



## Mercedes A 180 Blue EFFICIENCY Edition Style

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

Die A-Klasse wurde nach rund drei Jahren Bauzeit aufgefrischt. Während die optischen Modifikationen dezent ausfallen, hat sich technisch einiges getan. Der Collision Prevention Assist Plus, der den Fahrer bei einer drohenden Kollision warnt und im Bedarfsfall automatisch eine Bremsung einleitet, ist ebenso serienmäßig an Bord wie eine Müdigkeitserkennung (Attention Assist). Ein Totwinkelassistent und ein Spurverlassenswarner runden das umfangreiche Sicherheitspaket der A-Klasse ab. Gegen Aufpreis sind nun anstatt des serienmäßigen Halogenlichts helle LED-Scheinwerfer erhältlich - diese bieten allerdings weder Abbiege- noch Kurvenlicht. Der getestete A 180 Edition besitzt eine längere Getriebeübersetzung und wird seitens des Herstellers mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 120 g/km und einem Durchschnittsverbrauch von 5,2 l/100 km angegeben. Diesen Wert erreicht der Kompaktwagen im ADAC EcoTest mit einem Verbrauch von 5,4 l/100 km zwar nicht ganz, glänzt aber mit saubereren Abgasen. Der 122 PS starke 1,6-l-Turbobenziner besitzt eine gleichmäßige und unauffällige Leistungsentfaltung, was die A-Klasse träger wirken lässt, als sie es tatsächlich ist. Bei den Fahrleistungsmessungen fährt sie ein gutes Ergebnis ein - für den Alltag reicht das Aggregat völlig aus. Ab Werk ist im Edition ein Komfortfahrwerk mit Tieferlegung verbaut, das dennoch einen ordentlichen Federungskomfort bietet. Das adaptive Fahrwerk mit einstellbaren Dämpfern ist für den Edition nicht erhältlich. Das Platzangebot ist vorn gut, im Fond hat man aber wenig Beinfreiheit und der Kofferraum fällt überschaubar aus. Zu kaufen gibt es die verbrauchsreduzierte Variante der A-Klasse ab 26.573 Euro, was im Klassenvergleich ein stolzer Preis ist, zumal die Serienausstattung nicht sehr umfangreich ausfällt. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3, BMW 1er, Ford Focus, Opel Astra, SEAT Leon, VW Golf.

- +** gute Verarbeitung, leiser Innenraum, kultivierter Motor, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- schlechte Rundumsicht, kleiner Kofferraum, Beifahrerairbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis



### ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

4,1 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,7 Familie

2,9 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,1 Langstrecke

3,0 Transport

2,4 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Stand: Januar 2016  
Text: Martin Brand

## Verarbeitung

- +** Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen insgesamt einen guten Eindruck. Das Spaltmaß verläuft gleichmäßig, wenn auch etwas breit, und die Anbauteile zeigen sich sauber eingepasst. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Die verwendeten Kunststoffe sind sauber verarbeitet und wirken überwiegend hochwertig. Selbst die Türverkleidungen zeigen sich im unteren Bereich geschäumt und die A-Säulenverkleidungen sind mit Stoff bezogen. 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. An den vorderen Türschweller gibt es Einstiegsleisten, die den Lack vor Kratzern schützen.
- Die unteren Bereiche der Mittelkonsole und das Handschuhfach bestehen aus recht kratzempfindlichen Kunststoffen. Weder Karosseriefanken noch Stoßfänger haben Stoßleisten, die den Lack bei kleinen Parkremplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen. Am Heck gibt es zwar im unteren Bereich des Stoßfängers einen kleinen unlackierten und austauschbaren Einsatz, doch besitzt dieser keine Schutzfunktion. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, zudem ist der Entriegelungsmechanismus der Haube schlecht erreichbar. Das Fahrzeug kann versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da es keine Schutzklappe im Tankstutzen gibt.

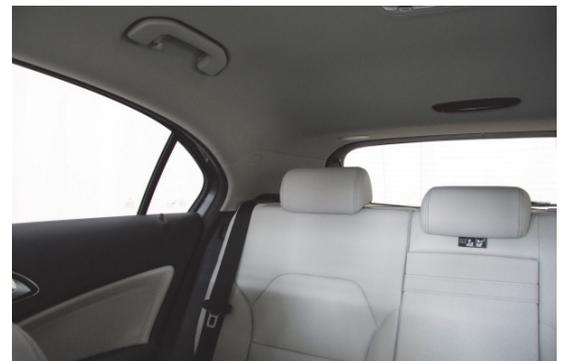
## Alltagstauglichkeit

Der A 180 BlueEFFICIENCY Edition kann insgesamt mit einer guten Alltagstauglichkeit überzeugen. Der Wagen bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich lediglich für Kurzstecken eignet. Die zulässige Anhängelast beträgt bei gebremsten Anhängern durchschnittliche 1.200 kg (bei 12% Steigung). Ungebremste Anhänger dürfen bis zu einer Masse von 685 kg gezogen werden. Der A 180 Edition besitzt lediglich einen 40-l-Kraftstofftank (ansonsten 50 l oder 56 l bei 4Matic-Modellen), mit dem auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von bis zu 740 km möglich sind.

- +** Auf dem Dach dürfen Lasten von bis zu 100 kg transportiert werden - eine stabile Reling gibt es aber nicht. Die maximale Zuladung fällt mit 545 kg ordentlich aus. Die zulässige Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt 75 kg, das reicht, um auch zwei schwere Räder (z.B. E-Bikes) mittels Heckträger zu befördern.
- Gerade in Anbetracht des hohen Grundpreises ist es seitens Mercedes schon dreist, für Selbstverständlichkeiten wie ein Reifenpannenset einen Aufpreis zu verlangen. Optional sind auch Reifen mit Notlaufeigenschaften (Runflatreifen) zu haben, allerdings nicht für sämtliche Rad-Reifen-Kombinationen. Wagenheber und Radmutternschlüssel fehlen an Bord. Ein Ersatzrad ist gar nicht erhältlich.

## Sicht

Die Fahrzeugkarosserie lässt sich insgesamt nur zufriedenstellend abschätzen, da sich die Enden dem Blick des Fahrers entziehen. Das Verkehrsgeschehen kann aufgrund der etwas tiefen Sitzposition nur durchschnittlich überblickt werden.

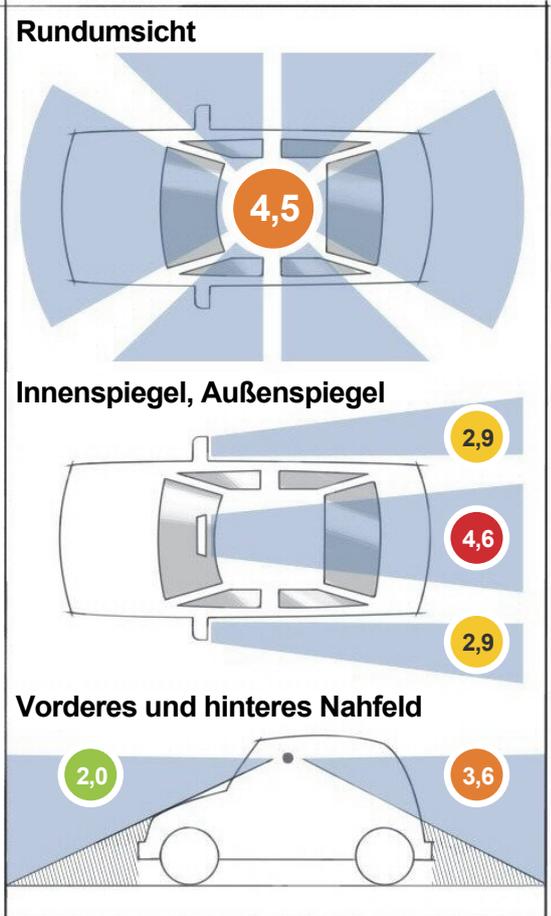


**Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten. Die Kopfstützen sind nicht vollständig versenkbar.**

Niedrige Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nur akzeptabel wahrnehmen. Die Außenspiegel liefern nur ein durchschnittliches Sichtfeld nach hinten. Immerhin besitzen beide Spiegel zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern.

**+** Aufgrund der flach verlaufenden Motorhaube sind vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennbar. Der optionale Park-Assistent (inkl. Parksensoren an Front und Heck) erleichtert das Rangieren, da dieser das Fahrzeug selbstständig in Längsparklücken befördert - der Fahrer muss nur Gas und Bremse betätigen. Zudem kann gegen weiteren Aufpreis eine Rückfahrkamera geordert werden (beides im Testwagen). Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkungsbereich und reinigen die Windschutzscheibe zuverlässig. Neben den serienmäßigen Halogen- sind für die A-Klasse gegen Aufpreis LED-Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht erhältlich. Optional ist zudem ein Fernlichtassistent lieferbar, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet und somit weder Gegenverkehr noch Vorfahrende stört. Ordert man das Spiegel-Paket, blenden der Innenspiegel und der fahrerseitige Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab.

**-** Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die A-Klasse schlecht ab, da die Dachsäulen insgesamt zu breit ausfallen. Die flach verlaufende Frontscheibe und die dadurch sehr schräg stehenden A-Säulen schränken die Sicht beim Abbiegen ein. Auch die hinteren Dachsäulen samt nicht versenkbarer Kopfstützen im Fond verdecken den Blick nach schräg hinten stark. Der Innenspiegel und damit auch das Sichtfeld nach hinten fallen klein aus. Eine Kurven- und Abbiegelichtfunktion ist für die aufpreispflichtigen LED-Scheinwerfer nicht erhältlich.



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.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Die A-Klasse ist serienmäßig mit Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung mit großen Tasten ausgestattet. Gegen Aufpreis ist auch ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (nicht im Testwagen). Durch die tiefe Karosserie gelangt man insgesamt nicht sehr bequem ins Fahrzeug. Die Schweller sind zwar angenehm niedrig positioniert, fallen aber breit aus, wodurch ein großer Schritt zum Ein-/Aussteigen nötig ist. Darüber hinaus liegen die Vordersitze tief und die Einstiegshöhe zeigt sich gering. Im Fond ragen zusätzlich die Radläufe in den Einstiegsbereich hinein und auch die breiten Schweller steigen nach hinten ungünstig an.

**+** Die Türfeststeller sind kräftig dimensioniert, wodurch die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten werden. Allerdings besitzen sie vorn wie hinten nur zwei Haltepositionen. Es gibt über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein-/Aussteigen erleichtern können. Ordert man die LED-Scheinwerfer, leuchten diese den Bereich vor dem Fahrzeug beim Ent- und Verriegeln aus. In Verbindung mit dem Spiegel-Paket gibt es auch Spots in den Außenspiegeln, die den seitlichen Bereich beleuchten.

**-** 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 nur mäßig aus. Bis zur Kofferraumabdeckung lassen sich nur 245 l verstauen. Entfernt man die Hutablage, sind es bis unters Dach immerhin 335 l. Dann können bis zu fünf handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Legt man die Rücksitzlehne um, fasst das Ladeabteil zufriedenstellende 570 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Belädt man das Fahrzeug über die gesamte Fläche bis zum Dach, passen 970 l in den Kofferraum.



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

## 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schwingt weit auf - Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m können aufrecht darunter stehen. Zum Schließen gibt es einen praktischen Griff in der Innenverkleidung. Die Ladeöffnung ist zwar hoch, die Breite wird aber durch die weit in den Kofferraum ragenden Heckleuchten eingeschränkt. Der Kofferraum selbst besitzt ein durchschnittliches Format. Zum Einladen muss das Gepäck über die 69 cm über der Fahrbahn liegende Kante gehoben werden. Beim Ausladen stört eine rund 11 cm hohe Kante. An der Rückbank liegende Gegenstände lassen sich aufgrund der geringen Kofferraumtiefe sehr gut erreichen. Die Höhe der Ladeöffnung ist gut. Nach dem Umklappen der Rückbank bleibt der Kofferraumboden eben.

- Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen, dies ist einfach und ohne großen Kraftaufwand aus dem Fahrgastraum möglich. Im Kofferraum selbst können kleine Utensilien mittels Zurrösen (Gepäcknetz nicht an Bord) befestigt werden. Darüber hinaus gibt es unter dem Kofferraumboden ein Fach mit rund 25 Litern. Ordert man das Ablage-Paket, findet man zusätzlich Netze links und rechts im Kofferraum sowie eines unter der Hutablage und eine 12-V-Steckdose im Kofferraum. Gegen weiteren Aufpreis ist eine Durchreiche in der Rücksitzlehne erhältlich. Ist die Mittelkopfstütze unten, schränken deren Bügel die Durchreiche allerdings ein.

- Die Gurtbänder können bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen eingeklemmt und beschädigt werden.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

Das Cockpit der A-Klasse zeigt sich weitgehend ergonomisch aufgebaut, sodass man mit den grundlegenden Bedienelementen schnell zurechtkommt. Umständlicher ist hingegen die Bedienung der Fahrzeug-Systemeinstellungen, da sich manche nur mittels Lenkradtasten im Kombiinstrument und andere in der Mittelkonsole/am Mitteldisplay anpassen lassen. Der Scheibenwischerschalter sitzt im Blinkerhebel, was anfangs ungewohnt ist, da er mit Funktionen überladen wurde.

⊕ Das Lenkrad ist manuell über einen großen Bereich in Höhe und Weite einstellbar und die Pedale sind optimal angeordnet. Der Schalthebel zeigt sich recht tief positioniert, aber dennoch gut erreichbar. Das Zündschloss sitzt im Armaturenbrett, allerdings wird es etwas vom Lenkrad verdeckt und ist zudem unbeleuchtet. Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers, Kraftstoff- und Kühlmittel-Temperaturanzeige könnten aber etwas größer ausfallen. Dank dunklem Hintergrund und heller Ziffern ist der Kontrast sowohl nachts als auch am Tag gut. Ein Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- oder Durchschnittsverbrauch. Sind Türen, die Heckklappe oder auch die Motorhaube offen, gibt es einen Hinweis für den Fahrer. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird an einem separaten Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Das Licht lässt sich mittels Drehschalter links neben dem Lenkrad anschalten. Alternativ sind sowohl das Licht (Serie) als auch die Scheibenwischer (Option) sensorgesteuert. Gegen Aufpreis wird auch das Fernlicht automatisch auf- und abgeblendet. Der Nebelschlussleuchtschalter befindet sich im Bereich des Lichtschalters, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Bedienung der optionalen Klimaautomatik ist selbsterklärend, die Wunschtemperatur wird neben dem Schalter angezeigt. Die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab und auch die Umluftfunktion regelt das System. Wird die Umlufttaste länger gedrückt, schließen die Seitenfenster - bei erneuter Betätigung fahren diese wieder in die ursprüngliche Position. Das Acht-Zoll-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems (Comand Online) 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. Darüber hinaus können Radioeinstellungen auch am Lenkrad vorgenommen werden. Die Lautsprecher bieten einen klaren Klang. Die Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärts-Automatik samt zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz und lassen sich auch ohne Zündung steuern, bis eine Tür geöffnet wird. Der Fahrersitz lässt sich optional elektrisch einstellen (Schalter in der Tür). Gegen weiteren Aufpreis ist auch eine elektrische Einstellung des Beifahrersitzes möglich (nicht im Testwagen). Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Ordert man das Ablagen-Paket, gibt es zu den Becherhaltern in der Mittelkonsole und den Ablagefächern in den Türen noch kleine Staufächer unter den Vordersitzen, ein Netz im Beifahrerfußraum und ein Brillenfach am Himmel. Im Fond findet man dann zusätzlich Netze an den Vordersitzlehnen. Darüber hinaus gibt es im Fond schmale Türfächer und Becherhalter in der optionalen Mittelarmlehne. Das Handschuhfach weist ein zufriedenstellendes Format auf. Ordert man das optionale Licht- und Sicht-Paket, besitzt die A-Klasse u. a. eine einfarbige Ambientebeleuchtung, zusätzliche Spots am Innenspiegel sowie Leseleuchten hinten und eine Ein-/Ausstiegsbeleuchtung. Gegen weiteren Aufpreis ist für die A-Klasse Style eine mehrfarbige Ambientebeleuchtung erhältlich.



**Funktionalität und Verarbeitungsqualität vermitteln einen guten Eindruck.**

⊖ Das Klimaanlagebedienteil ist weit unten positioniert, dadurch schweift der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen ab. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, müssen sich Fahrer und Beifahrer zum Schließen weit hinauslehnen. Zudem stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

2,3

## Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn fällt das Raumangebot im Klassenvergleich großzügig aus. Personen bis 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde etwas größere Personen zulassen. Die Innenraumbreite fällt durchschnittlich aus, der Fußraum wird jedoch durch den wuchtigen Mitteltunnel etwas eingeschränkt. Insgesamt ist das Raumempfinden zufriedenstellend.

---

## 3,7 Raumangebot hinten\*

Im Fond geht es deutlich enger zu, die Innenbreite fällt im Klassenvergleich nur befriedigend aus. Das Raumempfinden fällt aufgrund der schmalen Seitenscheiben und der niedrigen Dachlinie allenfalls akzeptabel aus.

– Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht im Fond die Beinfreiheit lediglich für Passagiere bis knapp 1,80 m Körpergröße.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 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

---

### Federung

2,4 Der A 180 BlueEFFICIENCY Edition ist serienmäßig mit einem tiefergelegten Komfortfahrwerk ausgestattet. Ein Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung gibt es für den Edition nicht.

+ Das tiefergelegte Komfortfahrwerk bietet trotz des straffen Grundcharakters einen guten Federungskomfort. Langwellige Fahrbahnen bringen die A-Klasse nicht aus der Ruhe, auch wenn der Mercedes bei höheren Geschwindigkeiten etwas stärkere Aufbaubewegungen zeigt. Kurze Wellen dringen etwas stärker zu den Insassen durch. Mehrere aufeinanderfolgende Wellen lassen den Kompaktwagen etwas unruhig werden, ein ausgeprägtes Stuckern ist aber nicht vorhanden. Karosserieneigungen halten sich bei dynamischen Lenkvorgängen im üblichen Bereich. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel schluckt die Federung ordentlich, wenn auch gröbere akustisch deutlich im Innenraum wahrgenommen werden. Gleiches gilt für Querfugen - auf diesen zeigt der Mercedes ein etwas steifbeiniges Ansprechen. Kopfsteinpflaster dringt nicht zu stark bis zu den Insassen durch, ist aber akustisch stark präsent. Die Federung dürfte bei niedrigen Geschwindigkeiten insgesamt etwas feiner ansprechen, hier macht sich die straffe Abstimmung am deutlichsten bemerkbar.

---

### Sitze

In der Ausstattungsvariante Style ist die A-Klasse mit Sportsitzen ausgestattet. In Verbindung mit der Ledernachbildung Artico sind auch die im Testwagen verbauten Komfortsitze erhältlich. Im Fond erweisen sich die Lehnen als sehr hoch, die Polsterung ist angenehm straff. Hinten sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen kaum konturiert und bieten dadurch wenig Seitenhalt. Die Sitzposition ist auf der Rückbank zufriedenstellend, es fehlt etwas an Oberschenkelauflege.

+ Der Style ist serienmäßig mit dem Sitzkomfort-Paket ausgestattet. Dann lassen sich der Fahrer- und der Beifahrersitz sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen. Gegen Aufpreis sind auch beide Sitze elektrisch einstellbar (Testwagen mit elektrisch einstellbarem Fahrersitz). Optional kann für beide Vordersitze eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze geordert werden (im Testwagen).

Vorn zeigen sich die recht breiten Komfortsitze ordentlich konturiert, der Seitenhalt in Kurven ist zufriedenstellend. Die recht straff gepolsterten Sitze bieten einen guten Sitzkomfort. Die Lehnen der Vordersitze sind auch für große Personen hoch genug. Der Fahrer findet eine angenehme Sitzposition und kann seinen linken Fuß am Radhaus fest abstützen. Ein stabiles Trittbrett fehlt aber.

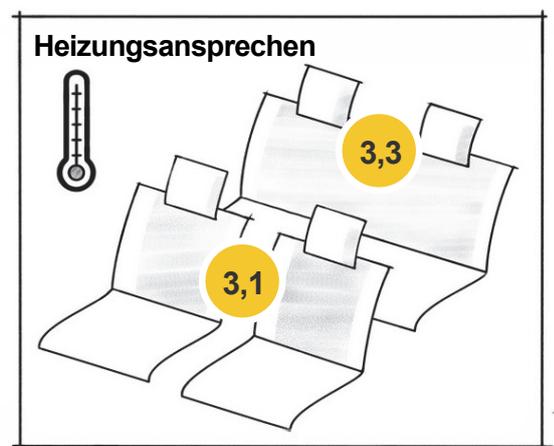
## 1,9 Innengeräusch

+ Insgesamt fällt das Geräuschniveau im Innenraum niedrig aus. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 67,0 dB(A) gemessen. 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. Fahrgeräusche fallen insgesamt nicht unangenehm auf, auch wenn auf schlechten Fahrbahnoberflächen ein gelegentliches Achspoltern zu vernehmen ist.

## 2,4 Klimatisierung

Serienmäßig ist die A-Klasse mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es eine Klimaautomatik Thermotronic mit Zwei-Zonen-Regelung (im Testwagen). Im ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn wie hinten zufriedenstellend an, die Fußbereiche werden dabei deutlich schneller erwärmt als der restliche Innenraum, was als angenehm empfunden wird.

+ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt jedoch nur in vorgegeben Kombinationen und 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.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen\*

+ Die Fahrleistungen des aufgeladenen 1,6-l-Benziners mit 122 PS (bei 5.000 1/min) und längerer Getriebeübersetzung fallen gut aus. Der Motor besitzt eine sehr gleichmäßige Leistungsentfaltung. Dass er mittels Turbo aufgeladen ist, spürt man trotz des sehr früh anliegenden maximalen Drehmoments von 200 Nm (bei 1.250 1/min) kaum. Subjektiv wirkt der Motor dadurch träger als er es tatsächlich ist. Der A 180 BlueEFFICIENCY Edition Style besitzt sowohl bei den Elastizitätsmessungen als auch beim simulierten Überholvorgang ausreichend Vortrieb. Im vierten Gang braucht der Mercedes 9,3 Sekunden, im fünften Gang 12,2 Sekunden und im sechsten Gang 14,8 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Kompaktwagen in 5,5 Sekunden (2./3. Gang).

2,0

## Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner besitzt eine gute Laufkultur. Es werden kaum Vibrationen in den Innenraum übertragen. Diese sind lediglich bei niedrigen Drehzahlen unter Last in leichter Form an den Pedalen und am Lenkrad spürbar. In diesem Betriebszustand ist auch ein leichtes Dröhnen zu vernehmen. Darüber hinaus arbeitet das Aggregat unauffällig und bietet auch auf langen Strecken einen guten Komfort.

2,1

## Schaltung

Die Schaltung ist Mercedes gut gelungen, allerdings fällt das Schaltschema etwas gewöhnungsbedürftig aus. Der Rückwärtsgang ist unüblich links hinten angeordnet und der Hebel muss zum Einlegen des Ganges nach oben gezogen werden. Er lässt sich bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug problemlos einlegen. Rollt man jedoch etwas zu schnell, kracht es im Getriebe.

⊕ Das Sechsganggetriebe ist präzise geführt und lässt sich mit wenig Kraftaufwand schalten, ohne zu haken. Bei schnellen Schaltvorgängen sind die Schaltwiderstände jedoch etwas höher und die Gänge lassen sich nicht mehr so knackig durchschalten. Die Schaltwege fallen dabei zufriedenstellend kurz aus. 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 beim Betätigen der Kupplung spontan an, wodurch eine zügige Weiterfahrt gewährleistet ist. Der erste Gang kann auch während der "Motor-Stopp-Phase" eingelegt werden, bei anschließender Kupplungsbetätigung springt der Motor wieder an. Eine Berganfahrhilfe sowie eine Autohold-Funktion, die durch starkes Betätigen der Bremse aktiviert wird und dann bis zur Weiterfahrt selbstständig die Bremse hält, sind serienmäßig an Bord.

2,3

## Getriebeabstufung

Der A 180 Edition ist zugunsten des Kraftstoffverbrauchs mit einem länger übersetzten Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet.

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind in sich stimmig, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Aufgrund der längeren Übersetzung und des damit niedrigeren Drehzahl-niveaus neigt man allerdings häufig dazu, in einem niedrigeren Gang zu fahren - die Schaltpunktanzeige sollte daher beachtet werden. Der Motor dreht im größten Gang bei Tempo 130 mit nur 2.400 1/min.

2,2

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,3

### Fahrstabilität

⊕ Die A-Klasse bietet gute und sichere Fahreigenschaften. Das Fahrzeug reagiert spontan auf plötzliche Lenkimpulse und stabilisiert sich schnell wieder - die Karosserie zeigt keine Nachpendeltendenz. Die Richtungsstabilität des Kompaktwagens ist tadellos, Spurrinnen beeinflussen den Geradeauslauf kaum. Im ADAC Ausweichtest fährt die A-Klasse insgesamt ein gutes Ergebnis ein. Das Fahrzeug begibt sich spontan auf Ausweichkurs. Beim Zurücklenken zeigt das Fahrzeug ein untersteuerndes Verhalten, was zu effektiven ESP-Eingriffen führt. Das Einfahren in die Ausfahrgasse gelingt problemlos.

Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt die A-Klasse über die Vorderräder, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, neigt der Mercedes zu einem drängenden Heck, wird jedoch zuverlässig vom ESP wieder stabilisiert. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu. Die Traktion ist selbst auf rutschigem Untergrund für ein Fahrzeug mit Frontantrieb gut. Die Traktionskontrolle samt elektronischer Differenzialsperre greift früh und situationsgerecht ein, um das Durchdrehen der Antriebsräder zu verhindern oder für mehr Grip beim Beschleunigen in Kurven zu sorgen.

## 2,3 Lenkung\*

Die A-Klasse ist serienmäßig mit einer Servolenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Lenkkraftunterstützung ausgestattet. Der A 180 Edition besitzt hingegen eine Sport-Direktlenkung mit variabler Übersetzung. Der Wendekreis fällt mit 11,2 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse zufriedenstellend aus.

⊕ Die Lenkung spricht sowohl bei kleinen als auch bei großen Lenkwinkeln gut an, auch wenn sich bei letzteren zunächst die Karosserie etwas neigt - die Richtungsänderung erfolgt dann aber abrupt. Die Lenkung besitzt eine ordentliche Zentrierung und das Lenkgefühl stellt zufrieden, um die Mittellage wünscht man sich aber etwas mehr Rückmeldung. Insgesamt zeigt sich die Lenkung präzise, bei langgezogenen Kurven muss aber gelegentlich korrigiert werden. Dank der bei höheren Lenkwinkeln direkter werdenden Lenkübersetzung muss beim Rangieren nicht zu viel gekurbelt werden - von Anschlag bis Anschlag sind es nur knapp 2,5 Lenkradumdrehungen. Der Kraftaufwand am Lenkrad fällt beim Rangieren gering aus.

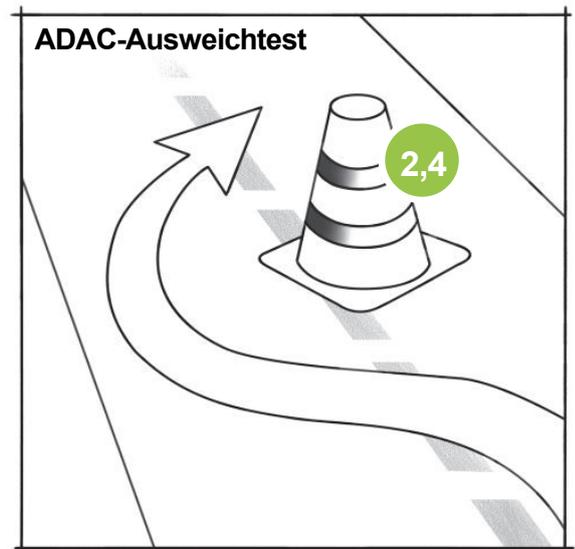
## 1,9 Bremse

⊕ Die Bremsanlage kann sowohl mit einer guten Wirkung als auch mit Standfestigkeit überzeugen. Sie spricht schnell an und besitzt bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h einen Bremsweg von durchschnittlich 36,2 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver der Größe 205/55 R16 91H). Die Bremse lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut, allerdings neigt das Heck zum Nachdrängen.

## 1,4 SICHERHEIT

### 0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die A-Klasse bietet eine Menge serienmäßiger oder auch optionaler aktiver Sicherheitssysteme. Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm findet man serienmäßig einen vorausschauenden adaptiven Bremsassistenten an Bord (Collision Prevention Assist Plus). Mittels Radarsensor in der Fahrzeugfront wird eine drohende Kollision erkannt und eine optische und akustische Warnmeldung ausgegeben. Reagiert der Fahrer nicht, wird automatisch eine Teilbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit entsprechend reduziert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten kann das System Unfälle unter Umständen sogar ganz vermeiden (City-Safety).



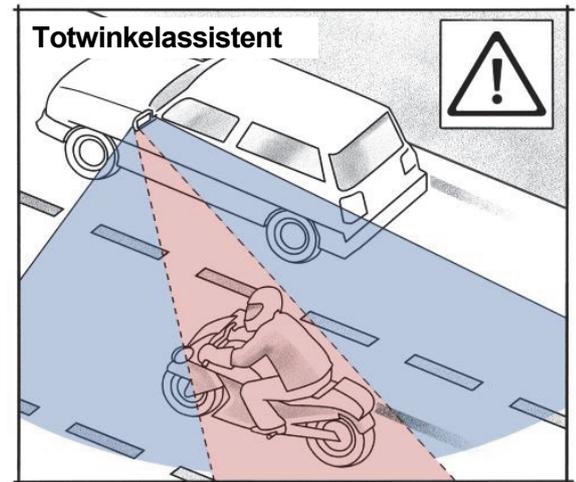
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Bremst der Fahrer nicht stark genug, greift der adaptive Bremsassistent zusätzlich ein und stellt die benötigte Bremskraft zur Verfügung, um einen möglichen Zusammenstoß noch zu verhindern. Bei einer Notbremsung blinken die reaktionsschnellen, optionalen LED-Bremsleuchten und warnen so den rückwärtigen Verkehr. Ab Stillstand wird zusätzlich die Warnblinkanlage aktiviert. Ab Werk ist zudem eine Müdigkeitserkennung vorhanden, die dem Fahrer bei nachlassender Konzentration eine Pausenempfehlung anzeigt. Gegen Aufpreis sind LED-Scheinwerfer sowie ein Fernlichtassistent erhältlich. Ebenfalls erhältlich ist ein Spurverlassenswarner, der den Fahrer durch Lenkradvibrationen 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. Ordert man das Licht- und Sicht-Paket, gibt es Ausstiegsleuchten in Fahrer- und Beifahrertür, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln warnen. Ein Tempomat samt Speedlimiter ist gegen Aufpreis erhältlich. Bei Wahl des Comand 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, das mittels Sensoren den Druck misst und dem Fahrer im Kombiinstrument anzeigt, ist serienmäßig an Bord. Die Blinker funktionieren auch bei aktivierter Warnblinkanlage, so kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden.

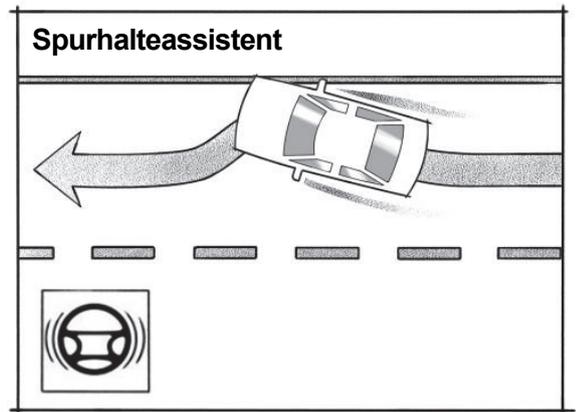
⊖ Die Handbremstaste ist links vom Fahrer angeordnet und dadurch vom Beifahrer nicht zu erreichen. Abbiege- oder Kurvenlicht sind für die A-Klasse nicht erhältlich, auch nicht in Verbindung mit den LED-Scheinwerfern.

## 1,2 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. Beim Insassenschutz erreicht die A-Klasse bei den ADAC Crashtests ein sehr gutes Ergebnis (Test 11/2012). Sie kommt in diesem Kapitel auf 93 Prozent der möglichen Punkte und erreicht insgesamt die vollen fünf Sterne. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. Da sie sich nah am Kopf befinden, können sie im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken. Die Fondkopfstützen reichen für Passagiere bis knapp 1,70 m, könnten insgesamt aber etwas näher am Kopf liegen. 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, erhält der Fahrer ein optisches und akustisches Warnsignal. Gegen Aufpreis gibt es das Pre-Safe-System. Es erkennt kritische Situationen und trifft Maßnahmen, um das Verletzungsrisiko der Insassen bei einem Unfall zu minimieren. Dazu gehört das Straffen der vorderen Sicherheitsgurte und das Schließen der Seitenscheiben. Die Türgriffe sind stabil und ermöglichen hohe Zugkräfte beim Öffnen - dies kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Das Mercedes-Benz Notrufsystem gibt es zwar aufpreisfrei, es muss aber extra beim Konfigurieren angewählt werden. Dann wird nach einem Unfall automatisch ein Notrufsignal abgegeben. Dieses kann auch manuell über eine SOS-Taste ausgelöst werden.



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



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

Mercedes klebt bei allen Neufahrzeugen (kann auch nachgerüstet werden) einen QR-Code in die Tankklappe und in die gegenüberliegende B-Säule, den Rettungskräfte abscannen und so zur fahrzeugspezifischen Rettungskarte gelangen können.

– Das Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden positioniert, wodurch es bei beladenem Kofferraum schlecht erreichbar ist.

## 1,9 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit gibt die A-Klasse ein gutes Bild ab. Sowohl der Beifahrerplatz als auch die Fondaußenplätze eignen sich zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Vorn rechts dürfen Sitze der Gruppe 0 und 0+ nur verwendet werden, wenn das Fahrzeug mit der optionalen automatischen Beifahrerairbagabschaltung (mittels Gewichtsmatte) ausgestattet ist. Der Fondmittelplatz ist für universelle Kindersitze der Gruppe II und III sowie für Kindersitze mit Stützfuß ungeeignet.

+ Im ADAC Crashtest erhält die A-Klasse 81 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Test 11/2012). Kindersitze lassen sich im Fond auf den äußeren Plätzen mittels Isofix-Halterungen und Ankerhaken befestigen. Das System kann auch ohne Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Alternativ lassen sich Kindersitze auf den äußeren Fondplätzen mit den langen Gurten lagestabil befestigen. Die Gurtschlösser sind kurz und stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Zudem sind die Anlenkpunkte optimal positioniert und die Abstände zwischen den Gurt- und den Schlossanlenkpunkten groß. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert zuverlässig und greift früh ein. Hohe Kindersitze lassen sich vorn rechts und auf dem Fondmittelplatz problemlos installieren.

– 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. Hohe Kindersitze stoßen im Fond an den C-Säulen an und sind somit dort nicht ideal zu befestigen. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich leicht deaktivieren - auch von Kindern. Dass die automatische Kindersitzerkennung Aufpreis kostet, ist nicht zeitgemäß.

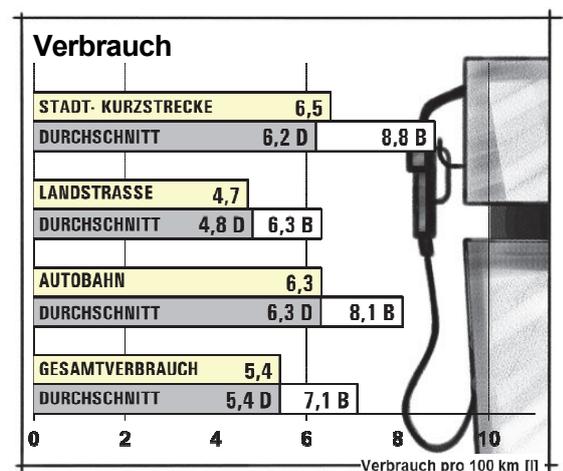
## 2,4 Fußgängerschutz

+ Im ADAC Crashtest erreicht die A-Klasse 67 Prozent der möglichen Punkte (Test 11/2012). Sie ist serienmäßig mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger oder Radfahrer angehoben wird und dadurch der Abstand zwischen Haube und Motor vergrößert. So wird das Verletzungsrisiko gesenkt.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO2\*

Der A 180 BlueEFFICIENCY Edition besitzt ein länger übersetztes Sechsgangschaltgetriebe, das dem Kraftstoffverbrauch zugute kommt. Im ADAC EcoTest erhält der Kompaktwagen mit einer CO2-Bilanz von 152 g/km durchschnittliche 32 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,5 l/100 km, außerorts bei 4,7 l/100 km und auf der Autobahn bei 6,3 l pro 100 km.



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

## 1,1 Schadstoffe

⊕ Der A 180 BlueEFFICIENCY Edition erfüllt die Abgasnorm Euro6. Insgesamt fällt keine Schadstoffgruppe im Abgas negativ auf, wodurch der Mercedes in diesem Kapitel 49 von 50 Punkten erhält. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten bringt es die A-Klasse auf 81 Punkte und erreicht damit ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis.

## 4,1 AUTOKOSTEN

### 3,8 Betriebskosten\*

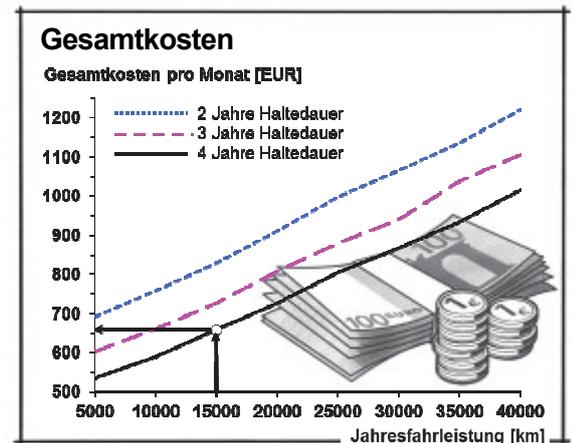
Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des A 180 Edition im Klassenvergleich durchschnittlich ausfällt, erhält er hier nur eine akzeptable Bewertung.

### 4,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 1,6 l-Vierzylinder-Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

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

⊖ Teure Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung. Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 658 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,3 Wertstabilität\*

Der modernisierten A-Klasse wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Punkten kann der Mercedes mit moderner Sicherheitstechnik, allerdings ist gegen Ende des Zeitraums auch mit einem neuen Modell zu rechnen.

### 4,6 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Für den A 180 BlueEFFICIENCY Edition verlangt Mercedes mindestens 25.412 Euro. In Verbindung mit der getesteten Ausstattungslinie Style müssen mindestens 26.573 Euro aufgewendet werden. Das ist im Klassenvergleich ein stolzer Preis, zumal die Serienausstattung nicht sehr umfangreich ausfällt. Selbst ein Regensensor, ein Tempomat oder auch ein Reifenpannenset müssen extra geordert werden. Einige sicherheitsrelevante Details, wie die Müdigkeits- oder Kollisionswarnung samt autonomer Bremsfunktion, sind aber serienmäßig vorhanden. Für die im Vergleich zu Halogenlicht besseren LED-Scheinwerfer muss aber Aufpreis gezahlt werden.

3,7

## Fixkosten\*

Die jährlichen Fixkosten fallen für den A 180 BlueEFFICIENCY Edition Style akzeptabel aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt lediglich 82 Euro. Die Versicherungskosten fallen dagegen erhöht aus. Während die Haftpflicht- und Teilkaskoeinstufung noch akzeptabel sind, zeigt sich die Vollkaskoeinstufung besonders teuer (KH: 17; TK: 18; VK: 22).

4,2

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich auf hohem 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	60	180	200	220 4MATIC 7G-DCT	250	160 d	180 d	200 d
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	4/1595	4/1991	4/1991	4/1461	4/1461	4/2143
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	90 (122)	115 (156)	135 (184)	155 (211)	66 (90)	80 (109)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	180/1200	200/1250	250/1250	300/1200	350/1200	240/1700	260/1750	300/1400
0-100 km/h[s]	10,6	8,9	8,1	7,4	6,5	13,6	11,3	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	202	224	228	240	180	190	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 l S	5,5 l S	5,5 l S	6,3 l S	6,6 l S	3,7 l D	3,7 l D	4,1 l D
CO2 [g/km]	124	127	128	148	151	98	98	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/18	17/22/18	18/23/18	15/24/22	15/24/22	19/23/20	19/23/20	15/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	90	96	98	146	152	148	148	231
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	641	651	697	780	772	629	634	671
Preis [Euro]	23.746	24.936	27.911	32.529	32.231	26.424	27.376	28.685

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
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  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1595 ccm
Leistung	90 kW (122 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,05/11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>5,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,5/4,7/6,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	120 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>152 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,0 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4299/1780/1433 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2030 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1380 kg/545 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>245 l/570 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	685 kg/1200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	<b>740 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>106 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>66 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>109 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>377 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>658 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/18
Grundpreis	26.573 Euro

## NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
aktives Fußgängerschutzsystem	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (nur mit LED-Scheinwerfer)	214 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	1.041 Euro <sup>o</sup>
Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	375 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent	536 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	298 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	536 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/446 Euro <sup>o</sup>
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	357 Euro <sup>o</sup>
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Thermotronic)	607 Euro <sup>o</sup>
Navigationssystem	ab 1.607 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (links, Spiegel-Paket)	357 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	666 Euro <sup>o</sup>
Panorama-Glasdach (Schiebedach)	1.071 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,1

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

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