



Mercedes A 220 Style 4MATIC 7G-DCT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Ab dem 190 PS starken A 220 bietet Mercedes die A-Klasse optional mit einem automatisch zuschaltenden Allradantrieb an. Dabei verbauen die Stuttgarter an der Hinterachse eine Lamellenkupplung, die die Hinterräder bei durchdrehenden Vordrädern automatisch zuschaltet. Der Vorteil dieses Allradantriebs "auf Teilzeit": Die meiste Zeit ist der A 220 4Matic als Frontriebler unterwegs, was den Spritverbrauch senken soll. Allerdings gelingt dies nur bedingt, wie der Verbrauch im ADAC Ecotest deutlich zeigt. 7,9 l/100 km sind für ein Kompaktfahrzeug eindeutig zu viel. Immerhin befinden sich die Abgaswerte auf einem sehr niedrigen Niveau, wozu auch der verbaute Partikelfilter seinen Teil beiträgt. Die Fahrleistungen können ebenfalls überzeugen. Der Zweiliter-Turbobenziner hat mit dem immerhin 1,5 Tonnen schweren Schwaben leichtes Spiel und sorgt in Verbindung mit dem knackigen Handling des gekonnt abgestimmten Fahrwerks dafür, dass durchaus Fahrspaß aufkommt. Kritik verdient hingegen das neue MBUX-Bediensystem, das in der A-Klasse seine Premiere feiert. Funktionsumfang und Grafik sind zwar herausragend, die Bedienung über die Touchflächen am Lenkrad und auf der Mittelkonsole erfordert allerdings große Aufmerksamkeit vom Fahrer, die Ablenkung ist dementsprechend hoch. Alles in allem bekommt der Kunde mit dem Mercedes A 220 4Matic einen kompakten vollgepackt mit modernster Technik, bei der Bedienung und dem Verbrauch sind die Stuttgarter allerdings etwas über das Ziel hinausgeschossen. **Konkurrenten:** u. a. Audi A3 Sportback, BMW 1er, Ford Focus, Hyundai i30, Peugeot 308, VW Golf.

- ⊕ umfangreiche Sicherheitsausstattung, agile und sichere Fahreigenschaften, guter Fahrkomfort, saubere Abgase
- ⊖ Bediensystem mit großem Ablenkungspotenzial, hoher Kraftstoffverbrauch, kleinliche Ausstattungspolitik

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★☆☆☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung kann die neue A-Klasse nicht restlos überzeugen. Zwar macht das Interieur besonders mit den Optionen des Testwagens einen wertigen Eindruck, bei genauerem Hinsehen und Tasten kann der Kompaktwagen dem Markenlogan „Das Beste oder nichts“ aber nicht vollauf gerecht werden. So wackelt der Lichtschalter beim Anfassen, die Türen fallen nur bei schwungvollem Zuziehen ins Schloss, und die Lenkstockhebel wirken billig und wenig stabil.

3,2 Alltagstauglichkeit

Die Allradversionen der A-Klasse sind mit einem 51 Liter großen Tank ausgerüstet, während die Fronttriebler mit lediglich 43 Liter Kraftstoffvorrat zurecht kommen müssen. Dennoch beträgt die Reichweite bescheidene 645 km (auf Basis des ADAC Ecotest), da der Verbrauch mit 7,9 l/100 km recht hoch ausfällt. Bei den Transportqualitäten hat der Stuttgarter Klassenübliches zu bieten: Die mögliche Zuladung beim Testwagen beträgt 480 kg, davon können bis zu 100 kg auf dem Dach transportiert werden; eine Dachreling, die die Montage eines Dachträgers vereinfacht, ist nicht zu haben. Die Anhängelast liegt bei 1,6 Tonnen für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Der gemessene Wendekreis fällt mit 11,2 m nicht zu groß aus. Mit ihren 4,42 m Länge und 2,00 m Breite inklusive der Außenspiegel kann man die kompakte A-Klasse auch noch gut in der Stadt bewegen.

⊖ Ab Werk befindet sich nichts an Bord, was einem im Falle einer Reifenpanne weiterhilft. Gegen Aufpreis gibt es immerhin ein Reifenreparaturset sowie Reifen mit Notlaufeigenschaften.

2,5 Licht und Sicht

Alles, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte, kostet für den A 220 Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahr- und 360-Grad-Kamera sowie ein Parkassistent.

⊕ Ab Werk ist die A-Klasse lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, gegen Aufpreis sind zwei unterschiedliche LED-Scheinwerfersysteme erhältlich. Das im Testwagen verbaute teurere Multibeam-LED-Licht bietet eine Kurvenlichtfunktion und verfügt über einen Fernlichtassistenten, der dynamisch andere Verkehrsteilnehmer ausblendet; zudem bietet es ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. Die nächtliche Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht ist hell und bietet einen

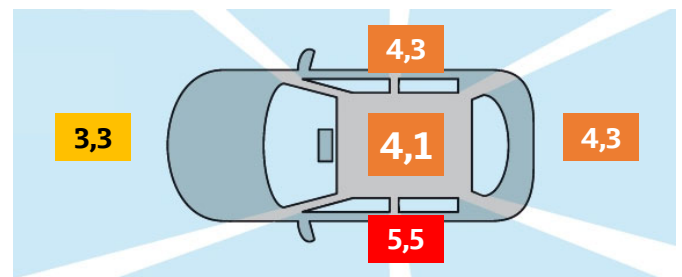
Auch in puncto Materialqualität gibt es beim kleinen Mercedes Licht und Schatten: Bis zur Höhe der Luftaustrittsdüsen schmeichelt der Benz Augen und Händen mit wertigen Materialien, darunter kommt jedoch ausschließlich kratzempfindliches Hartplastik zum Einsatz. Während der Unterboden keinen Grund zur Klage gibt und großflächig verkleidet ist, fallen im Motorraum einige schlecht verkleidete Kabelstränge und Steckerverbindungen auf.



Breite Dachsäulen und feststehende Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

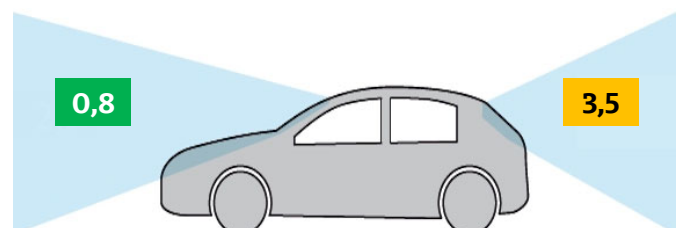
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für die A-Klasse leider nicht erhältlich. Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber dank der klassisch gestalteten Karosserie gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind dank der flachen Motorhaube gut zu erkennen,

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn wie hinten zufriedenstellend. Neben dem recht hohen und breiten Schweller wird dies vor allem durch die tiefe Sitzposition erschwert. Vorn sitzt man 39 Zentimeter über der Fahrbahn, wenn der Sitz ganz nach unten gestellt ist. Erschwerend kommt hinzu, dass in der ersten Reihe keine Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden sind.

3,3 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 275 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 415 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 640 Liter verstauen. Der gesamte Raum hinter den Vordersitzen fasst bis zu 1.065 Liter.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist wie in dieser Klasse üblich nicht zu haben. Der Kofferraum lässt sich dank der großen Heckklappe gut nutzen. Die Klappe schwingt, nachdem man sie etwas angehoben hat, selbstständig und erfreulich weit auf - erst ab rund 1,85 m läuft man Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Die Ladekante ist mit 65 cm angenehm niedrig, allerdings gibt es für die A-Klasse keinen verstellbaren Ladeboden, weshalb beim Entladen eine zwölf Zentimeter hohe Stufe

2,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Als Style ist die A-Klasse ab Werk mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus einfach und ohne großen Kraftaufwand entriegeln und umlegen. Verstaumöglichkeiten sind im Kofferraum rar. Man findet lediglich zwei Taschenhaken vor, die beiden seitlichen Ausbuchtungen sind aufgrund fehlender

hinten fällt dies aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante deutlich schwerer. Clever: Steht man vorn an der Ampel, wird die Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplaysichtbar. Dies ist besonders hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.

⊖ Die Mercedes A-Klasse ist mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet, gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem zu haben. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 275 l Volumen fällt der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse nicht besonders üppig aus.

überwunden werden muss. Der Kofferraum selbst ist durchschnittlich groß, hat aber ein praktisches Format und lässt sich wegen der glattflächigen Seitenwände gut nutzen.

⊖ Für die ausgebaute Hutablage gibt es keine Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden.

Netze nicht praxistauglich. Ordert man das optionale Laderaumpaket, lassen sich die Rücksitzlehnen in eine steilere Position bringen (Cargostellung), links und rechts gibt es dann praktische Netze und die Kofferraummatte ist als strapazierfähige Wendematte ausgeführt. Ein Trennnetz ist optional zu haben - eine Seltenheit bei Kompaktlimousinen.

2,6 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Die A-Klasse ist das erste Mercedes-Modell mit dem neuen Bediensystem MBUX. Im Testwagen war das System mit den optionalen 10,25 Zoll großen Displays verbaut (Serie: sieben Zoll). Bei diesem Bediensystem hat der Fahrer die Wahl, ob er Befehle über die beiden Touchflächen am Lenkrad, das optionale Touchpad auf der Mittelkonsole, die Touchfunktion des Infotainmentsystems selbst oder die Sprachsteuerung eingibt, wobei man mit letzterer natürlich nur ausgewählte Funktionen steuern kann. Die Bedienstruktur des neuen Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell, hier ist Mercedes ein großer Fortschritt gelungen. Die Handhabung mit den beiden Touchpads ist allerdings mühsam, da man nicht so zielgenau und schnell durch die Menüs navigieren kann wie mit dem Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Gleiches gilt für den Bordcomputer bzw. die Funktionen des digitalen Kombiinstrument, das sich über die linke Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Der Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell mutet vielleicht nicht so modern an, war in seiner Handhabung aber das merklich zielsicherere Eingabegerät. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkeregler, ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist in der A-Klasse ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Aufgerüstet werden kann die A-Klasse u. a. durch ein Festplattenavigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen. Gegen weiteren Aufpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion. Anstatt der Navikarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepefeile ergänzt. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer die Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay spiegeln möchte, kann die Schnittstelle Apple CarPlay oder Android Auto ordern. Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich noch in Grenzen hält: Aktuell können



Die Verarbeitung und Materialauswahl im Innenraum des kleinen Mercedes gehen in Ordnung - Premium sind sie jedoch nicht. Bei der Bedienung wechseln Licht und Schatten. Grundsätzlich ist die Logik des neuen Bediensystems "MBUX" gelungen, die Ansteuerung der Funktionen durch die Touchpads gelingt jedoch nicht immer und lenkt doch zu sehr vom Verkehrsgeschehen ab.

Abgesehen davon gibt die Bedienung der neuen A-Klasse wenig Rätsel auf. Die wenigen verbliebenen Schalter im stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar, die Klimabedieneinheit ist nun höher positioniert und damit besser zu bedienen als im Vorgängermodell. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur umständlich über Wipptasten und der Wert wird nicht direkt im Bedienteil, sondern unten auf dem Infotainmentdisplay eingeblendet.

nur wenige Mercedes-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteisituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle werden in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen können. Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich: DAB+, kabellose Smartphone-Ladestation samt NFC und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung/Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen punktet die A-Klasse mit einem großzügigen Platzangebot. Allein bei der nur durchschnittlichen Innenbreite merkt man dem Stuttgarter an,

dass er der Kompaktklasse entspringt. Die Beinfreiheit reicht auch für 1,95 m große Personen aus, die dabei noch eine Handbreit Luft überm Scheitel haben.

3,2 Raumangebot hinten

Im Fond fällt das Platzangebot im Klassenvergleich nicht sonderlich großzügig aus, hier finden bis zu 1,85 m große Mitfahrer genügend Beinfreiheit vor - wenn die Vordersitze wie bei dieser ADAC Messung üblich für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit würde sogar für 1,85 m große Insassen reichen. Das Raumgefühl leidet etwas unter dem Mitteltunnel, den schmalen Seitenfenstern und der hohen Seitenlinie.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Wie bei den meisten Kompaktfahrzeugen belässt es auch die A-Klasse in puncto Variabilität bei umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig

und fassen sogar ebenfalls Ein-Liter-Flaschen. Wer Wert auf Becherhalter legt, muss dafür bei der A-Klasse in die Tasche greifen. Sowohl vorn als auch hinten kosten diese Aufpreis.

2,4 KOMFORT

2,1 Federung

Standardmäßig ist die A-Klasse mit einem konventionellen Fahrwerk (Komfortfahrwerk) ausgestattet. Gegen Aufpreis stehen zudem ein Komfortfahrwerk mit 15 mm Tieferlegung und wie im Falle des Testwagens ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern zur Wahl. Sind diese an Bord, verbaut Mercedes an der Hinterachse auch eine Mehrlenkerkonstruktion statt der einfachen Verbundlenkerachse.

⊕ Der A 220 bietet mit den optionalen Adaptivdämpfern einen gelungenen Federungskomfort. Besonders auf der Landstraße und Autobahn dringen Hindernisse nur gut gedämmt bis zu den Insassen durch. Im Stadtverkehr schlägt sich die A-Klasse ebenfalls gut, bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken dürfte die Federung jedoch etwas sensibler reagieren. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten allerdings.

2,3 Sitze

Der Sitzkomfort auf der tief montierten Rückbank geht in Ordnung, lange Zeit möchte man dort allerdings nicht sitzen. Die Sitzfläche steigt nach vorn hin kaum an, die Oberschenkelauflage ist dementsprechend mau. Die Lehne ist ordentlich konturiert und bietet dadurch etwas Seitenhalt.

ordern. Die gut konturierten Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt, wer davon mehr wünscht, kann die Sportsitze ordern. Diese bringen neben mehr Halt aber auch Nachteile wie integrierte Kopfstützen und weniger Platz auf der Rückbank mit sich, weil die Lehnen dicker sind. Die Rücksitze sind weit weniger bequem als die vorderen, sie weisen nur eine geringe Konturierung und einen mäßigen Seitenhalt auf. In dieser Klasse und angesichts des hohen Basispreises ungewöhnlich: Die hintere Mittelarmlehne kostet Aufpreis. Für Erwachsene ist sie aber sehr angenehm und sollte daher mitbestellt werden.

⊕ Die A-Klasse ist als Style mit Komfortsitzen ausgestattet, die u. a. eine ausziehbare Oberschenkelauflage haben. Die Vierwege-Lordosenstütze kostet allerdings Aufpreis. Ebenso kostenpflichtig kann man eine vollelektrische Sitzeinstellung mit Memory- und Massagefunktionen für die Vordersitze

2,8 Innengeräusch

Mit gemessenen 68,2 dB(A) bei Tempo 130 ist die A-Klasse nicht sonderlich leise. In diesem Geschwindigkeitsbereich dominieren die Windgeräusche, die nicht allzu laut ausfallen. Vom Motor hört man wenig, solange man ihm keine hohen Drehzahlen

abverlangt. Seitens des Fahrwerks sind bei groben Unebenheiten mitunter Poltergeräusche zu vernehmen, die Abrollgeräusche sind ebenfalls etwas erhöht.

2,8 Klimatisierung

Serienmäßig ist die A-Klasse mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Variante erhältlich. Für die kalten Tage des Jahres bietet der Mercedes gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze, Lenkradheizung

sowie eine Standheizung. Ebenso in der Optionsliste findet man belüftete Vordersitze und getönte Scheiben für den hinteren Bereich.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbobenziner leistet 190 PS und sorgt im kompakten Stuttgarter für sportliche Fahrleistungen. Von null auf hundert km/h beschleunigt der A 220 4Matic in 6,9 Sekunden, erst bei 235 km/h setzen ihm die Fahrwiderstände Grenzen. Den Überholvorgang von 60 auf

100 km/h erledigt der Stuttgarter in 4,4 Sekunden. Das schnelle Ansprechen nach dem Abbiegen ermöglicht ein sehr zügiges Einfädeln in den fließenden Verkehr, von 15 auf 30 km/h vergeht nur eine Sekunde.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Für einen Vierzylinder läuft der Motor sehr kultiviert, Vibrationen sind gut entkoppelt, vor allem am Lenkrad ist praktisch nichts zu spüren. Lediglich bei sehr niedrigen Drehzahlen und beim Ausdrehen sind gewisse Nachteile gegenüber guten Sechszylindermotoren zu erkennen. Das

leichte Brummen unter 1.500 1/min konnte Mercedes ihm nicht ganz abtrainieren. Der Turbobenziner überzeugt mit gutem Ansprechverhalten und gleichmäßiger Leistungsentfaltung.

1,7 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Benziner im A 220 4Matic mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgerüstet. Die Schaltstrategie des Getriebes kann nicht recht überzeugen. Das Mercedes-DCT schaltet unnötig zögerlich hoch und verlangt dem Motor dadurch bisweilen hohe Drehzahlen ab. Bei Beschleunigungswünschen wiederum agiert es hektisch und schaltet gleich mehrere Gänge herunter, anstatt das Durchzugsvermögen des mit 350 Nm durchaus kräftigen Benziners zu nutzen. Auch das Anfahrverhalten ist verbesserungswürdig. Besonders

bei unsensiblem Gasgeben kuppelt das Getriebe abrupt ein und das Fahrzeug setzt sich mit einem Ruck in Bewegung.

⊕ An der Bedienbarkeit gibt es nichts zu kritisieren. Der Wählhebel ist ideal am Lenkstock angebracht und dort bestens zu erreichen. Die Abstufung der sieben Vorwärtsgänge ist gut gewählt, die Drehzahlanschlüsse zwischen den Fahrstufen passen. Im recht lang übersetzten siebten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit entspannten 2.200 Umdrehungen pro Minute.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls bringt den A 220 4Matic

ebenfalls kaum aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich in angenehmen Grenzen, im Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks sind sie spürbar geringer als im Comfort-Modus.

Beim ADAC Ausweichtest liefert die A-Klasse eine sehr überzeugende Vorstellung ab. Der Stuttgarter lässt sich präzise und zügig durch die Pylonengasse dirigieren, dabei verhält sich der Schwabe jederzeit sicher und bestens kontrollierbar. Das ESP regelt sensibel und nur im nötigen Rahmen. Dank des automatisch zuschaltenden Allradantriebs ist die Traktion des A 220 4Matic sehr gut.

1,9 Lenkung

Ordert man wie im Falle des Testwagens die adaptive Dämpferregelung, gibt es die variabel übersetzte Direktlenkung oben drein.

⊕ Die Abstimmung der Direktlenkung ist den Ingenieuren gut gelungen. Sie wurde um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standardlenkung ausgelegt, wird aber mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die Lenkung überzeugt mit einem harmonischen Lenkgefühl, guter Präzision und passenden Lenkkräften. Diese kann man in zwei Stufen variieren (über Dynamic Select). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,7 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

2,5 Bremse
























⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der A 220 4Matic nach 35,1 m (Durchschnittswert aus zehn Einzelmessungen) - ein guter Wert. Das Pedalgefühl kann rundum überzeugen - die Bremse spricht gut an und lässt sich feinfühlig dosieren.

1,4 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist für ein Fahrzeug der Kompaktklasse sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremssystem und erkennt sogar Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist bei diesem Paket ebenfalls an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistent führt

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise auf die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger

Blickabwendung beim Fahren. Die optionale Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt - vorerst nur in Deutschland - auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehre. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Mercedes A-Klasse erreicht im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm sehr gute 96 Prozent der erreichbaren Punkte. Der Benz schützt die Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Knieairbag), Seitenairbags für die äußeren Fondinsassen stehen gegen Aufpreis zur Verfügung. Die integrierten Kopfstützen bieten vorn für bis zu 1,85 m, hinten für bis zu 1,70 m große Insassen Schutz. Gegen Aufpreis lässt sich die A-Klasse mit dem präventiven Crashtestsystem Pre-Safe ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls

die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann einen Schutzreflex auslösen. Das Gehör koppelt sich kurz ab und schützt sich so vor den lauten Crashgeräuschen.

Das Warndreieck ist vorbildlich in der Heckklappenverkleidung untergebracht, der Verbandkasten unter dem Ladeboden, wo er unter Umständen schlecht zu erreichen ist.

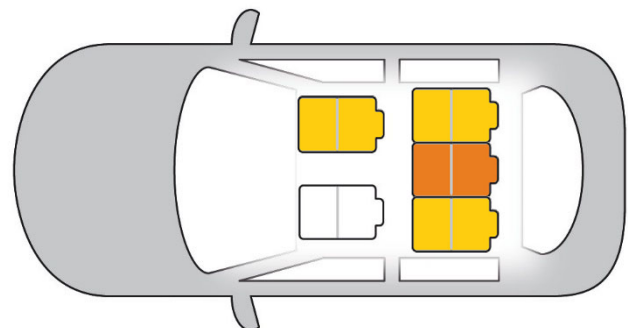
2,6 Kindersicherheit

Im Bereich der Kindersicherheit kommt die A-Klasse auf 91 Prozent der erreichbaren Punkte und erzielt damit ein gutes Ergebnis. Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz und den äußeren Fondsitzen lassen sich hohe Kindersitze aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstütze nur eingeschränkt montieren, auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf der Rücksitzbank können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platzinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe ist vor dem Kauf ratsam.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

1,2 Fußgängerschutz

⊕ Im Bereich des Fußgängerschutzes kommt die Mercedes A-Klasse auf 92 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Fahrzeugfront ist nachgiebig gestaltet, eine aktive Motorhaube schafft zusätzlichen Deformationsweg im Falle einer Kollision mit einem Passanten. Ein vergleichsweise biegeweiche Querträger unter der Frontscheibe ist konstruktiv als so

genannte Lasche ausgebildet und kann dadurch bei einem Kopfaufprall besser nachgeben. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personen-erkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,9 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der A 220 4Matic DCT auf einen Durchschnittsverbrauch von 7,9 l Super pro 100 km. Das ist viel für einen modernen Kompakten, auch wenn er mit 190 PS ziemlich leistungsstark ist. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 216 g/km, wofür der Schwabe lediglich elf von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,5 l, außerorts bei 6,8 l und auf der Autobahn bei 9,1 l Super pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Emissionswerte liegen auf durchgehend niedrigem Niveau. Der Ottopartikelfilter (OPF) sorgt für einen geringen Partikelaustritt, auch den CO-Austritt hat Mercedes sehr gut im Griff. Unterm Strich reicht das für 49 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten landet der A 220

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

4Matic DCT bei 60 Punkten und ergattert damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

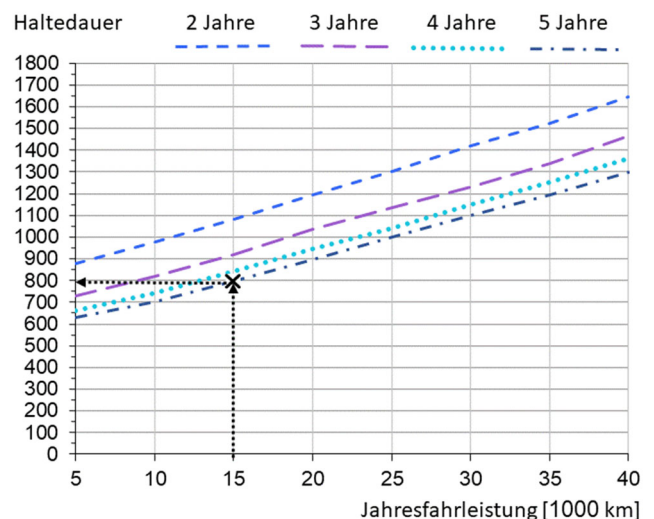
2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der A 220 kostet mit Doppelkupplungsgetriebe und Allradantrieb in der Ausstattung Style 37.485 Euro - eine Menge Geld für ein Kompaktklasse-Auto. Bei dem Preis würde man sich mehr Ausstattung wünschen, aber Mercedes bleibt sich treu und verlangt für vieles, was schön, komfortabel und sicher ist, einen saftigen Aufpreis. Andererseits wird dieser Variante eine gute Wertstabilität attestiert, so dass sich der absolute Wertverlust trotz des hohen Anschaffungspreises noch in Grenzen hält. Die Steuer beträgt 182 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen befinden sich noch in einem erträglichen Rahmen (Haftpflicht 14, Teilkasko 23, Vollkasko 23).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 798 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A 160	A 180	A 200	A 250 e 8G-DCT	A 160 d	A 180 d	A 200 d 8G-DCT	A 220 d 8G-DCT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1332	4/1461	4/1461	4/1950	4/1950
Leistung [kW (PS)]	80 (109)	100 (136)	120 (163)	160 (218)	70 (95)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	180/1375	200/1460	250/1620	450/n.b.	240/1750	260/1750	320/1400	400/1600
0-100 km/h [s]	10,9	9,2	8,2	6,6	12,4	10,6	8,1	7,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	215	225	235	193	202	220	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,9 S	5,9 S	5,9 S	1,1 S	4,5 D	4,5 D	4,8 D	4,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	130	123	123	33	106	106	107	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/21	16/21/21	16/22/22	14/23/23	19/22/22	19/22/22	17/22/23	17/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	108	108	108	28	188	188	250	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	647	657	689	718	652	657	706	737
Preis [Euro]	26.555	28.013	30.756	36.944	28.727	29.708	34.064	37.045

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

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

KB = Kombi
 GR = Van
 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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.991 cm³
Leistung	140 kW/190 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	6,5/7,3 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	148/166 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,19 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.419/1.796/1.440 mm
Leergewicht/Zuladung	1.505/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370/1.210 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/100 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Rastatt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	7,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,5/6,8/9,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	183 g/km (WTW* 216 g/km)
Reichweite	645 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.540/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	275/640/1.065 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	155 Euro	Werkstattkosten	82 Euro
Fixkosten	118 Euro	Wertverlust	443 Euro
Monatliche Gesamtkosten	798 Euro		
Steuer pro Jahr	182 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/23/23		
Basispreis A 220 Style 4MATIC 7G-DCT	37.485 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.08.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.622
Km-Stand bei Testbeginn	4.510 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.178 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/ab 988 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.488 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/714 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	803 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	803 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	399 Euro/1.595 Euro°
Head-Up-Display	1.178 Euro
Verkehrszeichenerkennung	1.707 Euro° (inkl. Navi)
Schlüsselloses Zugangssystem	476 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	536 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/238 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.357 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	434 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	345 Euro°/-
Lenkradheizung	399 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	952 Euro
Metalllackierung	ab 702 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.107 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	3,0	Fahreigenschaften	1,9
Kofferraum-Volumen	3,3	Fahrstabilität	1,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,5
Innenraum	2,6	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	1,2
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	4,9
Federung	2,1	Schadstoffe	1,1
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,8		

Stand: September 2019
Test und Text: Alexander Werner