvo V40, VW Golf.

+ gute Verarbeitung, sehr gutes Lichtsystem (optional), einfache Bedienung, umfangreiche Sicherheitsausstattung

- mäßige Rundumsicht, niedrige Sitzposition, geringes Kofferraum-Volumen, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

2,9 Stadtverkehr

2,6 Senioren

1,9 Langstrecke

2,9 Transport

2,3 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

Verarbeitung

Finish und Verarbeitung der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck, der sich auch im Innenraum fortsetzt.

⊕ Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und alle Anbauteile zeigen sich ordentlich eingepasst. Auch das Interieur präsentiert sich gefällig - die verwendeten Kunststoffe sind sauber verarbeitet und wirken überwiegend hochwertig. Selbst die Türverkleidungen zeigen sich im unteren Bereich geschäumt. Der Unterboden ist aerodynamisch optimiert - das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet und die vorderen Türschweller besitzen Schutzleisten - dadurch verkratzen diese nicht so schnell.

⊖ Die unteren Bereiche der Mittelkonsole und das Handschuhfach sind aus recht kratzempfindlichen Kunststoffen. Weder Karosseriefanken noch Stoßfänger haben Leisten, die bei kleinen Parkremplern schützen - allerdings ist im Fond ein kleiner unlackierter Einsatz (kaum Schutzfunktion) im unteren Bereich der Stoßstange, der bei Bedarf ausgetauscht werden kann. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, zudem ist der Entriegelungsmechanismus der Haube schlecht zu erreichen. Das Fahrzeug kann versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden.

2,2

Alltagstauglichkeit

Die neue A-Klasse kann mit einer guten Alltagstauglichkeit überzeugen. Der Wagen bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich lediglich für Kurzstecken eignet. Die maximale Zuladung erweist sich mit 505 kg als zufriedenstellend.

⊕ Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis etwa 1040 Kilometer möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden - eine Reling gibt es aber nicht.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne ist lediglich ein Reifenreparaturset an Bord. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht im Lieferumfang enthalten.

2,5

Sicht

Übersichtlichkeit und Rundumsicht erweisen sich als mäßig, punkten kann die A-Klasse allerdings mit einem ausgezeichneten Lichtsystem.

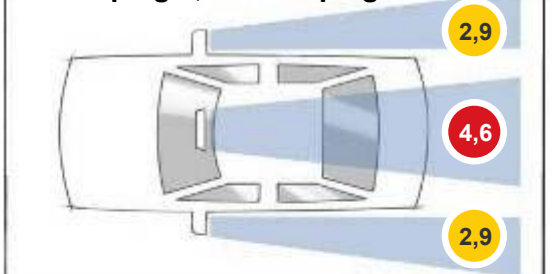


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

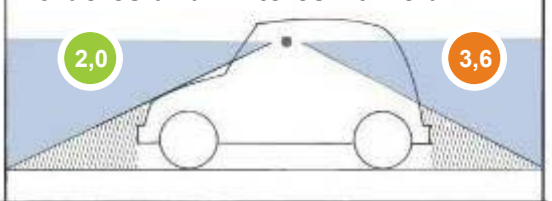
Rundumsicht



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.

- ⊕ Die Fahrzeugenden können insgesamt zufriedenstellend überblickt werden. Aufgrund der flach verlaufenden Motorhaube lassen sich vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennen. Der optionale Park-Assistent (inkl. Parksensoren an Front und Heck) erleichtert das Rangieren, da dieser das Fahrzeug selbstständig in Längsparklücken befördert. Zudem kann gegen Aufpreis eine Rückfahrkamera geordert werden. Die Außenspiegel weisen ein recht großes Format auf und ermöglichen somit auch ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten - zudem sind beide Spiegel asphärisch gestaltet, dadurch lässt sich der tote Winkel besser einsehen. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkungsbereich und reinigen die Windschutzscheibe zuverlässig. Die optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer (inkl. LED-Tagfahrlicht) leuchten die Fahrbahn optimal aus. Wird zusätzlich das "Intelligent Light System" geordert, gibt es eine variable Lichtverteilung (Landstraße, Autobahn, starker Nebel), eine aktive Kurvenlicht-Funktion, einen Fernlicht-Assistenten und eine Abbiegelicht-Funktion. Gegen weiteren Aufpreis blenden der Innenspiegel und der fahrerseitige Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab.
- ⊖ Die Sitzposition des Fahrers erweist sich im Gegensatz zum Vorgänger als recht tief, so dass das umliegende Verkehrsgeschehen nicht besonders gut überblickt werden kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die A-Klasse nur mäßig ab. Besonders die flachen Scheiben und die breiten Dachsäulen verhindern eine bessere Bewertung. Tief hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse können nur schlecht erkannt werden (hier leistet die optionale Rückfahrkamera etwas Abhilfe). Der Innenspiegel fällt klein aus und bietet dadurch auch nur ein beschränktes Sichtfeld nach hinten.

2,9 Ein-/Ausstieg

Die A-Klasse wird serienmäßig mittels Funkfernbedienung ent- und verriegelt - die Tasten zeigen sich verwechslungssicher. Durch die tiefe Karosserie erweist sich der Ein- und Ausstieg, im Vergleich zum Vorgänger, als recht unbequem. Im Fond ragen zusätzlich die Radläufe in den Einstiegsbereich hinein und auch die breiten Schweller steigen ungünstig an.

- ⊕ Die Tür rasterungen sind kräftig dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig, jedoch besitzen sie nur zwei Stellungen. Es gibt für alle außen Sitzenden Halterungen am Dachhimmel. Vorn sind die Türschweller niedrig positioniert, dadurch müssen die Füße nicht weit angehoben werden. Der Abstand zwischen Sitz und Dachkante ist noch akzeptabel - große Personen sollten dennoch auf den Kopf achten, damit dieser nicht gestoßen wird. Bei Dunkelheit wird die Fahrzeugumgebung nach dem Auf- und Abschließen noch eine Weile beleuchtet.
- ⊖ Durch die niedrige Sitzposition muss man beim Einsteigen weit nach unten, zudem behindert der große Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante. Man kann sich leicht Aussperren, lediglich bei offener Fahrertür wird ein Verriegeln des Fahrzeugs mit der Funkfernbedienung unterbunden.

3,9 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich klein aus - es finden lediglich fünf handelsübliche Getränkekisten Platz.

- ⊕ Legt man die Rücksitzlehne um, so fasst das Ladeabteil zufriedenstellende 570 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dann lässt sich das Fahrzeug auch über einen gewissen Bereich bis unters Dach beladen.



Mit 245 l Volumen fällt der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse eher klein aus. Das kann die Konkurrenz wie z.B. VW Golf (380 l), Ford Focus (345 l), Audi A3 (330 l) oder BMW 1er (280 l) erheblich besser.

– Üblicherweise lassen sich nur 245 l im Kofferraum verstauen. Darüber hinaus finden weitere 25 l unter dem Kofferraumboden Platz - insgesamt fällt der Laderaum spärlich aus.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit der neuen A-Klasse ist insgesamt zufriedenstellend, allerdings wird das Ladeabteil besonders durch die kleine Ladeöffnung in der Nutzbarkeit eingeschränkt.

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben sowie schließen und bietet Personen bis 1,86 m genügend Platz darunter. Die äußere Ladekante liegt mit 69 Zentimetern in einer zufriedenstellenden Höhe, daher muss das Ladegut nicht zu weit angehoben werden. Beim Ausladen gilt es eine 11 Zentimeter hohe Stufe zu überwinden. Die Kofferraumtiefe ist verhältnismäßig sehr gering, wodurch bei der Rückbank liegende Gegenstände sehr gut erreichbar sind. Die Höhe der Ladeöffnung ist gut. Nach dem Umklappen der Rückbank bleibt der Kofferraumboden eben.

– Sowohl Kofferraumbreite als auch -höhe fallen gering aus. Gleiches gilt für die Breite der Ladeöffnung - diese wird durch die Rückleuchten stark eingeschränkt. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Insgesamt ist die Kofferraum-Variabilität der neuen A-Klasse zufriedenstellend.

+ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen, dies ist einfach und ohne großen Kraftaufwand möglich. Im Kofferraum selbst können kleine Utensilien mittels Zurrösen (Gepäcknetz nicht an Bord) oder seitlich hinter einem kleinen Netz befestigt werden. Darüber hinaus gibt es zwei Fächer (jeweils links und rechts) in der Seitenverkleidung und unter dem Kofferraumboden.

– Eine Durchlademöglichkeit ist nicht vorhanden. Für die Gurtbänder gibt es zwar Halterungen, allerdings sind diese erst gut zugänglich wenn die Lehnen umgelegt sind. Werden diese nicht verwendet können die Gurtbänder beschädigt werden.

2,1 INNENRAUM

1,5 Bedienung

Das Cockpit zeigt sich ergonomisch aufgebaut, so dass man bereits nach einer kurzen Eingewöhnungszeit die Bedienelemente intuitiv verwenden kann. Etwas umständlicher ist die Bedienung der Fahrzeugeinstellungen, da sich manche nur im Kombiinstrument und andere in der Mittelkonsole ändern lassen.

+ Das Lenkrad kann manuell über einen großen Bereich in Höhe und Weite eingestellt werden und die Pedale sind optimal angeordnet. Der Wählhebel ist am Lenkrad positioniert und dadurch sehr gut erreichbar - die Bedienung erfolgt nach kurzer Eingewöhnung intuitiv. Das Zündschloss ist gut im Armaturenbrett positioniert, allerdings ist es unbeleuchtet. Die Instrumente lassen sich gut ablesen, wenn auch die Kraftstoff- und Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige etwas klein ausfallen. Ein Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- oder Durchschnittsverbrauch.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind bei der neuen A-Klasse vorbildlich.

Die Geschwindigkeitsregelanlage wird an einem Lenkstockhebel aktiviert. Dort kann auch der Abstand (DISTRONIC PLUS - Abstandsregel Tempomat) zum Vorausfahrenden eingestellt werden - in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe stoppt das Fahrzeug und fährt automatisch wieder an. Scheibenwischer und Licht werden sensorgesteuert, so auch das Fernlicht. Alternativ kann das Licht auch über einen beleuchteten Drehschalter links im Armaturenbrett gesteuert werden. Der Nebelschlussleuchterschalter ist beim Lichtschalter angebracht, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Bedienung der Klimaanlage ist selbsterklärend, das Bedienteil übersichtlich. Die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab und auch die Umluftfunktion wird vom System geregelt. Wird die Umlufttaste länger gedrückt, schließen die Seitenfenster - bei erneuter Betätigung fahren diese wieder in die ursprüngliche Position. Das 7-Zoll-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems ist weit oben positioniert und einwandfrei im Kontrast. Die Bedienung erfolgt über die in der Mittelkonsole (zwischen den Sitzen) untergebrachte zentrale Steuereinheit. Das Bedienteil des Audiosystems ist gut erreichbar, aber aufgrund der vielen Schalter etwas unübersichtlich - jedoch nach kurzer Eingewöhnung einfach bedienbar. Darüber hinaus können Radioeinstellungen auch am Lenkrad vorgenommen werden und die Lautsprecher vermitteln einen klaren Klang. Die Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärts-Automatik und lassen sich auch ohne Zündung steuern, bis eine Tür geöffnet wird. Der Fahrersitz lässt elektrisch (Schalter in der Tür) einstellen, der Beifahrerplatz nur manuell - allerdings sind die Einsteller gut erreichbar. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn sind Ablagen in der Mittelkonsole und in den Türen, ein Halter für große Wasserflaschen fehlt jedoch. Das Handschuhfach weist ein zufriedenstellendes Format auf. Sowohl vorn wie hinten gibt es Leseleuchten und eine helle Ein-/Ausstiegsbeleuchtung.

⊖ Der Scheibenwischerschalter ist im Blinkerhebel, dadurch ist dieser etwas mit Funktionen überladen. Das Klimaanlagebedienteil ist weit unten positioniert, dadurch schweift der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen ab. Der Fahrer wird erst nach Fahrantritt gewarnt, wenn eine Tür, die Heckklappe oder die Motorhaube offen ist (lediglich bei der Fahrertür wird sobald eine Fahrstufe eingelegt wurde der Fahrer informiert). Hinten sind nur Fächer in den Türen und ein kleines Fach in der Mittelkonsole, Lehnentaschen fehlen. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, müssen sich Fahrer und Beifahrer zum Schließen weit hinauslehnen. Zudem stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen.

2,0 Raumangebot vorne*

Vorn fällt das Raumangebot im Klassenvergleich großzügig aus.

⊕ Personen bis 1,95 m finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor und können somit bequem Platz nehmen. Die Innenraumbreite liegt im guten Klassenmittelfeld, so dass sich insgesamt ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

3,6 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es deutlich enger zu, so entspricht das Platzangebot nur dem hinteren Klassenmittelfeld.

⊕ Die Innenraumbreit erweist sich durchschnittlich und auch das Raumempfinden ist zufriedenstellend - besonders die schmalen Fenster und die niedrige Dachlinie schränken es ein.

⊖ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht im Fond die Beinfreiheit lediglich für Passagiere bis 1,77 m Körpergröße.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,77 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

Für die A-Klasse werden keine Sitzvarianten angeboten. Es lassen sich lediglich die Vordersitzlehnen in Liegeposition bringen und die Fondlehnen umlegen. Insgesamt ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,3

KOMFORT

2,6

Federung

Serienmäßig ist die A-Klasse mit einem Komfort-Fahrwerk ausgestattet. Allerdings erweist sich bereits dieses als straff abgestimmt, so dass die A-Klasse besonders bei schlechteren Fahrbahnbelägen recht nervös wirkt. Alternativ kann man den kleinen Mercedes auch mit einem Sportfahrwerk ordern (nicht im Testfahrzeug).

⊕ Die Federung spricht auf lange Fahrbahnwellen recht sanft an, weist aber speziell bei höheren Geschwindigkeiten eine leichte Nachschwingtendenz auf. Kurze Wellen werden hingegen gröber angefedert und deutlicher bis zu den Insassen durchgereicht. Bei regelmäßiger Anregung ist eine leichte aber nicht zu unangenehme Stuckerneigung vorhanden. Karosseriewanken beim Beschleunigen oder Bremsen ist kaum wahrnehmbar. Auch Seitenneigungen sind selbst in schnell durchfahrenen Kurven oder bei dynamischen Lenkmanövern kaum vorhanden. Raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster dringen bis zu den Insassen durch, werden aber mehr aufgrund des Karosseriedröhnens wahrgenommen. Insgesamt kann ein noch guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

⊖ Auf Einzelhindernisse, Querfugen oder gröbere Unebenheiten spricht die Federung hölzern an und erweist sich als unkomfortabel - diese dringen deutlich bis zu den Insassen durch.

1,9

Sitze

Im Testwagen waren vorn optionale Limousinensitze mit einer Ledernachbildung-Polsterung verbaut. Diese lassen sich nur mit dem Sitzkomfort-Paket kombinieren. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und bieten einen guten Halt.

⊕ Aufgrund des Komfort-Pakets lassen sich die Vordersitze in der Höhe und Sitzflächenneigung einstellen. Gegen weiteren Aufpreis auch elektrisch. Zudem besitzen beide Sitze eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Vorn zeigen sich die Sitze ordentlich konturiert und bieten einen recht guten Halt - auch in schnell durchfahrenen Kurven. Die Polsterung ist recht straff aber angenehm. Die Lehnen sind vorn hoch. Der Fahrer findet eine angenehme Sitzposition und kann seinen linken Fuss fest abstützen, wenn auch ein stabiles Trittbrett nicht vorhanden ist. Im Fond erweisen sich die Lehnen als sehr hoch und die Polsterung ebenfalls als bequem. Die Sitzposition ist im Fond zufriedenstellend, es fehlt etwas an Oberschenkelauflage.

⊖ Im Fond sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen kaum konturiert und bieten dadurch wenig Seitenhalt. Auf den luftundurchlässigen Sitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen recht schnell ins Schwitzen.

2,3 Innengeräusch

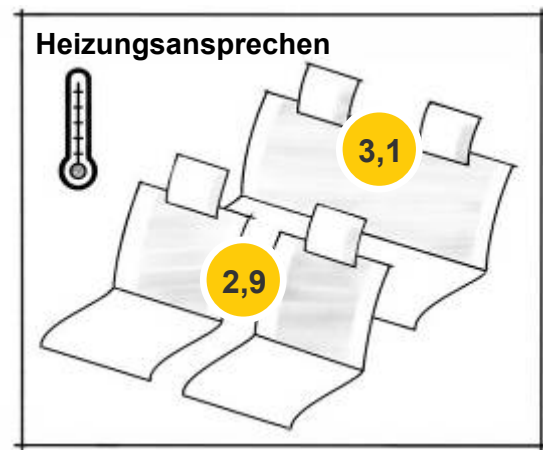
Im Ganzen ist das Geräuschniveau im Innenraum recht niedrig, allerdings sind fahrbahnabhängige Störgeräusche gelegentlich vorhanden.

- + Das gemessene Geräuschniveau im Innenraum beträgt bei 130 km/h gute 68,3 dB(A). Auch Motor- und Windgeräusche halten sich im Hintergrund und werden erst mit steigenden Geschwindigkeiten im Innenraum präsenter. Bei guten Fahrbahnbelägen sind nur geringe Fahrgeräusche vorhanden.
- Bei schlechten Untergründen ist ein deutliches Achspoltern sowie ein Karosseriedröhnen im Innenraum zu vernehmen.

2,4 Klimatisierung

Serienmäßig ist die A-Klasse mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Im Falle des Testwagens war eine Klimaautomatik "Thermotronic" mit einer Zwei-Zonen-Regelung an Bord.

- + Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt jedoch nur in vorgegebenen Kombinationen für beide gemeinsam. Die Umluftfunktion wird mittels Luftgütesensor geregelt. Ein Aktivkohleeinsatz filtert unangenehme Gerüche aus der Luft. Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn wie hinten insgesamt zufriedenstellend an, die Fußbereiche werden aber deutlich schneller erwärmt als der restliche Innenraum - dies entspricht dem menschlichen Behaglichkeitsempfinden.



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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1,8-l-Selbstzünders mit einer Maximalleistung von 109 PS und einem Drehmoment von 250 Nm (bei 1400 U/min) liegen im guten Klassenmittelfeld. Sie werden dem sportlichen Erscheinungsbild allerdings nicht völlig gerecht.

- + Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 6,3 Sekunden absolviert.

2,5 Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinder-Dieselmotors ist insgesamt noch gut, allerdings kann das Aggregat das raue Wirkprinzip nicht verbergen.

- + Es sind nahezu ständig leichte aber nicht zu aufdringliche Vibrationen am Lenkrad spürbar. Im niedertourigen Bereich dröhnt es unter Last, dann wird auch die Karosserie zum Vibrieren angeregt.

1,7 Schaltung

Im Testwagen war das optionale Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe verbaut.

⊕ Es ist ein sanftes, aber träges Anfahren möglich - dies ist für ein Doppelkupplungsgetriebe untypisch. Die Schaltvorgänge sind (meist) weich, aber speziell beim Anbremsen und wieder Beschleunigen (z. B. an eine Ampel hin) ist ein Rucken gelegentlich vorhanden. Der Wählhebel ist am Lenkrad positioniert, die Bedienung nach kurzer Eingewöhnung intuitiv. Alternativ können manuelle Schaltvorgänge mit den Schaltpaddel am Lenkrad vollzogen werden. Der Rückwärtsgang lässt sich stets einwandfrei einlegen. An Steigungen verhindert eine Berganfahrhilfe (zeitlich begrenzt) ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Wird das Bremspedal voll durchgedrückt wird der Hillholder aktiviert.

2,0 Getriebeabstufung

Die Gesamtübersetzung hat Mercedes recht lang gewählt, so dass im höchsten Gang niedrige, spritsparende Drehzahlen vorherrschen.

⊕ Die einzelnen Abstufungen sind stimmig, es entstehen keine zu hohen Spreizungen. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Selbstzünder mit lediglich 2200 U/min.

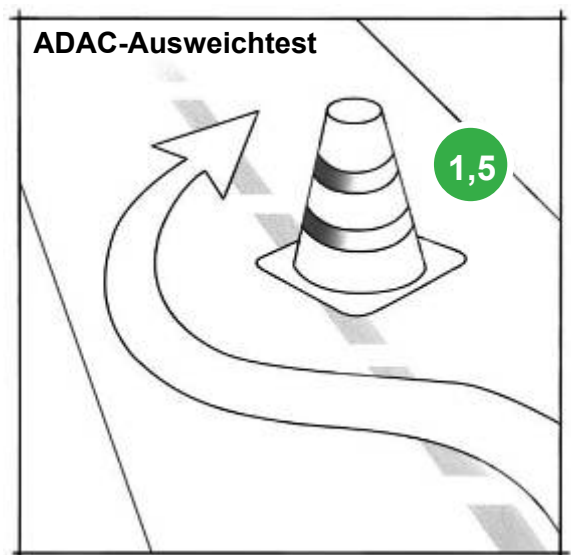
⊖ Soll an Steigungen die Geschwindigkeit gehalten werden, so muss das Automatik-Getriebe bemüht werden.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

Der neuen A-Klasse kann eine gute Richtungsstabilität attestiert werden.

⊕ Das Fahrzeug reagiert sicher auf Lenkbefehle, wird aber bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität der A-Klasse. Beim ADAC Ausweichtest kann der kleine Mercedes insgesamt ein gutes Ergebnis einfahren: Wird die Fahrtrichtung mit geringen Lenkwinkeln vorgegeben, so reagiert das Fahrzeug untersteuernd - das überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht. Reißt man das Lenkrad allerdings an, neigt der Wagen zum übersteuern. Allerdings greift hier das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig und verhindert ein Schleudern. Im Ganzen lässt sich die A-Klasse sicher durch den Parcours manövrieren. Hebt man das Gaspedal in Kurven, quittiert dies der Mercedes mit einem drängenden Heck, allerdings wird das Fahrzeug auch hier vom ESP wieder stabilisiert. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu. Auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle durchdrehende Räder ab.



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.

2,3 Lenkung*

Die Lenkung ist insgesamt gut gelungen und auch der Wendekreis fällt mit 11,1 m nicht zu groß aus. Gegen Aufpreis kann eine Aktivlenkung erworben werden.

⊕ Die Lenkung spricht insgesamt gut an wenn auch um die Nulllage ein leichtes Lenkradspiel vorhanden ist. Überzeugen kann sie mit einer guten Zielgenauigkeit. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer ein zufriedenstellendes und über einen weiten Lenkeinschlag gleich bleibendes Lenkgefühl. Die Lenkübersetzung hat Mercedes recht direkt gewählt. Zum Rangieren ist kein großer Kraftaufwand erforderlich.

2,0 Bremse

Die Bremsanlage kann sowohl mit einer guten Wirkung als auch mit Standfestigkeit überzeugen.

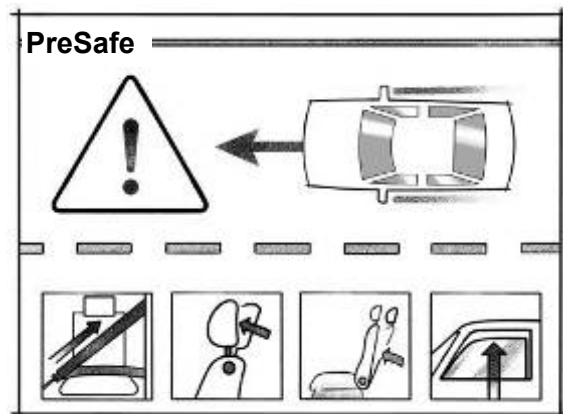
⊕ Die Bremse spricht sehr schnell an und kann bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h mit einem Bremsweg von rund 36 m bis zum Stillstand punkten (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP, 225/45 R17 91W). Das Bremspedal lässt sich recht gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut, allerdings drängt das Heck etwas.

1,6 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die neue A-Klasse bietet in ihrer Klasse eine Menge an serienmäßiger aber auch optionaler aktiver Sicherheit.

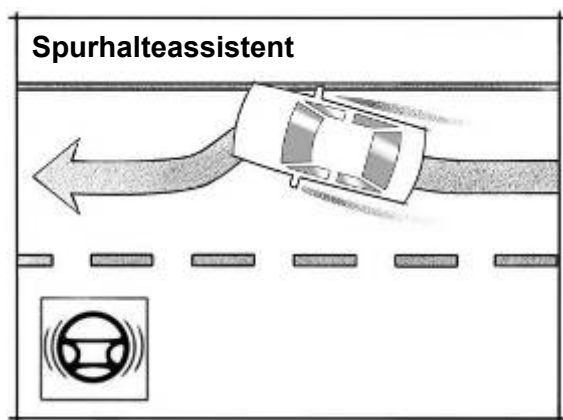
⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie die Kollisionswarnung mit erweitertem Bremsassistenten sind serienmäßig an Bord: Ist der Abstand zum Vorausfahrenden zu gering, so dass eine Kollision möglich ist, wird der Fahrer optisch und akustisch gewarnt. Bremsst dieser im Anschluss, unterstützt ihn der Bremsassistent, in dem er die erforderliche Bremskraft zur Verfügung stellt, um eine eventuelle Kollision zu vermeiden. Ab Werk ist zudem eine Müdigkeitserkennung vorhanden, die den Fahrer durch eine Pausenempfehlung warnt. Optional sind Sicherheitsgurte mit reversiblen Gurtstraffern für Fahrer und Beifahrer (PRE-SAFE System) erhältlich. Gegen Aufpreis gibt es ebenfalls das "Intelligent Light System" - dann gibt es Xenonlicht mit variabler Lichtverteilung, die entsprechend der Umgebung (Landstraße, Autobahn, starker Nebel) angepasst wird.



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



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



Spurhalteassistent
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.

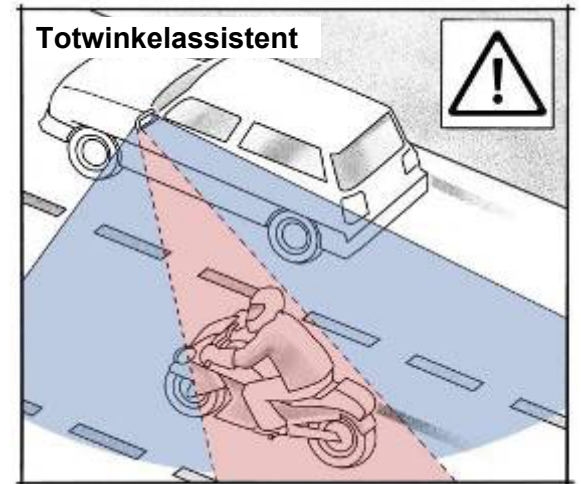
Darüber hinaus sind ein aktives Kurven- und ein Abbiegelicht sowie ein Fernlichtassistent enthalten. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter und warnen den nachfolgenden Verkehr, ab Stillstand wird zusätzlich die Warnblinkanlage aktiviert. Ebenfalls erhältlich ist ein Spurverlassenswarner, der durch eine dreifache Lenkradvibration den Fahrer auf die Gefahr aufmerksam macht. Zusätzlich kann ein Totwinkelassistent erworben werden. Dieser warnt beim Spurwechsel in den Außenspiegeln, wenn sich Objekte im toten Winkel befinden. Serienmäßig gibt es Tür-Rückleuchten, die den nachfolgenden Verkehr bei offenem Zustand warnen. Ein Speedlimiter ist serienmäßig an Bord. Optional gibt es Reifen mit Notlaufeigenschaften. Ein Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Die Blinker funktionieren auch bei aktivierter Warnblinkanlage, so kann z. B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden. Eine Aktivlenkung ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testfahrzeug).

⊖ Die Handbremsaktivierung ist links vom Fahrer und dadurch vom Beifahrer schlecht zu erreichen.

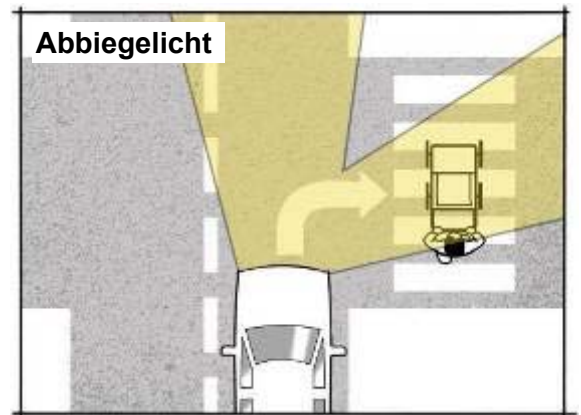
1,5 Passive Sicherheit - Insassen

Der A-Klasse kann auch ein guter Insassenschutz attestiert werden. Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm ist derzeit jedoch nicht verfügbar.

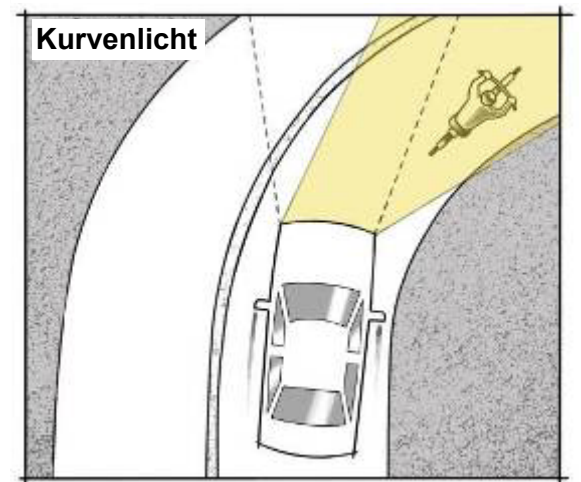
⊕ Die A-Klasse ist serienmäßig mit Front-, Kopf- und Seitenairbags für die vorderen Passagiere ausgestattet. Darüber hinaus gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Optional sind auch Seitenairbags für die äußeren Fondpassagiere erhältlich. Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis 1,88 m optimalen Schutz und weisen einen geringen Abstand zum Kopf auf. Zusätzlich kann der Abstand über einen gewissen Bereich eingestellt werden. Im Fond erhalten Passagiere bis 1,66 m guten Schutz und auch hier ist der Abstand zum Kopf nicht zu groß. Fahrer und Beifahrer werden durch ein akustisches und optisches Signal ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinteren Passagiere wird im Display angezeigt. Werden die Gurte im Fond gelöst, so wird der Fahrer durch ein optisches und akustisches Warnsignal darauf aufmerksam gemacht. Die Türgriffe sind stabil und ermöglichen hohe Zugkräfte beim Öffnen - dies kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Darüber hinaus wird nach einem Unfall automatisch ein Notrufsignal abgegeben (Mercedes-Benz Notrufsystem).



Totwinkelassistent
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.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,9 Kindersicherheit

Auch bei der Kindersicherheit gibt die A-Klasse ein gutes Bild ab. Laut Bedienungsanleitung sind auf den hinteren Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen und auf dem Beifahrerplatz Rückhaltesysteme mit Transpondern zur Beifahrerairbagdeaktivierung erlaubt. Aus Platzgründen können im Fond lediglich zwei Kindersitze nebeneinander montiert werden.

+ Auf den äußeren Plätzen im Fond gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken, so dass hier Rückhaltesysteme problemlos lagestabil montiert werden können. Alternativ können auf diesen Plätzen Kindersitze auch mit den Gurten sicher befestigt werden, da Position und Abstand der Gurtanlenkpunkte optimal sind. Zudem sind die Gurte lang, für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf und die Schlösser sowohl fest wie auch kurz - eine Einhandbedienung ist möglich. Auf dem Beifahrerplatz ist das Gurtschloss recht lang, allerdings kann dies durch die Höheneinstellung des Sitzes ausgeglichen werden. Hohe Kindersitze können auf den äußeren Plätzen im Fond gerade so, in der Mitte und auf dem Beifahrerplatz problemlos montiert werden.

- Auf dem Mittelsitz lassen sich Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen, da der Abstand zwischen den Gurtanlenkpunkten zu gering ist. Hinten sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

2,5 Fußgängerschutz

Die A-Klasse ist serienmäßig mit einem Fußgängerschutzsystem (aktive Motorhaube) ausgestattet und sollte daher ein geringeres Verletzungsrisiko für Passanten bergen. Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt derzeit jedoch nicht vor.

2,4 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

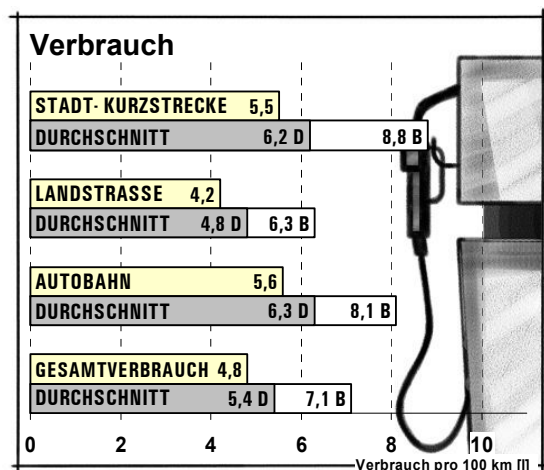
Beim Verbrauch/CO2-Kapitel landet die A-Klasse im Klassenmittelfeld.

+ Der ermittelte CO2-Ausstoß beträgt 154 g/km - damit erhält der Mercedes 31 Punkte in diesem Kapitel. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,8 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,5 l/100 km innerorts, 4,2 l/100 km außerorts und 5,6 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,8 Schadstoffe

Auch die Schadstoffe im Abgas sind nicht zu stark konzentriert. Lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die Stickstoffoxid-Werte etwas an.

+ Die A-Klasse erreicht 42 von 50 möglichen EcoTest Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO2-Punkten kommt der Mercedes auf 73 Punkte - dies entspricht vier von fünf Sternen beim ADAC EcoTest.



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

3,6

AUTOKOSTEN

2,2

Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieselmotorkraftstoff.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,1

Wertstabilität*

+ Der Wertstabilitätsberechnung liegt ein Zeitraum von vier Jahren zugrunde. Da die A-Klasse ein völlig neues Modell darstellt, wirkt sich dies positiv auf den Werterhalt aus. Zudem kann der Wagen mit guter Sicherheitstechnik sowie einem völlig neuem Auftreten punkten.

4,7

Kosten für Anschaffung*

- Im Klassenvergleich zeigt sich die getestete A-Klasse mit einem Grundpreis von rund 30.130 Euro (inkl. DCT) teuer. Allerdings sind einige sicherheitsrelevante Details, wie Kollisions- oder Müdigkeitswarnung, serienmäßig vorhanden. Sollen alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein, so steigt der Preis nach dem ADAC Ausstattungswarenkorb allerdings um weitere 1.800 Euro an.

3,7

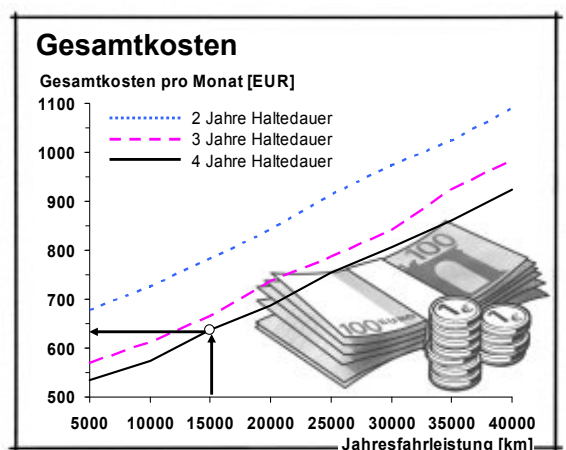
Fixkosten*

Als Grundlage für die Fixkosten dienen die Kfz-Steuern und die Versicherungskosten, die für den Testwagen teilweise hoch ausfallen. Die KFZ-Steuer beträgt zwar akzeptable 171 Euro pro Jahr, allerdings fallen die Versicherungseinstufungen teuer aus (KH: 17; VK: 20; TK: 20).

3,5

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im hinteren Klassenmittelfeld. Lediglich die Betriebskosten und die gute Wertstabilität wirken sich positiv auf die Gesamtkosten aus. In allen anderen Beurteilungskriterien der Autokosten schneidet die A-Klasse mäßig ab, so dass sich die monatlichen Gesamtkosten auf 612 Euro belaufen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 636 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	A 180 BlueEFF.	A 200 BlueEFF.	A 250 BlueEFF. 7G-DCT	A 180 CDI BlueEFF.	A 200 CDI BlueEFF.	A 220 CDI BlueEFF. 7G-DCT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1595	4/1991	4/1461	4/1796	4/2143
Leistung [kW(PS)]	90(122)	115(156)	155(211)	80(109)	100(136)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1250	250/1250	350/1200	260/1750	300/1600	350/1400
0-100 km/h[s]	9,2	8,4	6,6	11,3	9,3	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	224	240	190	210	220
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	5,5 S	5,5 S	6,1 S	3,8 D	4,3 D	4,2 D
CO2 [g/km]	128	129	143	98	111	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/16	16/20/18	16/21/22	17/20/20	17/21/22	17/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68	70	106	142	173	209
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	596	639	744	585	618	701
Preis [Euro]	24.955	27.013	33.499	26.478	27.787	33.737

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 Euro5
Hubraum	1796 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	3200 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/ 4,2/ 5,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	109g/km / 154g/km
Innengeräusch 130km/h	68,4dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4292/1780/1433 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1495 kg/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	245 l/570 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	735 kg/1200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1040 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	80 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	350 Euro
Monatliche Gesamtkosten	636 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/20
Grundpreis	30.131 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● 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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Intelligent Light Sy)	1.666 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (Distronic Plus)	1.023 Euro°
adaptives Bremslicht (LED)	Serie
aktives Fußgängerschutzsystem	Serie
Automatikgetriebe (7G-DCT)	2.166 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht (Intelligent Light Sy)	1.666 Euro°
Lichtsensor	Serie
Müdigkeitserkennung	Serie
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Rückfahrkamera	345 Euro°
Spurassistent (Spur-Paket)	892,50 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Spur-Paket)	892,50 Euro°
Xenonlicht (Bi-Xenon)	1.006 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/446 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	351 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Thermotronic)	607 Euro°
Navigationssystem	ab 857°

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	351 Euro°
Lackierung Metallic	654 Euro°
Panorama-Glasdach (Schiebedach)	1.047 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

AUTOKOSTEN

3,6

Betriebskosten*	2,2
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,1
Kosten für Anschaffung*	4,7
Fixkosten*	3,7
Monatliche Gesamtkosten*	3,5

¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen