



## Mercedes CLA 200 Shooting Brake Progressive 7G-DCT

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (120 kW/163 PS)

Die Neuauflage des kompakten CLA kommt im Gegensatz zum größeren CLS, der vor allem als viertüriges Coupé seine Anhänger fand, auch wieder als Kombi auf den Markt. Der CLA Shooting Brake basiert technisch auf der aktuellen A-Klasse, was er spätestens beim Blick auf das Armaturenbrett nicht mehr verhehlen kann. Das Cockpit mit seinem durchgezogenen Display sieht modern aus, die Bedienbarkeit lässt seit dem Wegfall des Dreh-Drück-Stellers allerdings zu wünschen übrig. Gleiches gilt für das Raumangebot. Hier wird deutlich, dass die Designer bei der Entwicklung des CLA Shooting Brake das Sagen hatten. Der Zustieg in den Fond wird durch die stark nach hinten abfallende Seitenlinie erschwert, die für einen Kombi immens hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums mit schweren Gegenständen zum Kraftakt. Das Volumen liegt auf dem Niveau der Steilheckvariante des Ford Focus.

Unter der Haube des CLA 200 Shooting Brake steckt der 1,3 Liter große Turbobenziner, der trotz des kleinen Hubraums stattliche 163 PS leistet und bis zu 250 Nm entwickelt. Der Testwagen war mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet, das seine Arbeit unauffällig verrichtet. Die Fahrleistungen sind gut, der Verbrauch fällt dank diverser Spritspartechiken wie etwa der Zylinderabschaltung mit gemessenen 6,7 l/100 km nicht zu hoch aus. Punkten kann der Benziner bei den Emissionen, die sich auf durchgehend niedrigem Niveau befinden. Das Optionsfahrwerk mit adaptiven Dämpfern zählt zu den komfortabelsten der Klasse, die Fahrsicherheit ist ebenfalls tadellos.

Für happige 38.175 Euro bekommt der Kunde mit dem CLA 200 Shooting Brake DCT einen ausgewogenen Kombi, der allerdings in erster Linie schick ist und es mit der Praxistauglichkeit nicht ganz so genau nimmt. **Konkurrenten:** KIA ProCeed.

- ⊕ guter Federungskomfort (mit adaptiven Dämpfern), sichere Fahreigenschaften, geringe Schadstoffemissionen, sehr umfangreiche Sicherheitsausstattung
- ⊖ gewöhnungsbedürftiges Bediensystem, hohe Ladekante mit großer Stufe zur Ladefläche, kleiner Kraftstofftank

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,8

### Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,3 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung kann der CLA überzeugen, wenn auch nicht restlos. Zwar macht das Interieur besonders mit den Optionen des Testwagens einen wertigen Eindruck, bei genauerem Hinsehen findet man doch das eine oder andere Detail, das nicht zum Premiumanspruch von Mercedes passt. So wackelt der Lichtschalter beim Anfassen und die Lenkstockhebel wirken billig und wenig stabil, das Handschuhfach weist unschöne Grate auf.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem lediglich 43 l großen Tank kommt der CLA Shooting Brake nur rund 640 km weit (auf Basis des ADAC Ecotest). Ein größerer Tank ist für den CLA 200 im Gegensatz zu den stärkeren Motorisierungen, die einen 51-Liter-Tank haben, leider nicht erhältlich. Bei den Transportqualitäten schneidet der Designer-Kombi durchschnittlich ab: Die mögliche Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 540 kg, davon können bis zu 100 kg auf dem Dach transportiert werden. Dass beim CLA Shooting Brake die Optik und nicht die Funktion im Vordergrund steht, wird beim Blick auf das Dach deutlich: Eine praktische Dachreling, die die Montage eines Dachträgers vereinfachen würde, ist

Auch in puncto Materialqualität herrscht 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 Steckverbindungen auf.

### 2,5 Licht und Sicht

Alles, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte, kostet für den CLA 200 Shooting Brake Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahr- und 360-Grad-Kamera sowie ein Parkassistent.

⊕ Ab Werk ist der CLA lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, gegen Aufpreis sind zwei unterschiedliche LED-Scheinwerfersysteme erhältlich. Das im Testwagen verbaute

für ihn nicht erhältlich - ungewöhnlich für einen Kombi. Die Anhängelast liegt bei 1,6 Tonnen für gebremste und 725 kg für ungebremste Anhänger. Der gemessene Wendekreis fällt mit 11,3 m nicht zu groß aus. Mit 4,69 m macht sich der CLA Shooting Brake für einen Kombi der Kompaktklasse sehr lang und ist gerade einmal 14 mm kürzer als das C-Klasse T-Modell.

⊖ 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.

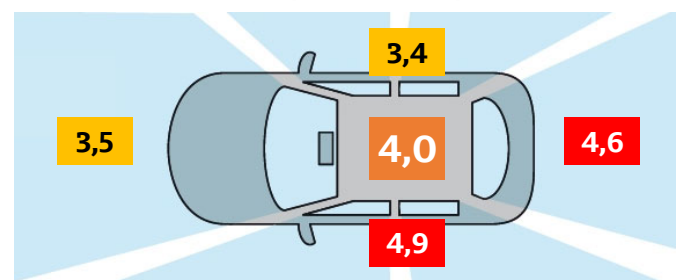


Besonders nach schräg hinten ist die Sicht durch breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen stark eingeschränkt.

teurere Multibeam-LED-Licht bietet eine Kurvenlichtfunktion und verfügt über einen Fernlichtassistenten, der dynamisch

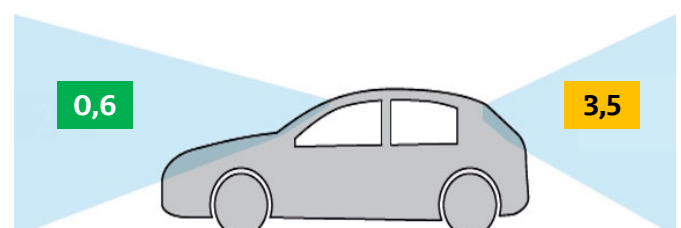
### Rundumsicht

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.



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 sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für den CLA allerdings nicht erhältlich.

### 3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen ist vorn nicht sonderlich bequem. 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 für Fahrer und Beifahrer keine Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden sind. Hinten beeinträchtigen neben der tief montierten Rückbank und dem schmalen Türausschnitt im Fußbereich vor allem die stark nach hinten abfallende Dachlinie den Ein- und Ausstieg.

### 2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Obwohl im CLA Shooting Brake als Lifestyle-Laster das Design Vorrang vor dem Nutzwert hat, besitzt der Kofferraum dennoch eine brauchbare Größe. Das Standardvolumen beträgt 380 l, damit stellt der CLA Shooting Brake das C-Klasse T-Modell (330 l) klar in den Schatten. Bis unters Dach beladen passen bis zu 585 l oder alternativ elf Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um und belädt bis zur Fensterunterkante, was aus Sicherheitsgründen zu empfehlen ist, fasst das Gepäckabteil 765 l. Belädt man den CLA Shooting Brake bis unter das Dach, schluckt der Kofferraum 1.255 l.

### 3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe gibt eine im Vergleich zum Vorgänger deutlich breitere Öffnung frei, die zudem sehr hoch ist. Im Vergleich zu einem konventionellen Kombi, ist die Laderaumöffnung aber immer noch recht schmal.

⊖ Die Ladekante liegt mit gemessenen 75 cm speziell für einen Kombi sehr hoch. Erschwerend kommt hinzu, dass sich der Ladeboden 22 cm unter der Ladekante befindet, was besonders das Ausladen erschwert. Hier ist Mercedes etwas über das Ziel hinausgeschossen - Design hin oder her. Die Heckklappe des Testwagens ist nicht mit der elektrischen

### 2,4 Kofferraum-Variabilität

Der Kofferraum bietet für einen Kombi nicht viele Ablagemöglichkeiten. Immerhin ein kleiner Stauraum unter dem nicht

Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber dennoch ordentlich abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind dank der flachen Motorhaube gut zu erkennen, hinten fällt dies aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante deutlich schwerer.

⊖ Der Mercedes CLA 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](http://www.adac.de/keyless).



Mit 380 l Volumen bietet der Shooting Brake relativ viel Platz für das Gepäck. Aufgrund der schmalen Ladeöffnung und der hohen Ladekante ist die Nutzbarkeit jedoch eingeschränkt.

Heckklappenbetätigung ausgestattet, die sich gegen weiteren Aufpreis auch per Fußbewegung unter den Stoßfänger bedienen lässt. Zumindest die elektrische Heckklappe sollte man beim Kauf des CLA Shooting Brake in Betracht ziehen, da speziell das manuelle Schließen der Klappe viel Kraft erfordert. Unpraktisch. Baut man die Laderaumabdeckung aus, lässt sich diese nicht unter dem Laderaumboden verstauen.

höhenverstellbaren Ladeboden sowie zwei Taschenhaken sorgen für etwas Ordnung im Kofferraum. Allerdings sind die

beiden Haken scharfkantig und wirken nicht sonderlich stabil. Seitlich findet man zwar zwei Ausbuchtungen vor, die sich aber erst mit dem optionalen Laderaumpaket samt zweier Netze zum Verstauen kleinerer Gegenstände nutzen lassen. Ein Kofferraumtrennnetz, das sich sowohl hinter den Rück- als auch hinter den Vordersitzen einhängen lässt, ist gegen Aufpreis erhältlich.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

⊕ Das Cockpit des CLA wurde nahezu unverändert aus der aktuellen A-Klasse übernommen, in der erstmals das Bediensystem MBUX zum Einsatz kam. Im Testwagen war das System mit den beiden optionalen 10,25 Zoll großen Displays verbaut (Serie: je 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 nicht alle Funktionen steuern kann.

Die Bedienstruktur des sehr umfangreichen 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 des Vorgängermodells. 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. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkeregler,

### 2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im CLA Shooting Brake ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Aufgerüstet werden kann der Mercedes u. a. durch ein Festplattennavigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen. Gegen weiteren Aufpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion. Anstatt der Navikarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste Live-Bild auf dem Mitteldisplay 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

⊕ Der CLA Shooting Brake ist im Basismodell mit einer asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehne ausgestattet. Beim Testwagen in der Ausstattungslinie Progressive lassen sich die Lehnen dreigeteilt umklappen. Die Lehnen werden oben am Sitz entriegelt, das Umklappen und Aufstellen geht einfach von der Hand.

Gegen Aufpreis kann man zudem die Lehne des Beifahrersitzes nach vorn umklappen.

ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch. Abgesehen davon gibt die Bedienung des CLA-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 dauerhaft unten auf dem Infotainmentdisplay eingeblendet.



Die Materialanmutung und die Verarbeitungsqualität im Innenraum liegen auf gutem Niveau, ohne vollständig überzeugen zu können.

Schnittstelle Apple CarPlay oder Android Auto ordern. Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich derzeit noch in Grenzen hält: Aktuell können nur wenige Mercedes-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüllt wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, sondern auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteisituationen oder Ähnliches. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle werden sich in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt beteiligen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen.

Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich:

DAB+, kabellose Smartphone-Ladestation samt NFC und vieles mehr. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen

sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung/Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen punktet der CLA mit einem ordentlichen Platzangebot. Allein bei der nur durchschnittlichen Innenbreite merkt man dem Stuttgarter an, dass er der Kompaktklasse entspringt. Die Kopffreiheit reicht

für 2,05 m große Personen, die Beinfreiheit für zwei Meter große Fahrer. Das Raumgefühl wird durch den dunklen Dachhimmel des Testwagens, die hohe Fensterkante sowie die schmalen Seitenscheiben geschmälert.

## 3,2 Raumangebot hinten

Das Platzangebot in der zweiten Reihe ist lediglich durchschnittlich. Sind die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reichen Bein- und Kopffreiheit für bis zu 1,85 m große Insassen. Das Raumgefühl auf der Rücksitzbank ist allerdings nicht gut. Verantwortlich dafür sind neben den schmalen Seitenfenstern vor allem der wuchtige Mitteltunnel sowie die coupéhafte, nach hinten stark abfallende Dachlinie.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

## 3,6 Innenraum-Variabilität

Für einen Kombi hat der CLA Shooting Brake nur eine mäßige Innenraumvariabilität zu bieten. Die Rücksitzlehnen lassen sich umklappen, ordert man das Laderaumpaket verfügen sie zudem über eine sogenannte Cargostellung, bei der sie steiler stehen und sich somit das Kofferraumvolumen etwas erhöht. Vorn finden Fahrer und Beifahrer zahlreiche Ablagemöglichkeiten vor, im Fond beschränken sich diese auf kleine Türfächer und Netze an den Lehnen der Vordersitze.

Das Handschuhfach ist recht klein und lässt sich zudem weder kühlen noch abschließen. Bei einem Premiumfahrzeug würde man zudem erwarten, dass es mit Filz ausgekleidet ist.

## 2,3 KOMFORT

### 2,0 Federung

Standardmäßig ist der CLA mit einem konventionellen Fahrwerk (Komfortfahrwerk) ausgestattet. Gegen Aufpreis stehen zudem ein Komfortfahrwerk mit 15 mm Tieferlegung sowie, wie im Falle des Testwagens, ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern zur Wahl.

⊕ Mit den optionalen Adaptivdämpfern bietet der CLA 200 Shooting Brake einen gelungenen Federungskomfort. Besonders auf der Landstraße und Autobahn dringen Hindernisse nur gut gedämmt bis zu den Insassen durch.

Manche dürften die Aufbaubewegungen im Comfort-Modus allerdings als etwas zu ausgeprägt empfinden und sich eine etwas straffere Abstimmung wünschen. Im Stadtverkehr schlägt sich der Kompakt-Kombi ebenfalls gut; bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken dürfte die Federung vielleicht noch etwas sensibler reagieren, wobei hier vor allem die vergleichsweise großen 18-Zoll-Räder mit niedrigem 45er-Querschnitt den Dämpfungseigenschaften abträglich sind. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten.

### 2,3 Sitze

⊕ Die Ausstattungslinie Progressive enthält Komfortsitze vorn, die u. a. auch in der Neigung eingestellt werden können und die über eine ausziehbare Oberschenkelauflage verfügen.

Die angenehmen Vierwege-Lordosenstützen kosten allerdings Aufpreis. Ebenso kostenpflichtig kann man eine vollelektrische Sitzeinstellung mit Memory- und

Massagefunktionen für die Vordersitze bestellen. Die gut konturierten Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt. Wer davon mehr wünscht, kann die Sportsitze ordern. Die bringen neben mehr Halt, aber auch Nachteile wie integrierte

Kopfstützen und weniger Platz auf der Rückbank mit sich, da deren Lehnen dicker sind. Die Rücksitze sind weit weniger bequem als die Vorderen, sie weisen nur eine geringe Konturierung und einen mäßigen Seitenhalt auf.

## 2,8 Innengeräusch

Mit gemessenen 67,4 dB(A) bei Tempo 130 ist der CLA durchschnittlich 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 leicht erhöht.

## 2,6 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist der CLA mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Variante erhältlich. Für die kalten Tage bietet der Mercedes gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze, Lenkrad-

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

# 2,0 MOTOR/ANTRIEB

## 1,7 Fahrleistungen

⊕ Obwohl der Turbobenziner im CLA 200 Shooting Brake lediglich 1,3 Liter Hubraum hat, ist man mit dem Vierzylinder vollkommen ausreichend motorisiert. Der von Renault stammende Direkteinspritzer mobilisiert bis zu 250 Nm bereits ab rund 1.600 1/min und leistet in der Spitze 163 PS. Bei Bedarf

ist der Kombi damit flott unterwegs. Laut Hersteller beschleunigt er von null auf hundert km/h in 8,6 Sekunden, erst bei 226 km/h setzen ihm die Fahrwiderstände Grenzen. Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Stuttgarter in 4,9 Sekunden.

## 2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Benziner legt ordentliche Manieren an den Tag, in puncto Laufruhe kann er es allerdings nicht mit den besten seiner Klasse aufnehmen. Bereits bei mittleren Drehzahlen läuft der Motor recht rau, im oberen Drittel des Drehzahlbereichs sind Vibrationen zu spüren. Legt die Zylinderabschaltung zwei der vier Zylinder still, klingt der Motor schnattig und läuft merklich unrund.

Bei der Leistungsentfaltung merkt man, dass der Ottomotor

seine Leistung mit wenig Hubraum generieren muss und dementsprechend stark aufgeladen ist. Die Folge ist ein merklich verzögertes Ansprechen, insbesondere bei niedrigen Touren. Hat der Turbomotor erst einmal Ladedruck aufgebaut, gibt er seine Leistung allerdings recht homogen ab.

Störendes Brummen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Vierzylinder, bei hohen Drehzahlen neigt er allerdings zum Dröhnen.

## 1,8 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Benziner im CLA 200 an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt. Der Testwagen war mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgerüstet. Die Schaltstrategie des Getriebes kann nicht restlos überzeugen. Das Mercedes-DCT schaltet mitunter 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 250 Nm durchaus kräftigen Benziners zu nutzen.

Auch das Anfahrverhalten ist verbesserungswürdig. Besonders bei unsensiblen 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. Trotzdem fällt der kleinvolumige Benziner nach jedem Schaltvorgang gefühlt in sich zusammen und es dauert einen

Moment, ehe der Ladedruck wieder aufgebaut ist. Im recht lang übersetzten siebten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit entspannten 2.400 Umdrehungen pro Minute.

## 1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls bringt den CLA ebenfalls kaum aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen in Vertikalrichtung sind im Comfort-Modus recht ausgeprägt, im strafferen Sport-Modus des Fahrwerks treten sie spürbar weniger auf. Die Traktion der Vorderachse ist gut, wenngleich etwas Gefühl am Gaspedal hilfreich ist, wenn die Räder bei

unsachtem Einkuppeln des Doppelkupplungsgetriebes nicht durchdrehen sollen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Kombi eine sehr überzeugende Vorstellung ab. Der Fronttriebler lässt sich präzise und mit hohem Tempo durch die Pylonengasse dirigieren, dabei verhält sich der Schwabe jederzeit sicher und bestens kontrollierbar. Das ESP regelt sensibel und nur im nötigen Rahmen.

### 2,0 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der Direktlenkung ist den Ingenieuren gut gelungen. Sie verfügt über eine im mittleren Bereich weniger direkt übersetzte Zahnstange, wird also bei 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 2,6 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

### 1,6 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der CLA Shooting Brake nach 32,6 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

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist für ein Fahrzeug der Kompaktklasse sehr umfangreich. Serienmäßig ist ein aktiver Bremsassistent. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremsystem und erkennt auch 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 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. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung (Geschwindigkeitslimit-Assistent) ist serienmäßig an Bord, in Kombination mit dem optionalen Navigationssystem werden auch die auf der Festplatte des Navisystems hinterlegten Geschwindigkeitsbegrenzungen (Verkehrszeichen-Assistent) angezeigt. Zudem warnt das System vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehre. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

### 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Mercedes CLA 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 vorderen Kopfstützen bieten für bis zu 1,90 m, hinten für bis zu 1,75 m große Insassen Schutz.

Gegen Aufpreis bietet der CLA das präventive Crashsystem Pre-Safe. 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.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



Das Warndreieck ist vorbildlich in der Heckklappenverkleidung untergebracht, der Verbandkasten unter dem

Ladeboden, wo er unter Umständen schlecht zu erreichen ist.

## 2,5 Kindersicherheit

Im Bereich der Kindersicherheit kommt der CLA Shooting Brake auf 91 Prozent der erreichbaren Punkte und erzielt damit ein gutes Ergebnis. Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Zwar gibt es für den Beifahrersitz kein Isofix, abgesehen davon eignet sich dieser aber bestens zur Kindersitzmontage. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf der Rückbank können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes stark eingeschränkt. Eine Sitz-/Montageprobe ist vor dem Kauf ratsam.

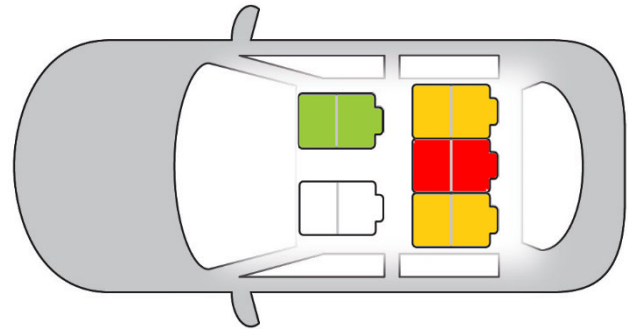
⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Kippschalter in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

## 1,2 Fußgängerschutz

⊕ Im Bereich des Fußgängerschutzes kommt der Mercedes CLA auf 91 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Fahrzeugfront ist nachgiebig gestaltet, eine aktive Motorhaube schafft zusätzlichen Deformationsweg im Falle einer Kollision mit einem Passanten. Ein vergleichsweise weicher Querträger

## 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)

unter der Frontscheibe ist konstruktiv als so genannte Lasche ausgebildet und gibt dadurch bei einem Kopfaufprall besser nach. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Ecotest kommt der CLA 200 DCT auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 184 g/km, wofür der Schwabe 22 Punkte erhält. Im niedrigen Leistungsbereich kann die serienmäßige Zylinderabschaltung wirken und den Verbrauch etwas reduzieren. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,2 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei 7,6 l Super pro 100 km.

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Die Emissionswerte liegen auf durchgehend niedrigem Niveau. Der Ottopartikelfilter (OPF) sorgt für einen geringen Partikelaustritt, auch die CO-Emissionen hat Mercedes sehr gut im Griff. Unterm Strich reicht das für 49 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Zählern landet der CLA 200 Shooting Brake DCT bei 71 Punkten und ergattert damit gerade so vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

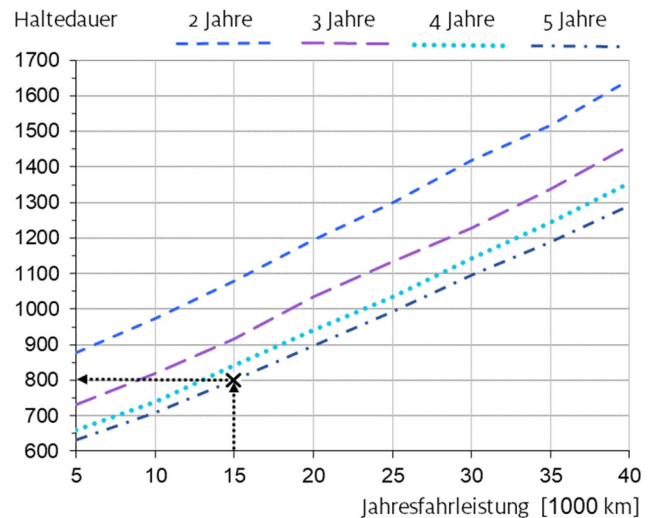
## 2,8 AUTOKOSTEN

### 2,8 Monatliche Gesamtkosten

Mercedes verlangt für den CLA 200 Shooting Brake in der Ausstattung Progressive mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe 38.175 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, sodass sich der absolute Wertverlust trotz des hohen Anschaffungspreises noch in Grenzen hält. Die Steuer beträgt 130 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen befinden sich noch in einem erträglichen Rahmen (Haftpflicht 19, Teilkasko 24 und Vollkasko 23).

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 801 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	180	200	250 7G-DCT	180 d	200 d 8G-DCT	220 d 8G-DCT	35 AMG 4MATIC SPEED- SHIFT DCT 7G	45 AMG 4MATIC SPEED- SHIFT DCT 8G
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1991	4/1461	4/1950	4/1950	4/1991	4/1991
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	120 (163)	165 (224)	85 (116)	110 (150)	140 (190)	225 (306)	285 (388)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1460	250/1620	350/1800	205/1750	320/1400	400/1600	400/3000	480/4745
0-100 km/h [s]	9,6	8,7	6,4	11,2	8,4	7,2	4,9	4,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	226	250	203	221	237	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0   S	6,1   S	7,0   S	4,6   D	4,9   D	5,0   D	7,8   S	8,3   SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	126	126	139	106	111	115	168	188
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/24	19/23/24	19/23/24	20/23/25	20/24/25	20/24/25	18/25/27	18/26/27
Steuer pro Jahr [Euro]	110	114	168	194	256	266	204	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	722	741	830	716	772	802	985	1105
Preis [Euro]	32.213	34.326	40.246	34.623	38.502	41.168	52.301	60.690

#### 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	1.332 ccm
Leistung	120 kW/163 PS bei 5.300 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.620 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	130 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.688/1.830/1.442 mm
Leergewicht/Zuladung	1.445/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	725/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/100 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Ungarn, Kecskemét

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/5,8/7,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	156 g/km (WTW* 184 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.485/540 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/765/1.255 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>138 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>95 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>124 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>444 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	801 Euro		
Steuer pro Jahr	130 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/24		
Basispreis CLA 200 Shooting Brake Progressive 7G-DCT	38.175 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.06.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.614 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.727 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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](http://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 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. \* 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-/Lichtsensoren	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° (Paket)
Head-up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
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
Spurwechselsassistent	536 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/238 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.416 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (nur auf Fahrerseite)	476 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	345 Euro°/-
Lenkradheizung	399 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	952 Euro
Metalllackierung	893 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.119 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	3,0	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,8</b>
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	1,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,4</b>
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	1,2
Innenraum-Variabilität	3,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,3</b>	Verbrauch/CO2	3,8
Federung	2,0	Schadstoffe	1,1
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,6		

Stand: Januar 2020

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner