



Mercedes CLA 180 Urban

Viertüriges Coupé der unteren Mittelklasse
(90 kW / 122 PS)

Mit dem CLA bietet Mercedes nun ein viertüriges Coupé auf Basis der A-Klasse an, das mit 4,63 m sogar einige Zentimeter länger ist als die C-Klasse-Limousine. Die Technik wurde komplett von der A-Klasse übernommen. So findet man im CLA z.B. nur Vierzylinder-Motoren im Portfolio. Optisch lehnt sich der CLA an den größeren CLS an, wirkt allerdings trotz der großzügigen Abmessungen gegenüber dem eleganten CLS pummelig. Enttäuschend fallen die Platzverhältnisse im Innenraum aus. Vor allem im Fond wird das Raumangebot durch die tief gezogene Dachlinie eingeschränkt. Der Fahrkomfort geht insgesamt in Ordnung. Die Fahrwerksabstimmung ist etwas komfortabler als bei der A-Klasse, kann aber im Detail nicht mit den größeren Mercedes-Modellen mithalten. Der CLA 180 Basisbenziner zeigt sich insgesamt sehr sparsam und konsumiert sogar knapp einen halben Liter weniger Kraftstoff als der A 180. Da hilft die ausgefeilte Aerodynamik des CLA, mit einem cw-Wert von 0,23 erzielt er in dieser Kategorie einen Spitzenwert unter den aktuellen Serienfahrzeugen. Auch wenn der CLA 180 in der Summe kein schlechtes Auto ist und mit umfangreicher Sicherheitsausstattung punkten kann, ist das Fahrzeug schlicht zu teuer. Für die getestete Variante verlangt Mercedes mindestens 30.287 Euro - dafür gibt es auch fast eine vergleichbare C-Klasse, die in vielen Details ausgereifter und hochwertiger wirkt. **Karosserievarianten:** A-Klasse. **Konkurrenten:** keine.

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

- mäßige Rundumsicht hinten wenig Platz sehr hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

4,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,3 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,2 Langstrecke

3,0 Transport

2,4 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: Juli 2013
Text: D. Silvestro

Verarbeitung

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

⊕ Die Karosserie ist sauber gefertigt, Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Auch das Interieur präsentiert sich gefällig - die verwendeten Kunststoffe sind sauber verarbeitet und wirken überwiegend hochwertig. Selbst die Türverkleidungen sind im unteren Bereich geschäumt. Der Unterboden ist aufwendig 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 bestehen aus recht kratzempfindlichen Kunststoffen. Weder Karosseriefanken noch Stoßfänger haben Leisten, die bei kleinen Parkremplern schützen. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, zudem ist der Entriegelungsmechanismus der Haube schlecht zu erreichen. Das ist ungewöhnlich bei einem Fahrzeug in dieser Preisklasse. Der CLA 180 kann versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da es keine Sperrklappe gibt.

Alltagstauglichkeit

Der CLA 180 kann mit einer noch guten Alltagstauglichkeit überzeugen. Der Wagen bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte, der sich lediglich für Kurzstecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 475 kg zufriedenstellend aus. Die zulässige Anhängelast liegt bei 1.200 kg (gebremst, bei 12% Steigung) bzw. 695 kg (ungebremst).

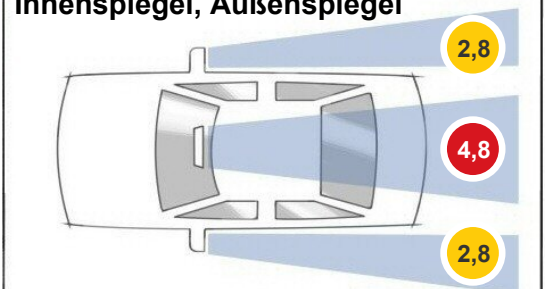
⊕ Mit dem 50 l Tank lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 880 Kilometer realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten von maximal 100 kg transportiert werden - eine stabile Reling gibt es aber nicht.

⊖ 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.

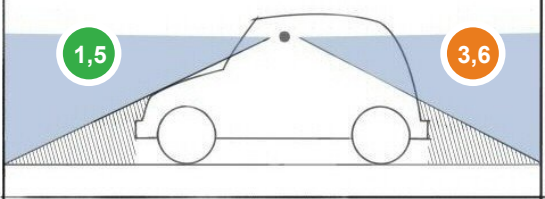
Rundumsicht



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.

2,6 Sicht

Die Übersichtlichkeit des viertürigen Coupés kann ebenso wenig überzeugen wie die Rundumsicht. Punkten kann der CLA dagegen durch sein ausgezeichnetes Lichtsystem (Intelligent Light System), welches optional verfügbar ist.

+ 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 nur beim Einlegen des Rückwärtsgangs automatisch ausklappt und somit bei normaler Fahrt schmutzgeschützt ist. Beide Systeme sind aufgrund der sehr unübersichtlichen Karosserie sehr empfehlenswert. 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 aufwendig gestalteten Scheibenwischer besitzen einen idealen 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 Abbiegelicht. Optional erhältlich sind auch ein automatisch abblendender Innen- und fahrerseitiger Außenspiegel, wodurch der Fahrer bei störendem Scheinwerferlicht hinterherfahrender Verkehrsteilnehmer nicht geblendet wird.

- Durch die recht niedrige Sitzposition des Fahrers kann das umliegende Verkehrsgeschehen nicht besonders gut überblickt werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der CLA schlecht ab. Besonders die flach verlaufende Frontscheibe und die dadurch sehr schräg stehenden A-Säulen schränken die Sicht beim Abbiegen ein. Aber auch die sehr breiten hinteren Dachsäulen samt nicht versenkbarer Kopfstützen im Fond verdecken den Blick nach schräg hinten stark. Das hintere Fahrzeugende ist kaum einsehbar, die optionale Rückfahrkamera ist deshalb sehr empfehlenswert. Der Innenspiegel fällt klein aus und bietet dadurch auch nur ein beschränktes Sichtfeld nach hinten.



Besonders nach schräg hinten ist die Sicht durch breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen stark eingeschränkt.

2,8 Ein-/Ausstieg

Der CLA wird serienmäßig mittels Funkfernbedienung ent- und verriegelt - die Tasten sind verwechslungssicher. Durch die tiefe Karosserie erweist sich der Ein- und Ausstieg recht unbequem. Im Fond ragen zusätzlich die Radläufe in den Einstiegsbereich hinein und auch die breiten Schweller erschweren den Zustieg.

+ 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.

2,9 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen des CLA fällt zufriedenstellend groß aus. Lediglich beim Maximalvolumen verliert das Coupé etwas an Boden, da durch die Karosserieform kein Beladen bis zum Dach möglich ist.

⊕ Das normale Kofferraumvolumen liegt bei großzügigen 380 l. Klappt man die Rücksitze um, lässt sich der Stauraum auf 700 l erweitern.



Trotz respektablen 380 l Volumen ist der Kofferraum aufgrund seiner flachen Bauart und der schmalen Öffnung schlecht nutzbar.

3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe schwingt selbstständig auf, sobald man den Entriegelungsknopf an der Heckklappe oder die Kofferraumtaste auf der Fernbedienung betätigt. Schließen lässt sich die Klappe ebenfalls einfach. Die Ladekante liegt mit 69 cm in noch akzeptabler Höhe, auch innen stört keine zu große Stufe (Abstand Ladekante/Kofferraumboden 16 cm). Der Kofferraum ist zwar recht breit, doch aufgrund der geringen Kofferraumhöhe und der niedrigen Heckklappenöffnung ist die Zugänglichkeit schlecht.

⊖ Sperrige Gegenstände können im CLA nicht transportiert werden. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen stört eine Stufe am Kofferraumboden. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Insgesamt ist die Kofferraum-Variabilität des CLA zufriedenstellend.

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen, dies ist einfach und ohne großen Kraftaufwand möglich. Im Kofferraum können kleine Utensilien gut befestigt werden. Man findet sowohl Zurrösen als auch ein seitliches Fach. Zusätzlich können unter dem Kofferraumboden kleine Gegenstände untergebracht werden.

⊖ Eine Durchlademöglichkeit ist nicht vorhanden.

2,2 INNENRAUM

1,8 Bedienung

Das Cockpit des CLA ist weitgehend mit dem der A-Klasse identisch. Es 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 beim CLA-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 (optional). 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 sich 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 Fahrantritt gewarnt, wenn eine Tür, die Heckklappe oder die Motorhaube offen ist. 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.

1,7

Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne fällt sehr großzügig aus. Personen bis knapp zwei Meter 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.

4,2

Raumangebot hinten*

Im Fond geht es deutlich enger zu, so entspricht das Platzangebot nur dem hinteren Klassenmittelfeld. Die Innenraumbreite erweist sich als durchschnittlich und auch das Raumempfinden ist zufriedenstellend - besonders die schmalen Fenster und die niedrige Dachlinie schränken es ein. Zwei Personen finden nebeneinander genügend Platz, für drei Personen wird es aber schon recht eng.



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

⊖ Aufgrund der flach verlaufenden Dachlinie finden nur kleine Personen bis ca. 1,70 m genügend Kopffreiheit vor. Die Beinfreiheit würde für etwas größere Personen ausreichen.

4,0

Innenraum-Variabilität

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

2,3

KOMFORT

2,3

Federung

Der CLA ist in der Ausstattungslinie Urban normalerweise serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Ohne Mehrpreis kann aber anstatt des Sportfahrwerks auch ein Komfortfahrwerk geordert werden.

⊕ Der mit dem Komfortfahrwerk ausgestattete Testwagen weißt insgesamt einen guten Fahrkomfort auf und federt etwas weicher an als z.B. die A-Klasse mit Komfortfahrwerk. Die Federung spricht auf lange Fahrbahnwellen sanft an, weist aber speziell bei höheren Geschwindigkeiten eine leichte Nachschwingtendenz auf. Kurze Wellen werden recht gut abgedämpft und nicht zu stark zu den Insassen durchgereicht. Auch bei regelmäßiger Anregung behauptet sich der CLA und kann diese zufriedenstellend ausbügeln. Etwas Verbesserungsbedarf gibt es noch bei groben Einzelhindernissen, diese können nicht ganz von den Insassen fern gehalten werden und werden auch akustisch in den Innenraum durchgereicht. Karosseriewanken beim Beschleunigen oder Bremsen ist kaum wahrnehmbar. Auch Seitenneigungen ist kaum vorhanden. Raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster dringen bis zu den Insassen durch, werden aber mehr aufgrund des Karosseriedröhnens wahrgenommen. Insgesamt kann ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,2

Sitze

Die in der Ausstattung Urban verbauten 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 der Vordersitze sind auch für große Personen hoch genug. 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. Aufgrund der mit unperforierten Leder bezogenen Sitze schwitzt man im Sommer schnell.

2,3 Innengeräusch

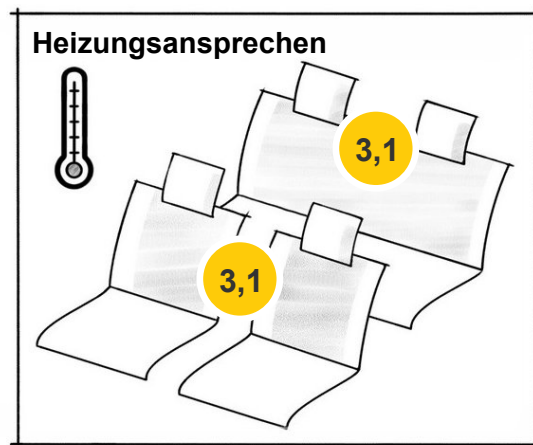
Insgesamt fällt das Geräuschniveau im Innenraum niedrig aus. Der doppelflutige Sportauspuff sorgt unter Last für einen etwas sportlicheren Sound, ist aber nie unangenehm laut im Innenraum präsent. Bei schlechten Untergründen ist ein leichtes Achspoltern sowie leichtes Karosseriedröhnen im Innenraum zu vernehmen.

⊕ Das gemessene Geräuschniveau im Innenraum beträgt bei 130 km/h noch gute 69 dB(A). Sowohl Motor- als auch Windgeräusche halten sich im Hintergrund und werden nie unangenehm laut. Erst mit steigender Geschwindigkeit sind die Windgeräusche etwas ausgeprägter im Innenraum wahrnehmbar.

2,4 Klimatisierung

Der CLA ist serienmäßig 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 zufriedenstellend an, die Fußbereiche werden dabei 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 der CLA 180 nur 5,4 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 9,2 s, im fünften Gang sind immer noch recht niedrige 12,7 s. Nur im lang ausgelegten sechsten Gang lässt die Kraft spürbar nach - dann vergehen rund 15,1 s, bis die 100 km/h überschritten werden. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 210 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.

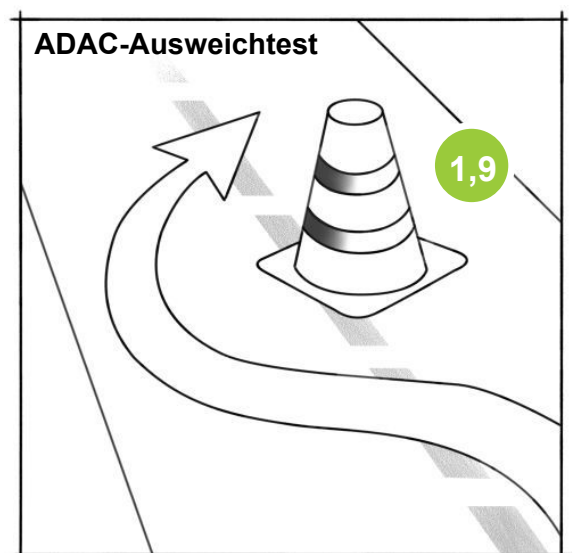
1,5 Getriebeabstufung

⊕ 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

⊕ Insgesamt bietet der CLA eine gute Fahrstabilität. Das Fahrzeug reagiert sehr sicher und spontan auf Lenkbefehle. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität des Coupés. Der Geradeauslauf fällt gut aus. Beim ADAC Ausweichtest kann der CLA ein gutes Ergebnis einfahren. Das Fahrzeug lenkt spontan ein, bleibt lange Zeit neutral und zeigt beim Gegenlenken nur eine geringe Untersteuertendenz. Auch ungeübte Fahrer werden damit nicht überfordert. Reißt man das Lenkrad allerdings stark an, neigt der Wagen zu leichtem übersteuern. Hier greift das elektronische Stabilitätsprogramm früh genug und zuverlässig ein und verhindert Schleudern. Hebt man das Gaspedal in Kurven, quittiert dies der Mercedes mit einem nachdrängenden Heck, allerdings wird das Fahrzeug auch hier vom ESP wieder stabilisiert. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung leicht zu. Die Traktion ist selbst auf rutschigem Untergrund für ein Fahrzeug mit Frontantrieb gut.



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.

Die Traktionskontrolle greift früh und situationsgerecht ein, um das durchdrehen der Antriebsräder zu verhindern.

2,4 Lenkung*

Die serienmäßige Direktlenkung ist insgesamt gut gelungen. Der Wendekreis fällt mit 11,2 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse akzeptabel aus.

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage zwar sehr direkt an bietet aber bei kleinen Lenkwinkeln etwas zu wenig Rückmeldung. Die Folge ist, dass ständig leicht korrigiert werden muss um geradeaus zu fahren. Lenkt man etwas stärker ein gibt es dagegen kaum Anlass zur Kritik. Hier überzeugt der Mercedes mit einer guten Lenkpräzision. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer ein über einen weiten Lenkeinschlag gleich bleibendes gutes Lenkgefühl. Dank der bei höheren Lenkwinkeln direkter werdenden Lenkübersetzung muss beim Rangieren nicht zu viel gekurbelt werden. Der Kraftaufwand am Lenkrad fällt beim Rangieren gering aus.

2,2 Bremse

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

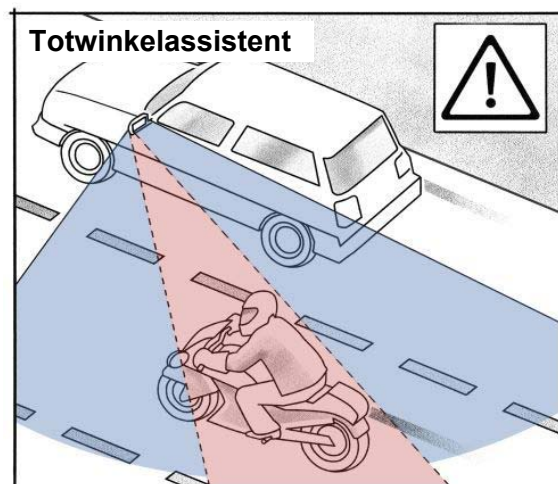
⊕ Die Bremse spricht sehr schnell an und kann bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h mit einem Bremsweg von durchschnittlich 37 m bis zum Stillstand punkten (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP, 225/45 R17 91W). Das Bremspedal lässt sich recht gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut, allerdings drängt das Heck etwas.

1,5 SICHERHEIT

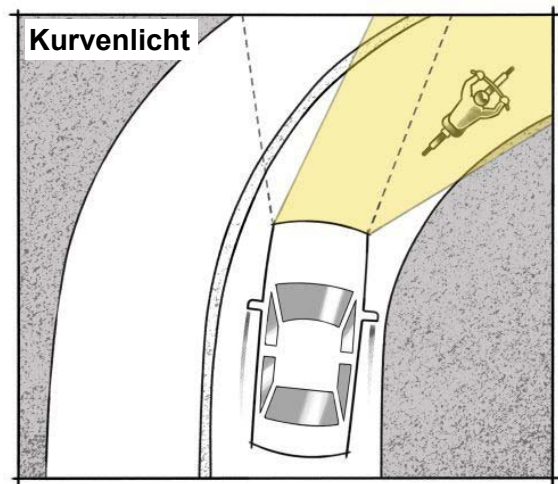
1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der CLA bietet für seine Klasse eine Vielzahl an serienmäßiger oder optionaler aktiver Sicherheitssysteme.

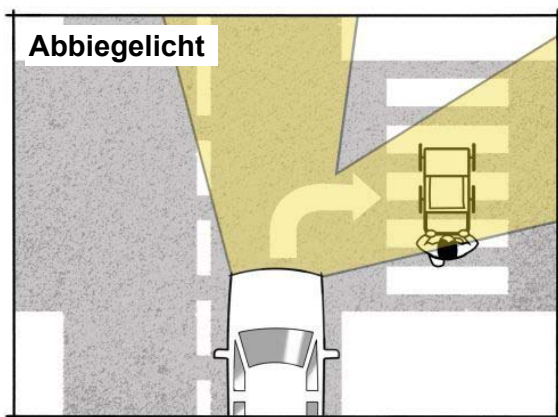
⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie die Kollisionswarnung mit erweitertem Bremsassistenten sind serienmäßig an Bord: Ist der Abstand zum Vorausfahrenden zu gering, so dass eine Kollision möglich ist, wird der Fahrer optisch und akustisch gewarnt. Bremsst dieser im Anschluss, unterstützt ihn der Bremsassistent, in dem er die erforderliche Bremskraft zur Verfügung stellt, um eine eventuelle Kollision zu vermeiden.



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.



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



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.

Ab Werk ist zudem eine Müdigkeitserkennung vorhanden, die dem Fahrer bei nachlassender Konzentration eine Pausenempfehlung anzeigt. 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 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 geöffneten Türen 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.



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

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

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

Der CLA ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Optional sind auch Seitenairbags für die äußeren Fondpassagiere erhältlich.

⊕ Für den CLA gibt es zwar keine Crashtests, die Crashtests sollte aber mit der der Mercedes A-Klasse vergleichbar sein. Diese erreichte bei den ADAC Crashtests mit 93% der möglichen Punkte bei der Insassensicherheit ein exzellentes Ergebnis. Die integrierten Kopfstützen der Sportsitze sind zwar sehr nahe am Kopf platziert, wodurch sie bei einem Heckaufprall optimal wirken können, doch sind sie nicht einstellbar und bietet nur Personen bis 1,80 m guten Schutz. Im Fond sind die äußeren Kopfstützen bei der getesteten Ausstattung ebenfalls in die Lehnen integriert. Sie reichen nur für kleine Personen, immerhin kann das Dach einen Teil der Abstützfunktion übernehmen. Der Abstand zum Kopf ist nicht zu groß. Fahrer und Beifahrer werden durch ein akustisches und optisches Signal ermahnt sich anzuschallen, 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. Bei Wahl des COMMAND Online Multimedia-Systems findet man das Mercedes Notrufsystem an Bord. Nach einem Unfall wird dann automatisch ein Notrufsignal mit Positionsübermittlung abgegeben und bis zum Eintreffen der Rettungskräfte eine Sprechverbindung mit den verletzten Insassen aufrecht erhalten. Optional sind Sicherheitsgurte mit reversiblen Gurtstraffern für Fahrer und Beifahrer (PRE-SAFE System) erhältlich.

2,1 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit kann der Mercedes CLA ein gutes Ergebnis einfahren. 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.

+ 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 lassen sich beim CLA nur auf dem Beifahrersitz problemlos unterbringen. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

- Auf dem Mittelsitz lassen sich Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen, da der Abstand zwischen den Gurtanlenkpunkten zu gering ist. Aus Platzgründen können im Fond ohnehin lediglich zwei Kindersitze nebeneinander montiert werden. Hinten sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher. Hohe Kindersitze stoßen im Fond aufgrund der flach verlaufenden Dachlinie am Dachhimmel an und sind somit dort nicht ideal zu befestigen.

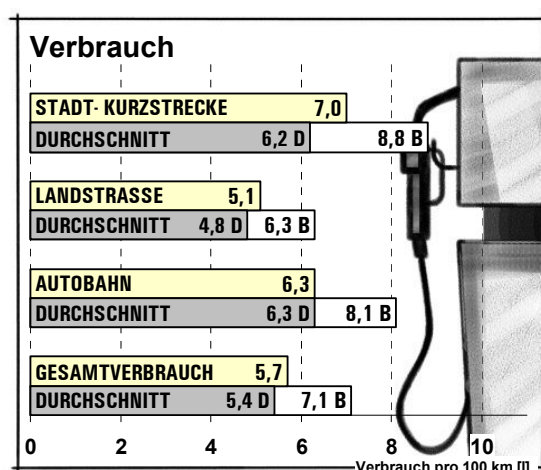
2,4 Fußgängerschutz

+ Der CLA ist serienmäßig mit einem Fußgängerschutzsystem (aktive Motorhaube) ausgestattet. Ein Crashtestergebnis für den Fußgängerschutz liegt für den CLA zwar nicht vor, doch sollte das Ergebnis mit dem der A-Klasse vergleichbar sein. Diese erreichte bei den ADAC Crashtests gute 67% der möglichen Punkte.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Der Kraftstoffverbrauch des CLA 180 liegt im zufriedenstellenden Bereich. Im ADAC EcoTest wurden durchschnittlich 5,7 l/100 km ermittelt. Mit einer CO₂-Bilanz von 160 g/km erreicht der Mercedes im CO₂-Kapitel des EcoTest 29 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,0 l, außerorts bei 5,1 l und auf der Autobahn bei 6,3 l pro 100 km. Vor allem auf der Autobahn zeigt sich der CLA sehr sparsam - da kommt der exzellente cw-Wert zum Tragen, der mit 0,23 zu den niedrigsten aller aktuell verfügbaren Fahrzeuge gehört. Da wundert es nicht, dass der CLA 180 im Vergleich zum A 180 im EcoTest knapp einen halben Liter weniger Kraftstoff pro 100 km benötigt.



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

1,3 Schadstoffe

⊕ Der CLA 180 mit Direkteinspritzung erfüllt schon heute die strenge Abgasnorm Euro 6, die ab 2014 in Kraft tritt. Weder der Partikelausstoß noch die anderen Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten, damit erreicht das Fahrzeug 47 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der CLA 180 es mit 76 Punkten zu einem guten Vier-Sterne-Ergebnis.

4,3 AUTOKOSTEN

4,2 Betriebskosten*

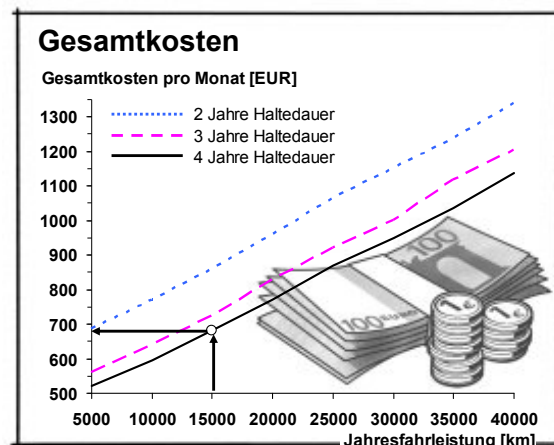
⊖ Obwohl sich der Verbrauch des CLA 180 im durchschnittlichen Bereich bewegt, erhält er aufgrund der gegenüber Dieselmotoren höheren Preise für Superbenzin eine schlechte Note bei den Betriebskosten.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Verhältnismäßig hohe Zeiten für den Service sowie teure Werkstattstundensätze verbunden mit sehr hohen Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 683 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,6 Wertstabilität*

Der Wertstabilitätsberechnung liegt ein Zeitraum von vier Jahren zugrunde. Da der CLA ganz neu auf dem Markt erhältlich ist und mit seiner guten Sicherheitsausstattung sowie einem völlig neuen Design punkten kann, kann ein stabiler prozentualer Restwertverlauf prognostiziert werden.

5,0 Kosten für Anschaffung*

⊖ Extrem teuer zeigt sich der CLA 180 beim Anschaffungspreis. Mit dem Ausstattungspaket Urban sind mindestens 30.287 Euro fällig. Das bedeutet gegenüber der vergleichbaren A-Klasse einen Aufpreis von knapp 5.000 Euro. Damit ist der CLA 180 Urban auch nur unwesentlich billiger als der C 180. Es sind zwar einige sicherheitsrelevante Details wie Kollisions- oder Müdigkeitswarnung serienmäßig vorhanden, doch selbst das rechtfertigt nicht den horrenden Grundpreis. Sehr empfehlenswerte Extras sind das Intelligent Light System für nicht ganz billige 1.666 Euro sowie die Spurhalte- und Totwinkelassistenten (im Paket 893 Euro).

2,8 Fixkosten*

Die jährlichen Fixkosten liegen insgesamt für die Fahrzeugklasse im durchschnittlichen Bereich. Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung (KH:16) liegt im akzeptablen Bereich.

- ⊕ Die KFZ-Steuer beträgt nur 72 Euro im Jahr.
- ⊖ Teuer zeigt sich der CLA dagegen in der Teil- und Vollkaskoversicherung (TK:19; VK:20).

4,6 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Bei den absoluten monatlichen Kosten zeigt sich der CLA 180 für diese Fahrzeugklasse sehr teuer. Nicht nur der hohe Anschaffungspreis, sondern auch die hohen Werkstatt- und Reifenkosten tragen hier maßgeblich zum schlechten Abscheiden bei.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	180 BEEdition	180	200	250 7G- DCT	200 CDI (DPF)	220 CDI 7G-DCT (DPF)	45 AMG 4MATIC
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1595	4/1595	4/1991	4/1796	4/2143	4/1991
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	90 (122)	115 (156)	155 (211)	100 (136)	125 (170)	265 (360)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1250	200/1250	250/1250	350/1200	300/1600	350/1400	450/2250
0-100 km/h[s]	9,9	9,3	8,6	6,7	9,4	8,2	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	210	230	240	220	230	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,0 S	5,4 S	5,5 S	6,1 S	4,2 D	4,2 D	6,9 SP
CO2 [g/km]	118	126	127	142	109	109	161
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/19	16/20/19	16/21/21	17/22/24	18/22/24	18/23/24	19/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	48	64	66	104	171	209	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	638	645	683	804	670	734	1132
Preis [Euro]	28.977	28.977	31.862	38.675	33.677	37.991	56.079

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)	225/40R18
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,15/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/5,1/6,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	130 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	160 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4630/1777/1432 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2045 mm
Leergewicht/Zuladung	1445 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380 l/700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	875 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	83 Euro
Monatliche Fixkosten	100 Euro
Monatlicher Wertverlust	363 Euro
Monatliche Gesamtkosten	683 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/19
Grundpreis	30.536 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 Sy)	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 Sy)	1.666 Euro°
Lichtsensor	Serie
Müdigkeitserkennung	Serie
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Rückfahrkamera	345 Euro°
Spurassistent	536 Euro°
Tempomat	298 Euro°
Totwinkelassistent	536 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 893°

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (links, Spiegel-Paket)	351 Euro°
Lackierung Metallic	762 Euro°
Panorama-Glasdach (Schiebedach)	1.119 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

AUTOKOSTEN

4,3

Betriebskosten*	4,2
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,6
Kosten für Anschaffung*	5,0
Fixkosten*	2,8
Monatliche Gesamtkosten*	4,6

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen