



Mercedes GLA 200 d Progressive 8G-DCT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Im April 2020 kam die zweite Generation des kleinsten SUV aus dem Hause Mercedes-Benz auf den Markt. Dieses kommt optisch deutlich stämmiger und auch stimmiger daher - obwohl sich über Geschmack bekanntlich nicht streiten lässt. Die Motoren sind aus der A-Klasse bekannt, wenn auch die schwächeren Motorisierungen nicht für den GLA verfügbar sind. Die Benziner im GLA beginnen bei 163 PS, die Dieselmotoren bei 116 PS. Speerspitze bilden die drei verschiedenen AMG-Varianten mit bis zu 421 PS.

Der Testwagen fährt mit dem Zweiliter-Diesel vor, der in dieser schwächeren Ausführung 150 PS leistet und 320 Nm zur Verfügung stellt. Damit kommt man flott voran, wenn auch die Laufruhe nicht so recht in den kleinen, aber gediegenen Benz passt. Im Leerlauf und bei niedrigen Drehzahlen kommen ordentliche Vibrationen bei den Insassen an, so stellt man sich das in einem Auto mit Stern nicht vor. Auch das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe mag nicht überzeugen, da es mitunter zu lange braucht, um den richtigen Gang zu finden und sich gefühlt nicht auf das stämmige Drehmoment des an sich gut ansprechenden Motors verlässt.

Anonsten aber ist es den Stuttgartern gelungen, den Komfortanspruch der Marke im kompakten, aber gar nicht mal so leichten GLA erlebbar zu machen. Das optionale Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung rollt im Comfort-Modus sehr behutsam über Hindernisse und legt Wert darauf, auf Bodenwellen so deutlich nachzuschwingen, wie man es von einer veritablen Limousine erwarten würde. Leder, Applikationen und ansprechende Beleuchtung sorgen für ein gediegenes Ambiente im Innenraum. Das MBUX-Bedienkonzept zeigt aber auch im GLA, dass es nicht der Weisheit letzter Schluss ist, denn beim Wischen und Drücken über die diversen Touchflächen ist man vom Straßenverkehr deutlich abgelenkt. Der Verbrauch des Testwagens liegt bei akzeptablen 5,7 Litern Diesel alle 100 Kilometer, an der Tankstelle wird man also nicht arm. Das könnte aber vorher eher passieren, nämlich beim Kauf: Schon der Grundpreis eines GLA 200 d Progressive liegt über 40.000 Euro, bei einem Mercedes bleibt es aber kaum beim Einstandspreis. Navigationssystem, Pannenhilfset, Fußmatten, LED-Scheinwerfer, Sitzheizung, Einparkhilfe: All das kostet Aufpreis. Möchte man zudem noch Luxus und Annehmlichkeiten genießen (Lichtpakete, Head-Up-Display...), kommen schnell stattliche Summen zusammen, wie der Testwagen beweist. Dieser hat über 62.000 Euro auf dem Preiszettel stehen. Dafür bekommt man schon die AMG-Variante mit 387 PS - diese dann freilich auch in der Grundausstattung... **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Kia Xceed, Renault Kadjar, VW T-Roc.

- +** umfangreiche Sicherheitsausstattung, sichere Fahreigenschaften, guter Fahrkomfort, saubere Abgase
- Bediensystem mit großem Ablenkungspotenzial, hoher Grundpreis, kleinliche Ausstattungspolitik

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,8
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest **★★★★☆**

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Wie auch die A-Klasse kann der GLA in Sachen Verarbeitung 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 hinteren Türen fallen nur bei schwungvollem Zuziehen ins Schloss, und die Lenkstockhebel wirken billig und wenig stabil.

3,1 Alltagstauglichkeit

Die Allradversionen haben serienmäßig einen 51 Liter großen Tank, die Fronttriebler ab 190 PS können ihn gegen Aufpreis bekommen. Der Testwagen bleibt hier also außen vor und muss mit den 43 Litern der Serientanks klarkommen. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,7 Liter auf 100 Kilometer reicht das für relativ bescheidene 750 Kilometer. Der AdBlue-Tank ist 23,8 Liter groß, das sollte für einige Kilometer reichen.

Bei den Transportqualitäten hat der Stuttgarter nur Klassenübliches zu bieten: Die mögliche Zuladung beim Testwagen beträgt sogar eher grenzwertige 430 kg, davon können bis zu 75 Kilogramm auf dem Dach transportiert werden. Die Dachreling

2,6 Licht und Sicht

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

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



Breite Dachsäulen und die nur teilweise versenkbaren Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

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.

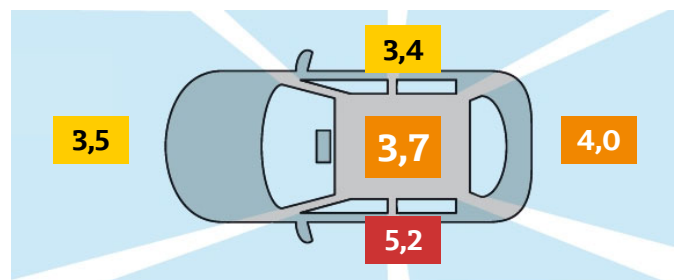
Während der Unterboden keinen Grund zur Klage gibt und großflächig verkleidet ist, fallen im Motorraum einige schlecht verkleidete Kabelstränge und Steckerverbindungen auf.

ist beim Progressive Serie. Die Anhängelast liegt bei 1,8 Tonnen für gebremste und 750 Kilogramm für ungebremste Anhänger, die Stützlast beträgt 80 Kilogramm. Der gemessene Wendekreis fällt mit 11,5 Metern noch nicht zu groß aus. Mit seinen 4,41 Meter Länge und 2,03 Meter Breite inklusive der Außenspiegel kann man den GLA 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.

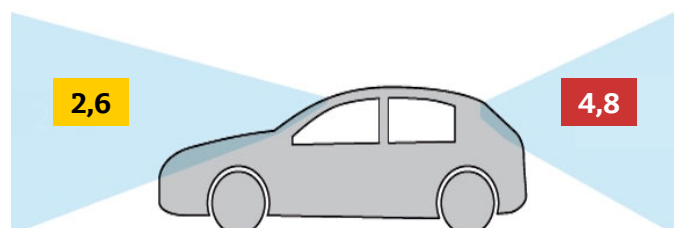
Rundumsicht

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.



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-Abbieglicht 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 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 trotz der hohen Motorhaube noch annehmbar zu erkennen, 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. Das System kostet allerdings Aufpreis.

2,2 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn wie hinten gut, nur der Schweller ist recht voluminös geraten. Vorn sitzt man für den Ein- und Ausstieg angenehme 53 Zentimeter über der Fahrbahn, wenn der Sitz ganz nach unten gestellt ist: Vorteil des SUV-Konzepts im Vergleich zur Standard A-Klasse. Weiterer Vorteil des GLA sind die Haltegriffe am Dachhimmel, die die niedrigeren Varianten der A-Klasse nicht bieten.

⊖ Der GLA 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.

2,8 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 330 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 470 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 745 Liter verstauen. Der gesamte Raum hinter den Vordersitzen fasst bis zu 1.250 Liter. Damit bietet der GLA etwa 20 Prozent mehr Kofferraumvolumen als die normale fünftürige A-Klasse.



Mit 330 l Volumen ist der Kofferraum des GLA von klassenüblicher Größe.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist beim GLA gegen Aufpreis zu haben, zudem öffnet sie gegen weiteren Aufpreis auch per Fußschwenk unter die Heckschürze. Der Kofferraum lässt sich dank der großen Heckklappe gut nutzen. Unter der geöffneten Klappe hat man bis fast zwei Meter Körpergröße genügend Platz. Die Ladekante ist mit 68 cm nur etwas höher als bei der A-Klasse, zudem ist der zweifach verstellbare Ladeboden in der oberen Stellung auf der gleichen Höhe wie die Ladekante. Leider lässt sich der Ladeboden nicht feststellen wenn

man ihn nach oben klappt, um den Raum darunter zu nutzen. Auch passt die Hutablage gerade so nicht unter den Ladeboden - deshalb muss man ein anderes Plätzchen dafür finden, wenn man die Rücksitzlehne umklappt, um großes Ladegut zu transportieren.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der GLA ist mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus einfach und ohne großen Kraftaufwand entriegeln und umlegen. Die

Gurtschlösser rastet man dann am besten in den dafür vorgesehenen Schlitzen ein, sonst kann man den Gurt beim Wiederaufstellen der Lehne in der Lehnenverriegelung

beschädigen.

Serienmäßig sind Verstaumöglichkeiten für Kleinkram im Kofferraum rar. Ordert man für den GLA wie beim Testwagen das optionale Laderaumpaket, gibt es neben einer 12-V-

Steckdose noch links und rechts praktische Netze und auf dem Kofferraumboden liegt eine strapazierfähige Wendematte. Ein Trennnetz ist optional zu haben.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Im Testwagen war das MBUX-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 Lautstärkereglер, ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig kommt der GLA mit dem MBUX-Bediensystem samt den "erweiterten Funktionen". Die online-basierte Sprachbedienung ist also genauso an Bord wie der Wifi-Hotspot. Auch digitaler Radioempfang ist serienmäßig wie auch die Möglichkeit der Bluetooth-Anbindung und USB-C-Schnittstellen. Darüber rangieren noch die beiden MBUX-Pakete namens advanced und high-end, mit denen dann noch viele weitere Funktionen in das kleine Benz-SUV einziehen. Ein Festplattenavigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen gibt es beispielsweise, das optional über eine Augmented Reality-Funktion verfügt. Anstatt der Navikarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und

Abgesehen davon gibt die Bedienung der neuen A-Klasse wenig Rätsel auf. Die wenigen verbliebenen Schalter im stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar, die Klimabedien-einheit 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.



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.

Abbiegepeile ergänzt. 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 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 Glätteisssituationen 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:

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.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen punktet der GLA mit einem großzügigen Platzangebot, dabei wirkt er etwas luftiger als die A-Klasse. 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 gute Handbreite Luft überm Scheitel haben.

2,6 Raumangebot hinten

Im Fond fällt das Platzangebot ebenfalls recht großzügig aus, hier finden bis zu zwei Meter große Mitfahrer genügend Beinfreiheit vor - wenn die Vordersitze wie bei dieser ADAC Messung üblich für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit limitiert das Platzangebot allerdings wieder auf etwa 1,95 Meter große Passagiere. Das Raumgefühl leidet etwas unter dem Mittelunnel, den schmalen Seitenfenstern und der hohen Seitenlinie. Vorn wie hinten wird das subjektive Raumgefühl gegen Aufpreis durch ein Panoramadach aufgelockert.



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

2,6 Innenraum-Variabilität

Bestellt man die um 14 Zentimeter verschiebbare Rücksitzbank, kann man auch die hintere Lehnenneigung in mehreren Stufen verstellen. Zudem ist ein klappbarer Beifahrersitz erhältlich, mit dem man die Ladefläche enorm verlängern kann. 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 in die Tasche greifen. Sowohl vorn als auch hinten kosten diese Aufpreis.

2,3 KOMFORT

1,8 Federung

Standardmäßig ist der GLA mit einem konventionellen Fahrwerk (Komfortfahrwerk) ausgestattet. Gegen Aufpreis stehen zudem ein ebenfalls Komfortfahrwerk genanntes Fahrwerk mit 15 mm Tieferlegung und wie im Falle des Testwagens eines mit adaptiven Dämpfern zur Wahl. Anders als bei der A-Klasse ist beim GLA auch beim Serienfahrwerk an der Hinterachse eine Mehrlenkerachse verbaut.

⊕ Der GLA 200 d bietet mit den optionalen Adaptivdämpfern einen gelungenen Federungskomfort, es sind zusätzlich zur automatische adaptiven Verstellung zwei Grundmodi (Comfort und Sport) anwählbar - bewertet wird im ADAC Test die Standardeinstellung, hier der Comfortmodus. Besonders auf der Landstraße und Autobahn gibt sich der kleine Benz alle

Mühe, sachte schwingend über Bodenwellen zu rollen. Im Stadtverkehr schlägt sich der Mercedes ebenfalls gut, bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken gibt es in der Klasse wohl kaum ein Fahrzeug, das noch deutlich sanfter abrollt.

Die Spreizung zwischen den beiden anwählbaren Fahrwerksmodi Sport und Comfort ist deutlich, der Sportmodus wird für die meisten Fahrernaturen aber zu straff sein. Der standardmäßige Comfortmodus passt da besser zum GLA 200 d - der zweifellos komfortable, aber gerade außerorts doch sehr wogende Fahreindruck mag allerdings auch nicht für jeden das richtige sein. Eine Probefahrt kann klären, welches der für den GLA zur Verfügung stehenden Fahrwerke das individuell richtige ist.

2,3 Sitze

⊕ Der GLA in der getesteten Progressive-Ausstattung ist mit Komfortsitzen versehen, die u. a. eine ausziehbare Oberschenkelaufklappung haben. Die Vierwege-Lordosenstütze kostet allerdings Aufpreis. Ebenso kostenpflichtig kann man eine vollelektrische Sitzeinstellung mit Memory- und Massagefunktionen für die Vordersitze ordern. Die gut konturierten Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt, wer davon mehr wünscht, kann die Sportsitze ordern. 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, beziehungsweise bekommt man sie nur, wenn man die verschiebbaren Fondsitze ordert. Für Erwachsene ist sie aber sehr angenehm und sollte daher mitbestellt werden.

2,8 Innengeräusch

Mit gemessenen 68 dB(A) bei Tempo 130 ist der GLA auf einem Niveau mit der A-Klasse: nicht sonderlich leise. In diesem Geschwindigkeitsbereich dominieren die Windgeräusche, die aber mehr als gleichmäßiges Rauschen denn als einzelne Pfeifgeräusche auftreten. Der Motor ist präsent, aber noch nicht

unangenehm auffallend, 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 der GLA 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. Typisch Mercedes ebenfalls aufpreispflichtig: Die beheizte Scheibenwaschanlage, diesen Haken sollte man bei der Bestellung nicht vergessen.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbodiesel leistet 150 PS und sorgt für mehr als ausreichende Fahrleistungen. Von null auf hundert km/h beschleunigt der GLA 200 d in 8,6 Sekunden, bei 208 km/h setzen dem GLA 200 d die Fahrwiderstände Grenzen. Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Stuttgarter in

5,2 Sekunden. Das schnelle Ansprechen des Motors nach dem Abbiegen ermöglicht ein sehr zügiges Einfädeln in den fließenden Verkehr, von 15 auf 30 km/h vergeht nur eine Sekunde.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Vibrationen sind dem GLA 200 d nicht fremd, im Gegenteil. Im Leerlauf und zum Beispiel auch, wenn man im Eco-Modus des Getriebes fährt und beim Ausrollen der Motor abgekoppelt im Leerlauf betrieben wird, kommen knackige Vibrationen zu den Fahrgästen durch. Ab etwa 1.500 Touren bessert sich der Lauf, dann gibt es wenig Kritik am Vibrationsverhalten. Da der Diesel

aber oft bei niedrigen Drehzahlen betrieben wird, ist der Antriebskomfort insgesamt weit von dem Niveau entfernt, das man von einem Mercedes erwarten würde.

⊕ Die Leistungsentfaltung und auch das Ansprechen des Motors sind gut, da gibt es keine Klagen.

2,0 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Diesel im GLA 200 d mit einem Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe verheiratet.

Die Schaltstrategie des Getriebes kann nicht recht überzeugen. Vor allem das Ansprechverhalten beim Anfahren und nach Gaspedalbefehl aus gleichmäßiger Fahrt heraus wirkt

unsouverän - was gerade angesichts des kräftigen Motors schade ist. Das Getriebe braucht lang oder sehr lang, bis es sich für einen passenden Gang entschieden hat und den Kraftschluss herstellt. Im schlimmsten Fall rollt man langsam in die Kreuzung hinein, statt zügig anzufahren. Es dauert, bis man

sich an das Verhalten des Getriebes gewöhnt hat und auch dann ist es nicht so, wie man sich das von einem Mercedes vorstellt.

⊕ An der Bedienbarkeit gibt es nichts zu kritisieren. Der Wählhebel ist ideal am Lenkstock angebracht und dort bestens zu erreichen. Die Abstufung der acht Vorwärtsgänge ist gut gewählt, die Drehzahlanschlüsse zwischen den Fahrstufen

passen. Im Eco-Modus schaltet der GLA möglichst in den Leerlauf, sobald man vom Gas geht. Erkennen die Sensoren des Autos andere Verkehrsteilnehmer voraus, lässt der kleine Benz aber mitunter auch die Fahrstufe eingelegt und nutzt die Bremswirkung des Motors. Im recht lang übersetzten achten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit entspannten 1.900 Umdrehungen pro Minute.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Die Aufbaubewegungen sind im Comfort-Modus des Fahrwerks merklich, im Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks stützt sich das kleine SUV stärker ab. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich, dass bei der Abstimmung des GLA Sicherheit vor Dynamik ging. Das ESP greift quasi ständig ein, der GLA bleibt aber dennoch stets lenkbar. Durch

den Parcours des Ausweichtests manövriert der Mercedes auf diese Art und Weise absolut problemlos - hohe Geschwindigkeiten oder erlebbare Fahrdynamik kommen aber natürlich nicht auf. Fairerweise muss erwähnt werden: Die beim Testwagen montierten Reifen sind laut Reifenfabrikant "Offroad- und SUV-Reifen", also nicht besonders auf Fahrdynamik getrimmt. Dementsprechend schnell schmieren die Gummis auch auf dem ADAC Testparcours.

2,1 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 2,9 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der GLA 200 d (selbst mit den montierten SUV-Reifen) nach 35,0 m (Durchschnittswert aus zehn Einzelmessungen) - ein guter

Wert. Das Pedalgefühl kann rundum überzeugen - die Bremse spricht gut an und lässt sich feinfühlig dosieren.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Auch der GLA bietet alle Assistenten, die die anderen Derivate der A-Klasse auch bieten, was bedeutet: 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 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 serienmäßige Verkehrszeichenerkennung zeigt die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an. Die erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung kann man gegen Aufpreis direkt in die Abstandsregeltempomaten übernehmen. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.
























1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der neue GLA wurde noch nicht nach Euro NACP-Norm gecrasht, deswegen werden hier die Ergebnisse der A-Klasse herangezogen, auf der der GLA basiert. Diese erreicht im Crashtest nach Euro NCAP-Norm sehr gute 96 Prozent der erreichbaren Punkte für den Insassenschutz, insgesamt die vollen fünf Sterne.

Der GLA schützt die Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Knieairbag), Seitenairbags für die äußeren Fondinsassen stehen gegen Aufpreis zur Verfügung. Die Kopfstützen bieten vorn für bis zu 1,95 m, hinten für bis zu 1,80 m große Insassen Schutz.

Gegen Aufpreis lässt sich die A-Klasse mit dem präventiven Crashsystem 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:

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung 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

Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann dadurch einen Schutzreflex auslösen. Das Gehör koppelt sich kurz ab und schützt sich so vor den lauten Crashgeräuschen.

2,1 Kindersicherheit

Im Bereich der Kindersicherheit kommt die A-Klasse auf 91 Prozent der erreichbaren Punkte und erzielt damit ein gutes Ergebnis.

Der Mercedes GLA ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz und den äußeren Fondsitzen kann man Sitze problemlos per Gurt anbringen, 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 platzeinnehmende 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.

1,2 Fußgängerschutz

⊕ Im Bereich des Fußgängerschutzes kommt die A-Klasse auf 92 Prozent der erreichbaren Punkte - der GLA baut zwar höher auf, eine genauere Bewertung als die des Technikbruders A-Klasse ist aber nicht verfügbar.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der GLA 200 d auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,7 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 180 g/km, wofür der Schwabe 23 von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,8 l, außerorts bei 4,9 l und auf der Autobahn bei 6,8 l Diesel pro 100 km.

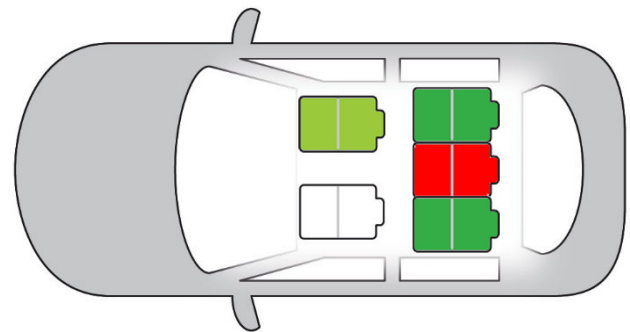
1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionswerte liegen auf durchgehend niedrigem Niveau. Der Partikelfilter sorgt für einen geringen Partikelaustritt, auch den Stickoxid-Austritt hat Mercedes sehr gut im Griff. Die exzellente Vorstellung auf dem Abgasprüfstand sorgt für volle 50 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten landet der GLA 200 d bei 73 Punkten und ergattert

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Ladeboden verstaut, wo sie unter Umständen schlecht zu erreichen sind.

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)

Der im GLA serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

Verbrauch

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

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

Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Die gute Abgasreinigung stellte der Wagen auch bei einer Fahrt im realen Straßenverkehr (PEMS-Messung) unter Beweis.

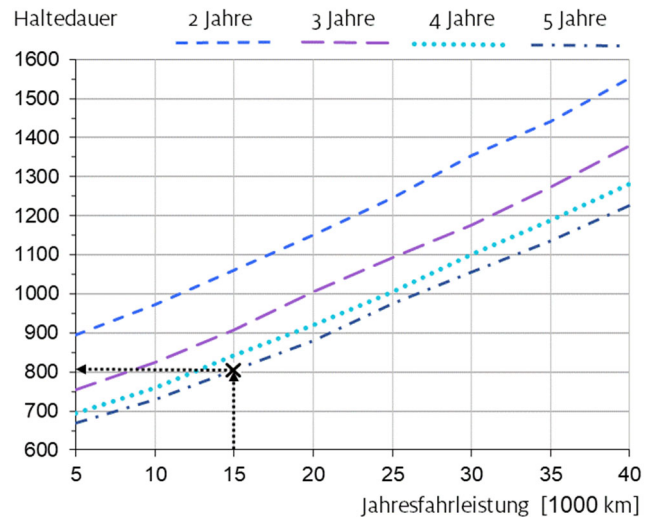
2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der GLA 200 d kostet in der Ausstattung Progressive 40.597 Euro - eine Menge Geld für ein kompaktes SUV. 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 280 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen befinden sich noch in einem erträglichen Rahmen (Haftpflicht 19, Teilkasko 24, Vollkasko 20).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 804 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	200 7G-DCT	250 8G-DCT	35 AMG 4MATIC DCT 8G	45 AMG 4MATIC+ DCT 8G	45 S AMG 4MATIC+ DCT 8G	180 d 8G-DCT	200 d 8G-DCT	220 d 8G-DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1991	4/1991	4/1991	4/1991	4/1950	4/1950	4/1950
Leistung [kW (PS)]	120 (163)	165 (224)	225 (306)	285 (387)	310 (421)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1620	350/1800	400/3000	480/4750	500/5000	280/1300	320/1400	400/1600
0-100 km/h [s]	8,7	6,9	5,2	4,4	4,3	10,8	8,6	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	240	250	250	265	190	208	222
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,7 S	7,5 S	8,3 SP	9,4 SP	9,4 SP	5,4 D	5,4 D	5,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	134	150	158	209	210	123	124	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/20	17/24/20	18/26/25	18/27/25	18/27/25	19/24/20	19/24/20	19/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]	142	192	224	278	280	282	282	286
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	766	834	1012	1136	1221	759	768	795
Preis [Euro]	36.331	41.105	52.838	61.190	66.642	36.355	37.804	40.855

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.950 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.400 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,3 l
CO ₂ -Ausstoß	121 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.410/1.834/1.611 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425/1.420 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Rastatt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 99W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/4,9/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	150 g/km (WTW* 180 g/km)
Reichweite	750 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.675/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/745/1.250 l

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

Betriebskosten	108 Euro	Werkstattkosten	104 Euro
Fixkosten	141 Euro	Wertverlust	451 Euro
Monatliche Gesamtkosten	804 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	280 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/20		
Basispreis GLA 200 d Progressive 8G-DCT	39.574 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.553 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.200 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. 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. ¹ 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	1.179 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	ab 988 Euro°
Abbiege-/Kurvenlicht (Multibeam-Paket)	1.488 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	215 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (Fahrerassistenz-Paket)	Serie/Serie/1.833 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (Parktronic-Paket)	804 Euro°
Parklenkassistent (Parktronic-Paket)	804 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	399 Euro/1.595 Euro°
Head-up-Display	1.179 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	476 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/447 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/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (Paket)	1.542 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Spiegel-Paket)	476 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	346 Euro°
Lenkradheizung	191 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	952 Euro
Metalllackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.393 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: Juni 2020
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.