



Mercedes A 180 Urban

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (90 kW / 122 PS)

Mercedes hat es geschafft, den Feinstaubausstoß des Direkteinspritzers so zu reduzieren, dass der A 180 schon heute die Abgasnorm Euro 6 erreicht. Die Versprechungen bestätigen sich auch im EcoTest: Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus hält der A 180 die strengen Feinstaub-Grenzwerte ein. Der Lohn sind volle 50 Punkte für den Schadstoffausstoß. Das sind zusammen mit den CO₂-Punkten klar vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest. Die aktuelle Generation der A-Klasse zeigt sich deutlich dynamischer als noch sein biederer Vorgänger. Das straffe Fahrwerk sowie die engen Sportsitze vermitteln Fahrspaß, schmälern aber merklich den Fahrkomfort. Unauffällig, aber kräftig genug geht der 1,6 l Turbomotor mit 122 PS zu Werke. Die Fahrleistungen fallen angesichts der geringen Leistung erstaunlich gut aus. Für den A 180 sind in der getesteten Ausstattungsvariante Urban mindestens 26.032 Euro fällig. Als Schnäppchen kann man das zwar nicht bezeichnen, doch immerhin fällt die Serienausstattung reichhaltig aus.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi A3 Sportback, BMW 116d, Ford Focus, Opel Astra, Volvo V40, VW Golf.

+ gute Verarbeitung, sehr gutes Lichtsystem (optional), umfangreiche Sicherheitsausstattung, erfüllt Abgasnorm Euro 6

- mäßige Rundumsicht, kleiner Kofferraum, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7 Familie

2,8 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,3 Langstrecke

3,1 Transport

2,3 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums zeigt sich tadellos. In der Ausstattungsvariante Urban findet man unter anderem eine doppelflutige Auspuffanlage sowie Sportsitze vor, die der A-Klasse einen sportlichen Auftritt verleihen.

+ Die Karosserie ist sauber gefertigt, 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 findet man an der hinteren Stoßstange im unteren Bereich einen kleinen unlackierten Einsatz (kaum Schutzfunktion), 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, da es keine Sperrklappe gibt.

Alltagstauglichkeit

Der A 180 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 fällt mit 530 kg zufriedenstellend aus. Die zulässige Anhängelast fällt mit 1.200 kg (gebremst, bei 12% Steigung) noch akzeptabel aus.

+ Mit dem 50 l Tank lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 820 Kilometer realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten von bis zu 100 kg transportiert werden - eine stabile Reling gibt es aber nicht.

- Für den Fall einer Reifenpanne ist serienmäßig zwar nur ein Reifenreparaturset an Bord, gegen Aufpreis gibt es aber auch Reifen mit Notlaufeigenschaften (nicht im Testwagen verbaut). Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht im Lieferumfang enthalten.

Sicht

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

+ 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.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

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 schlecht ab. Besonders die flach verlaufende Frontscheibe und die dadurch sehr schräg stehenden A-Säulen schränken die Sicht beim Abbiegen ein. Aber auch die breiten hinteren Dachsäulen samt nicht versenkbarer Kopfstützen im Fond verdecken den Blick nach schräg hinten stark. 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 sind 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.

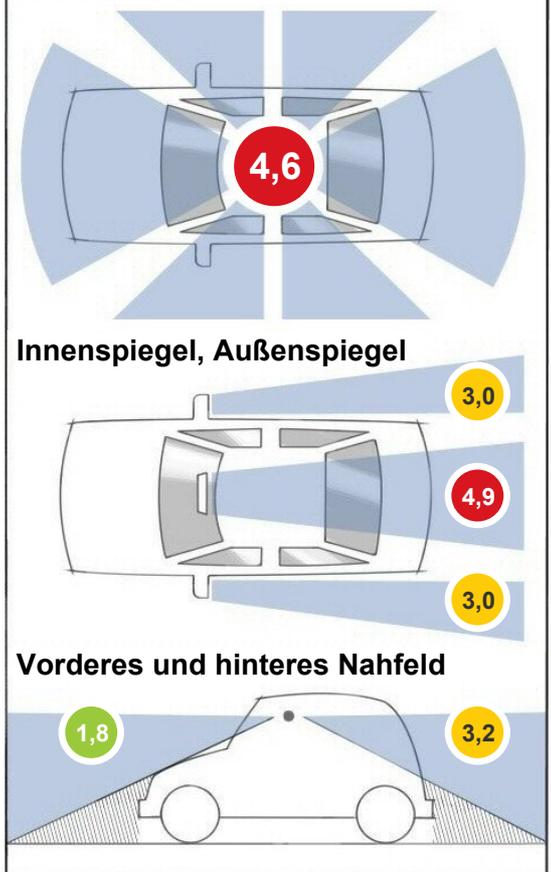
⊕ Die Tür rasterungen sind kräftig dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig, jedoch besitzen sie nur zwei Stellungen. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Vorn sind die Türschweller niedrig positioniert, dadurch müssen die Füße nicht weit angehoben werden. Der Abstand 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 sich beim Einsteigen tief nach unten beugen, 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.

4,0 Kofferraum-Volumen*

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

Rundumsicht



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.

+ Legt man die Rücksitzlehne um, so fasst das Ladeabteil zufriedenstellende 570 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Belädt man das Fahrzeug über die gesamte Fläche bis zum Dach, passen rund 970 l in den Kofferraum.

- Üblicherweise lassen sich nur 245 l im Kofferraum verstauen (gemessen bis Hutablage). Darüber hinaus finden weitere 25 l unter dem Kofferraumboden Platz. Entfernt man die Hutablage lassen sich nochmals zusätzliche 90 l unterbringen.



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.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit der 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 rund 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 an die Rückbank gerutschte Gegenstände bei 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 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.

2,2 INNENRAUM

1,6 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.



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

⊕ Das Lenkrad kann manuell über einen großen Bereich in Höhe und Weite eingestellt werden und die Pedale sind optimal angeordnet. Der Schalthebel ist in guter Höhe angebracht und einfach zu erreichen. 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. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird an einem Lenkstockhebel aktiviert. Scheibenwischer und Licht werden sensorgesteuert, so auch das Fernlicht. Alternativ kann das Licht auch über einen beleuchteten Drehschalter links im Armaturenbrett gesteuert werden. Der Nebelschlussleuchtschalter 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 gibt es Becherhalter in der Mittelkonsole und Ablagefächer 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 integriert, 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 Fahrtritt 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 in guten Klassenmittelfeld, so dass sich insgesamt ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

4,1 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.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

⊖ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht im Fond die Beinfreiheit lediglich für Passagiere bis 1,70 m Körpergröße. Die verbauten Sportsitze schränken die ohnehin nicht üppige Beinfreiheit im Fond weiter ein.

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.

2,4 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.

2,2 Sitze

Die Sportsitze bieten insgesamt einen guten Sitzkomfort und sorgen für festen Halt. Da die in die Sitzlehnen integrierten Kopfstützen nicht verstellbar sind und sich nahe am Kopf befinden, können diese für einige Personen unangenehm sein. Zudem sind die Vordersitze im Schulterbereich sehr eng geschnitten und sind für Personen mit breiter Statur nicht ideal.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen. Gegen Aufpreis lassen sich der Fahrer- und Beifahrersitz elektrisch einstellen. Im Testwagen war aber nur der Fahrersitz elektrisch einstellbar. Beide Vordersitze besitzen eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze (Aufpreis). Vorn zeigen sich die Sitze ordentlich konturiert und bieten guten Seitenhalt 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 Oberschenkelauflege.

⊖ Im Fond sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen kaum konturiert und bieten dadurch wenig Seitenhalt. Aufgrund der mit unperforierten Leder bezogenen Sitze schwitzt man im Sommer schnell.

2,2 Innengeräusch

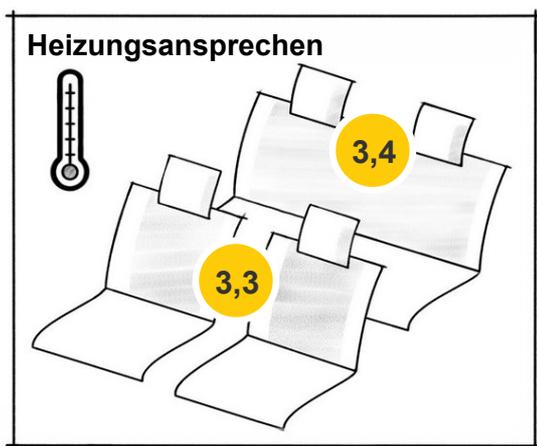
Insgesamt fällt das Geräuschniveau im Innenraum niedrig aus. Der doppelflutige Sportauspuff sorgt unter Last für einen etwas sportlicheren Sound, ist aber nie unangenehm laut im Innenraum präsent.

- + Das gemessene Geräuschniveau im Innenraum beträgt bei 130 km/h gute 68,1 dB(A). Sowohl Motor- als auch Windgeräusche halten sich stets im Hintergrund und werden nie unangenehm laut. Erst mit steigender Geschwindigkeit sind die Windgeräusche etwas ausgeprägter im Innenraum wahrnehmbar.
- Bei schlechten Untergründen ist ein deutliches Achspoltern sowie leichtes Karosseriedröhnen im Innenraum zu vernehmen.

2,5 Klimatisierung

Serienmäßig ist die A-Klasse mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es eine Klimaautomatik "Thermotronic" mit einer Zwei-Zonen-Regelung (im Testwagen vorhanden). Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn wie hinten noch zufriedenstellend an, die Fußbereiche werden aber deutlich schneller erwärmt als der restliche Innenraum - dies entspricht dem menschlichen Behaglichkeitsempfinden.

- + 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.



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

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des aufgeladenen 1,6-l-Basisbenziners mit 122 PS fallen gut aus. Der Motor besitzt eine sehr gleichmäßige Leistungsentfaltung. Dass der Motor durch einen Turbolader zwangsbeatmet wird, spürt man trotz des sehr früh anliegenden maximalen Drehmoments kaum. Subjektiv wirkt der Motor dadurch träger, als er es tatsächlich ist.

- + Der Motor sorgt in einem weiten Drehzahlbereich für ausreichend Vortrieb - für den simulierten Überholvorgang von 60 km/h auf 100 km/h benötigt die A-Klasse nur 5,5 s (gemessen im 2./3. Gang). Aber auch die Elastizitätswerte fallen dank des bereits bei 1.250 1/min anliegenden maximalen Drehmoments von 200 Nm gut aus. Im vierten Gang vergehen für den Sprint von 60 km/h auf 100 km/h rund 9,5 s, im fünften Gang sind immer noch recht niedrige 13,2 s. Nur im lang ausgelegten sechsten Gang lässt die Kraft spürbar nach - dann vergehen rund 16,2 s, bis die 100 km/h überschritten werden. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 202 km/h ist völlig ausreichend, allerdings wird diese nur träge erreicht, da der Vortrieb ab ca. 160 km/h spürbar nachlässt.

2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinders ist insgesamt gut. Der Motor klingt unter Last kernig, beim Ausdrehen deutlich hörbar, aber nicht unangenehm. Vibrationen dringen dabei kaum in den Innenraum. Insgesamt ein gelungenes Triebwerk, das auch auf langen Strecken guten Komfort bietet. Selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen nervt der Motor unter Last nicht mit störenden Brummfrequenzen.

1,8 Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe ist insgesamt recht präzise geführt und lässt sich mit kaum Kraftaufwand und ohne zu Haken schalten. Die Schaltwege fallen dabei zufriedenstellend kurz aus. Der Rückwärtsgang ist einfach und ohne zu krachen einzulegen. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, Gangwechsel sind mit etwas Gefühl im Kupplungsfuß ohne Rucken möglich. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert einwandfrei, das Fahrzeug springt bei erneuten Betätigen der Kupplung spontan an, wodurch eine zügige Weiterfahrt gewährleistet wird. Eine Berganfahrhilfe sowie eine Autohold-Funktion, welche durch starkes Betätigen der Bremse aktiviert wird und dann bis zur Weiterfahrt selbstständig die Bremse betätigt, sind serienmäßig an Bord.

1,5 Getriebeabstufung

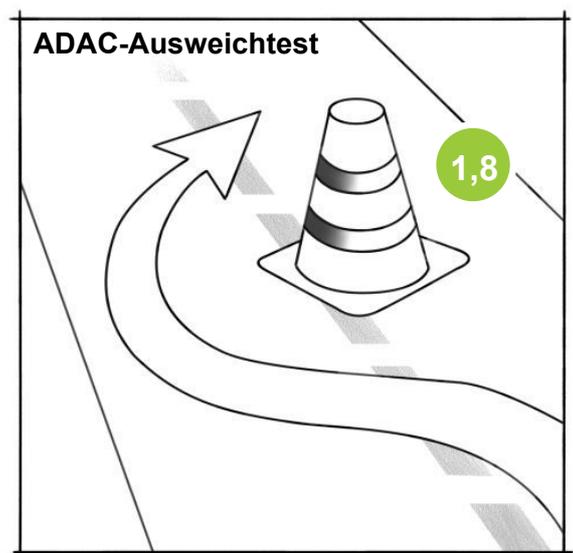
⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zum Motor. Für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer der richtige Gang parat, ohne dass schon bei kleinsten Geschwindigkeitsänderungen in einen anderen Gang geschaltet werden müsste. Dank der zufriedenstellenden Gesamtübersetzung fallen auch bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) die Drehzahlen nicht zu hoch aus. Im höchsten Gang liegt die Motordrehzahl bei 130 km/h bei rund 2.600 1/min.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Die sicheren Fahreigenschaften passen zum dynamischen Gesamteindruck der A-Klasse.

⊕ Das Fahrzeug reagiert sehr sicher und spontan auf Lenkbefehle, wird aber bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität der A-Klasse. Der Geradeauslauf fällt gut aus. Beim ADAC Ausweichtest kann die A-Klasse ein gutes Ergebnis einfahren. Das Fahrzeug lenkt spontan ein bleibt lange Zeit neutral und zeigt beim Gegenlenken nur eine leichte Untersteuertendenz - das überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht. Reißt man das Lenkrad allerdings an, neigt der Wagen zu übersteuern. Allerdings greift hier das elektronische Stabilitätsprogramm früh und zuverlässig ein und verhindert Schleudern. Hebt man das Gaspedal in Kurven, quittiert dies der Mercedes mit einem drängenden Heck, allerdings wird das Fahrzeug auch hier vom ESP wieder stabilisiert.



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.

Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu. Die Traktion ist selbst auf rutschigem Untergrund für ein Fahrzeug mit Frontantrieb gut. Die Traktionskontrolle greift früh und situationsgerecht ein, um das durchdrehen der Antriebsräder zu verhindern.

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.

2,1 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 durchschnittlich 36,6 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.

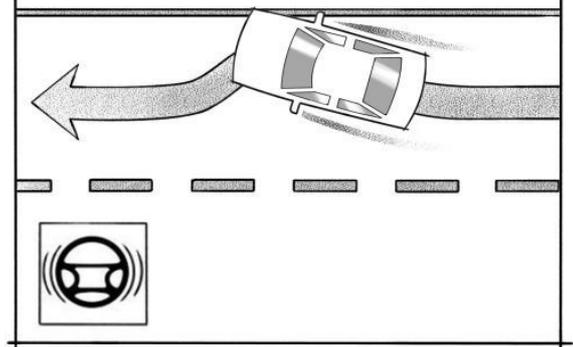
1,6 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die A-Klasse bietet in ihrer Klasse eine Menge an serienmäßiger oder auch optionaler aktiver Sicherheitssysteme.

+ 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.

Spurhalteassistent



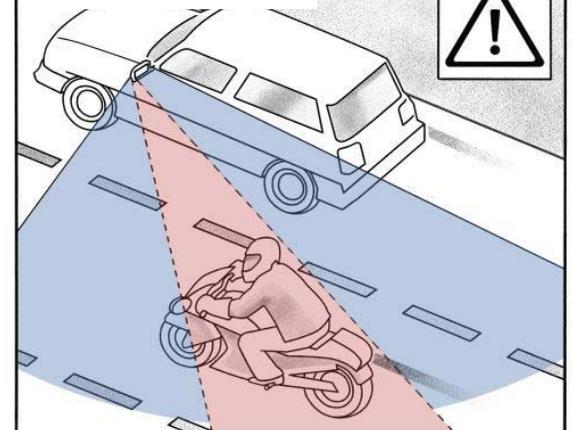
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Einschlafwarner



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

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.

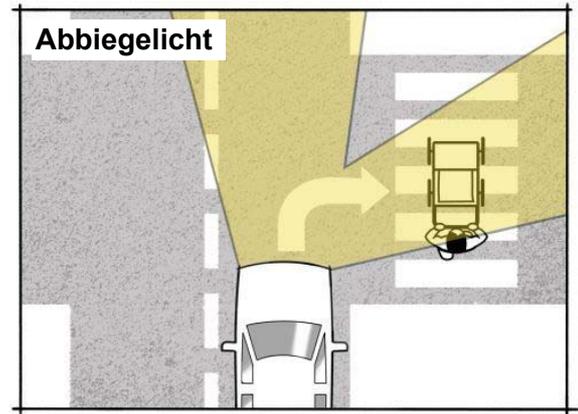
Gegen Aufpreis gibt es das "Intelligent Light System" - dann gibt es Xenonlicht mit variabler Lichtverteilung, die entsprechend der Umgebung (Landstraße, Autobahn, starker Nebel) angepasst wird. Darüber hinaus sind ein aktives Kurven- und ein Abbiegelicht sowie ein Fernlichtassistent enthalten. Bei einer 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. Einen Speedlimiter gibt es gegen Aufpreis. Bei Wahl des COMMAND Online Multimedia-Systems inklusive Navigationssystem findet man eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung an Bord, die dem Fahrer Geschwindigkeitslimits im Kombiinstrument einblendet. 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.

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

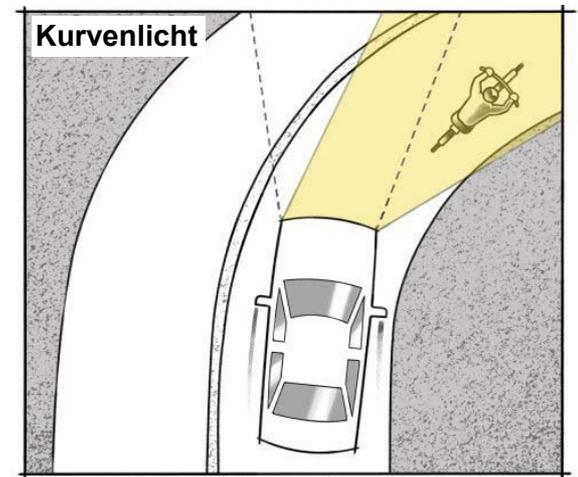
1,6 Passive Sicherheit - Insassen

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.

⊕ Bei den ADAC Crashtests kann die A-Klasse sehr gute Ergebnisse für die Insassensicherheit einfahren. es werden 93% der möglichen Punkte erreicht. Die integrierten Kopfstützer der AMG Sportsitze sind zwar sehr nahe am Kopf platziert, wodurch sie bei einem Heckaufprall optimal wirken können, doch sind sie nicht einstellbar und bieten nur Personen bis 1,80 m guten Schutz. Im Fond sind die äußeren Kopfstützen ebenfalls in die Lehnen integriert (AMG Sport). Sie reichen nur für kleine Personen, immerhin kann das Dach einen Teil der Absätzfunktion übernehmen. Der Abstand zum Kopf ist 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). Optional sind Sicherheitsgurte mit reversiblen Gurtstraffern für Fahrer und Beifahrer (PRE-SAFE System) erhältlich.



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.



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

1,8 Kindersicherheit

Auch bei der Kindersicherheit gibt die A-Klasse ein gutes Bild ab. Laut Bedienungsanleitung sind auf den hinteren Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Auf dem Beifahrerplatz dürfen nur vorgegebene Kindersitze mit Transponder montiert werden. Ein im Beifahrersitz integrierter Transponder zur Beifahrerairbag-Deaktivierung ist nur gegen Aufpreis erhältlich - das ist nicht zeitgemäß.

+ Bei den ADAC Crashtests erreicht die A-Klasse bei der Kindersicherheit gute 81% der möglichen Punkte. 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. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

- Auf dem Mittelsitz lassen sich Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen, da der Abstand zwischen den Gurtranlenkpunkten zu gering ist. Aus Platzgründen können im Fond ohnehin lediglich zwei Kindersitze nebeneinander montiert werden. Hinten sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

2,4 Fußgängerschutz

+ Die A-Klasse ist serienmäßig mit einem Fußgängerschutzsystem (aktive Motorhaube) ausgestattet. Auch dadurch erreicht das Fahrzeug bei den ADAC Crashtests gute 67% der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz.

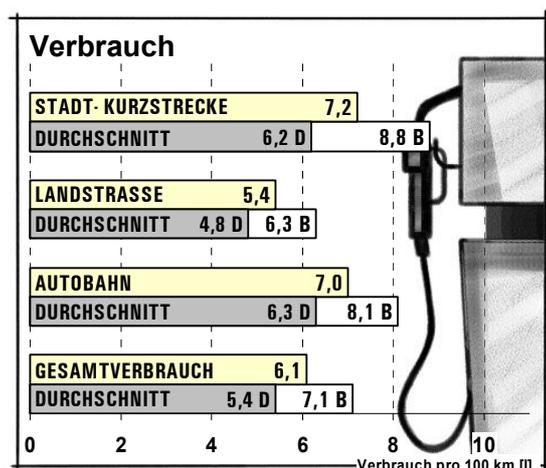
2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Der Kraftstoffverbrauch des A 180 liegt noch im zufriedenstellenden Bereich. Im ADAC EcoTest wurden durchschnittlich 6,1 l Super pro 100 km ermittelt. Mit einer CO₂-Bilanz von 170 g/km erreicht der A 180 im CO₂-Kapitel des EcoTest 26 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,2 l, außerorts bei 5,4 l und auf der Autobahn bei 7,0 l pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

+ Der Mercedes A 180 mit Direkteinspritzung erfüllt schon heute die strenge Abgasnorm Euro 6, die ab 2014 in Kraft tritt. Viele Benzinmotoren mit Direkteinspritzung besitzen einen erhöhten Feinstaubausstoß. Diese Problem hat Mercedes im A 180 in den Griff bekommen - sowohl im Zulassungszyklus, als auch im anspruchsvollen ADAC Autobahnzyklus liegt der gemessene Feinstaubausstoß deutlich unter dem Euro 6 Grenzwert.



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

Da auch die anderen Schadstoffgruppen keine Auffälligkeiten zeigen, erreicht der Mercedes A 180 als erstes Fahrzeug mit Benzin-Direkteinspritzung die Maximalpunktzahl von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des ADAC EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es mit 76 Punkten zu einem guten Vier-Sterne-EcoTest-Ergebnis.

3,5 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

– Obwohl sich der Verbrauch des A 180 noch in einem durchschnittlichen Bereich bewegt, erhält er aufgrund der gegenüber Dieselmotoren höheren Preise für Superbenzin eine schlechte Note bei den Betriebskosten.

4,8 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.

2,4 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 neuen Auftreten punkten.

4,2 Kosten für Anschaffung*

– Im Klassenvergleich zeigt sich die getestete A-Klasse mit Basis-Benzinmotor mit einem Grundpreis von 26.032 Euro (inkl. Ausstattungslinie Urban) 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 um rund 1.800 Euro an.

2,3 Fixkosten*

+ Die jährlichen Fixkosten fallen für den A 180 nicht zu hoch aus. Die KFZ-Steuer beträgt nur 68 Euro im Jahr. Besonders günstig fällt die Einstufung in der Teilkasko aus (TK 16). Aber auch die Einstufungen in der Haftpflicht (KH 16) sowie die Vollkaskoversicherung (VK 19) liegen noch im akzeptablen Bereich.

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich auf durchschnittlichem Niveau. Vor allem die erhöhten Betriebskosten, der hohe Anschaffungspreis sowie die nicht gerade niedrigen Werkstatt- und Reifenkosten verhindern ein besseres Ergebnis.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	A 180	A 200	A 250 7G-DCT	A 250 Sport 7G-DCT	A 180 CDI	A 200 CDI	A 220 CDI 7G-DCT	A 45 AMG 4MATIC 7G-DCT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1595	4/1991	4/1991	4/1461	4/1796	4/2143	4/1991
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	115 (156)	155 (211)	155 (211)	80 (109)	100 (136)	125 (170)	265 (360)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1250	250/1250	350/1200	350/1200	260/1750	300/1600	350/1400	450/2250
0-100 km/h[s]	9,2	8,4	6,6	6,6	11,3	9,3	8,2	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	224	240	240	190	210	220	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,5 S	5,5 S	6,1 S	6,4 S	3,8 D	4,3 D	4,2 D	6,9 SP
CO2 [g/km]	128	129	143	148	98	111	109	161
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/16	16/20/18	16/21/22	16/21/22	17/20/20	17/21/22	17/21/22	19/28/25
Steuer pro Jahr [Euro]	68	70	106	116	142	173	209	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	599	635	733	792	590	624	703	1044
Preis [Euro]	24.336	27.370	33.499	37.753	26.835	28.144	34.094	49.683

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1595 ccm
Leistung	90 kW (122 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/5,4/7,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	128 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	170 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4292/1780/1433 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1405 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	245 l/570 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	685 kg/1200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	820 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	135 Euro
Monatliche Werkstattkosten	71 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	310 Euro
Monatliche Gesamtkosten	611 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/16
Grundpreis	26.032 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Intelligent Light System)	1.666 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
adaptives Bremslicht (LED)	Serie
aktives Fußgängerschutzsystem	Serie
Automatikgetriebe (7G-DCT)	2.166 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht (Intelligent Light System)	1.666 Euro°
Lichtsensor	Serie
Müdigkeitserkennung	Serie
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Rückfahrkamera	369 Euro°
Spurassistent (Spur-Paket)	893 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Spur-Paket)	893 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 916°

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (links, Spiegel-Paket)	351 Euro°
Lackierung Metallic	666 Euro°
Panorama-Glasdach (Schiebedach)	1.071 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen