- Elektro-Motor
- 68.657 €
- 260 kW/354 PS
- 672 km
- 14,8 kWh pro 100 km

Mercedes-Benz CLA Coupé 350 EQ AMG Line 4MATIC

Viertüriges Coupé der unteren Mittelklasse

Wohl kaum ein anderes Modell demonstriert die Fortschritte der Elektroautos bei Mercedes so eindrucksvoll wie der neue CLA EQ. Hier erhält man beeindruckende Leistungswerte mit erstaunlich niedrigem Verbrauch. Ausgerüstet mit der großen Batterie (85 kWh netto) sind damit nicht minder beeindruckende Reichweiten möglich. So hat der CLA 250+ EQ kürzlich im ADAC Autotest neue Rekorde bei Effizienz und Reichweite aufgestellt. Die Allradvariante 350 EQ hier im Test liefert nochmals schnellere Beschleunigungen und ebenfalls eine sehr hohe Effizienz: Im ADAC Verbrauchszyklus für Elektrofahrzeuge haben wir 14,8 kWh pro 100 km gemessen - bei ganz alltäglichem Nutzungsszenario inklusive einem flotten Autobahnanteil. Als Reichweite unter günstigen Bedingungen sind damit rund 670 km möglich. Weil gleichzeitig das Laden dank des 800-V-Systems flott vonstatten geht, sind lange Strecken zügig und entspannt realisierbar. Zumindest, wenn man vorn sitzen darf. Dort finden auch große Menschen noch genug Platz. Hinten sieht das anders aus, gerade die Kopffreiheit ist hier knapp bemessen - ein Tribut an die aerodynamisch optimierte Karosserie. Dafür entschädigt der erwachsene Fahrkomfort, den die Stuttgarter auch ohne elektronisch geregelte Dämpfer realisieren. Wer mehr Platz und einen praktischeren Kofferraum benötigt, sollte sich mal den CLA Shooting Brake ansehen. Wirklich zu kritisieren gibt es am neuen CLA kaum etwas. Allenfalls - wie heutzutage schon normal - den Preis. Zum selbstbewussten Einstandspreis kommen noch so manche Komfortdetails wie die Klimaautomatik oder sinnvolle Ladeeigenschaften wie die 22-kW-Wechselstrom-Option. Dass sich Mercedes die Kompatibilität zu 400-V-Ladestationen extra bezahlen lässt, ist schon beachtlich - das macht bisher kein anderer Hersteller.

✓ **hoher Fahrkomfort, viele Assistenten verfügbar, niedriger Verbrauch, beachtliche Reichweite**

✗ **hoher Anschaffungspreis, überschaubare Serienausstattung, knapper Platz auf der Rückbank, nervige Slider für Lautstärke und BC-Bedienung**

ADAC Urteil

2,0	Autotest
3,4	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

3,3	Familie
3,6	Stadtverkehr
2,7	Senioren
2,2	Langstrecke
3,7	Transport
2,6	Fahrspaß
2,7	Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Cupra Born, KIA EV4, Peugeot e-308, Skoda Elroq, VW ID.3

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

ADAC © ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,8 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

2,7 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

2,4 Komfort 07

Federung 07
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

1,0 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 09

2,4 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

1,4 Sicherheit 10

Aktive Sicherheit 10
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 11
Sicherheit ungeschützte Personen 11

1,4 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 11

3,4 Autokosten 12

Monatliche Gesamtkosten 12

Motorvarianten 13

Eigenschaften des Elektroantriebs 14

Fahrzeugdaten 15

Bilder 16

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

ADAC © ADAC e.V.

2,8 Karosserie

2,0 Verarbeitung

✓ Der aktuelle CLA kann mit seiner Verarbeitung durchaus überzeugen. Der Testwagen kommt in der AMG Line und mit Advanced-Plus-Paket, ist aber trotzdem kein umfangreich ausstaffiertes Fahrzeug - dennoch hinterlässt der Innenraum einen wertigen Eindruck. Alles sitzt fest und passgenau, und auch rein optisch betrachtet macht er was her dank gefälliger Zierleisten und aufwendiger Ambientebeleuchtung. Ansonsten schaut Mercedes freilich auf die Produktionskosten und scheint nichts zu verschenken zu haben, trotz des stolzen Fahrzeugpreises. Da gibt es beispielsweise weich geschäumte oder mit Kunstleder überzogene Oberflächen nur im oberen Bereich des Innenraums - schon die B-Säule muss ohne Stoffüberzug auskommen. Die Lenkstockhebel sind optisch hochwertiger gestaltet als beim Vorgänger, dagegen wird beim Handschuhfach nur das absolut nötige verbaut - es bleiben unschöne Grate an den Kanten und eine simple Gummierung am Innenboden muss als Geräuschkompensation genügen. Natürlich ist das Kritik auf hohem Niveau, die Preisgestaltung von Mercedes sorgt jedoch für eine entsprechend hohe Erwartungshaltung. An der Karosseriequalität wiederum gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt. Positiv: Die Fronthaube wird von zwei Gasdruckfedern mit angehoben und offen gehalten. Den Unterboden hat Mercedes perfekt verkleidet, die Bemühungen um eine möglichst optimal windschnittige Verkleidung sind klar zu sehen.

3,2 Alltagstauglichkeit

Die große 85-kWh-Batterie (netto) des CLA 350 EQ kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2-Stecker ist dabei, es kann unter dem Kofferraumboden oder noch sinnvoller im vorderen Stauraum (Frunk) untergebracht werden.

Das Laden über 230 V dauert etwa 43 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa neun Stunden (bei 11 kW, dreiphasig) bis dreizehneinhalb Stunden (bei 7,2 kW, einphasig). Optional erhält man einen Onboard-AC-Lader mit bis zu 22 kW (nicht im Testwagen), dann klappt das Vollladen über Wechselstrom schon in viereinhalb Stunden - diese Option ist leider sehr teuer, aber dennoch empfehlenswert. Denn das 800-V-Batteriesystem kann nur an DC-Schnellladesäulen geladen werden, die auch 800 V ausgeben. Einige ältere DC-Ladesäulen sind noch auf 400 V begrenzt, an diesen lädt der neue CLA überhaupt nicht. Oft ist an diesen Ladesäulen zusätzlich ein Typ 2-Steckplatz verbaut, so dass man dann wenigstens mit 22 kW Wechselstrom laden kann. Zum Modelljahr 2026 ist nun auch für das CLA Coupé eine DC-400-V-Ladefähigkeit bestellbar - gegen Aufpreis, was für ein Nepp. Um also volle Ladekompatibilität zu haben, muss man rund 1.200 Euro extra bezahlen, für ein ohnehin schon sehr teures Auto.

Sind die Rahmenbedingungen optimal, gelingt das Laden über CCS sehr schnell; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert im Test nur 24 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 350 kW Ladeleistung bietet. Die von Mercedes angegebene maximale Ladeleistung von 320 kW konnte nur unter besagten optimalen Rahmenbedingungen und nur sehr kurz erreicht werden - jedoch liegt die Ladeleistung bis etwa 35 Prozent Ladestand bei über 200 kW, so dass die Batterie schnell wieder bis zu 80 Prozent aufgeladen ist. Nach zehn Minuten hat man gut 270 km Reichweite nachgeladen.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Autotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 670 km. Bei innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von 700 km oder mehr möglich. Die Außenlänge von 4,72 m ist für die Stadt gerade so noch ok, der Wendekreis von 11,3 m ebenso. Die Breite fällt mit 2,03 m (inkl. Außenspiegeln) für heutige Verhältnisse moderat aus und erleichtert etwas die Fahrten im Stadtdschungel.

Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 455 kg erlaubt - genug für vier Erwachsene und etwas Gepäck. Die erlaubte Stützlast auf der optionalen Anhängekupplung beträgt 80 kg, ausreichend für einen Heckträger mit zwei Pedelecs. Der CLA 350 EQ 4MATIC darf Anhänger mit eigener Bremse bis 1,8 t ziehen - gar nicht schlecht, erst recht für ein Elektroauto. Hat der Hänger keine eigene Bremse, sind nur die üblichen 750 kg Zuggewicht zulässig. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist nicht erhältlich. Das Reifenpannenset ist Serie, kann aber nur bei kleinen Reifendefekten helfen.

✗ Dachlasten sind keine erlaubt.

2,8 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der Coupé-artigen Karosserie mit breiten vorderen und hinteren Dachsäulen sowie der tiefen Sitzposition sehr mäßig. Hier geht Aerodynamik und Effizienz vor Rundumsicht. Die Note 4,4 bei der ADAC Rundumsichtmessung ergibt sich aus den ermittelten Messwerten und spiegelt die subjektiv eingeschränkte Sicht aus dem Auto wider. Gerade rechts abbiegen muss man sehr aufmerksam. Wo das Auto vorn anfängt und hinten aufhört, kann man nur erahnen. Die optionalen Parksensoren an Front und Heck sollte man daher unbedingt bestellen (Funktionsfreischaltung auch nachträglich möglich, weil Sensorik immer verbaut wird), die serienmäßige Rückfahrkamera reicht da kaum aus. Hilfreich sind auch die Rundumkameras, die allerdings wiederum Aufpreis kosten - jedoch auch in diesem Fall immer verbaut sind und so nachträglich freigeschaltet werden können. Bodennahe Hindernisse hinten wären aufgrund des hohen Hecks ohne die serienmäßige Rückfahrkamera nur schwer nah am Auto zu sehen. Die hinteren Kopfstützen sind nicht versenkbar und schränken den Blick nach hinten aus der Heckscheibe noch zusätzlich ein.

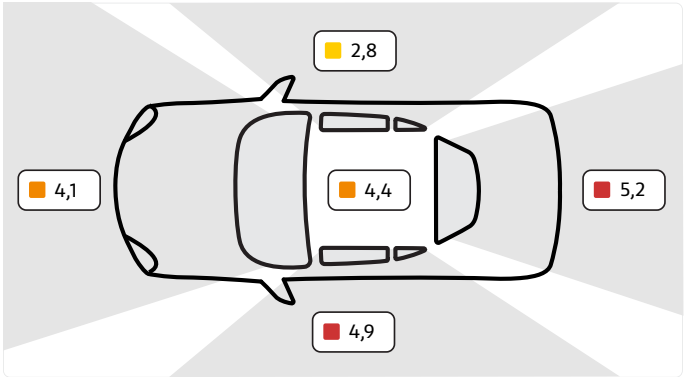
ADAC © ADAC e.V.

Voll-LED-Scheinwerfer sind serienmäßig, sie leuchten ausreichend hell und homogen; die Leuchtweite wird automatisch geregelt, eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es grundsätzlich nicht. Auch einen Heckwischer bekommt man für das CLA Coupé nicht - dafür muss man den Shooting Brake wählen.

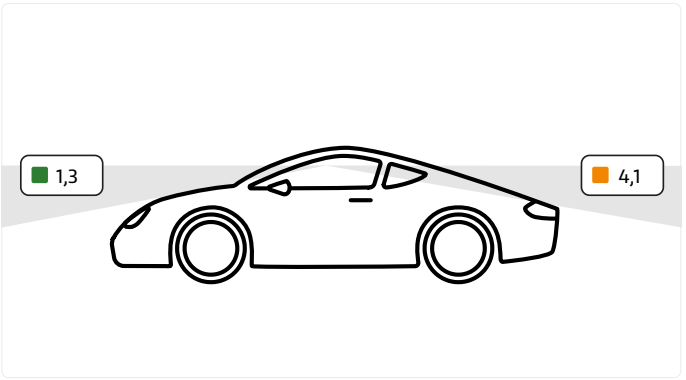
Dass es um die Rundumsicht nicht gut bestellt ist, sieht man besonders beim Blick nach hinten - die breiten C-Säulen, die Kopfstützen sowie die hohe Hutablage behindern den Blick nach draußen. Mindestens die Rückfahrkamera ist im Alltag unverzichtbar.

✓ Die optionalen Multibeam-LED-Frontscheinwerfer gibt es gegen Aufpreis. Diese verfügen über 24 Module pro Seite und setzen so den dynamischen Fernlichtassistenten um: Andere Verkehrsteilnehmer werden ausgespart und damit nicht geblendet, während das Fernlicht insgesamt aktiviert bleibt. Die Lichtverteilung wird darüber hinaus an verschiedene Fahrsituationen angepasst, so dass bei Dunkelheit eine sehr gute Straßenausleuchtung gegeben ist. Es gibt dann auch ein rudimentäres Kurvenlicht und Abbiegelicht über separate Leuchten.

Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um dem Fahrer einen besseren seitlichen Überblick zu ermöglichen. Automatisch abblenden kann nur der Innenspiegel, für die Außenspiegel bietet Mercedes diese Funktion nicht an. Allgemein sind die Spiegel ausreichend groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat. Das zusätzliche Gelenk unten am Beifahrerwischer vergrößert die Wischfläche auf der Scheibe im oberen Beifahrerbereich.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

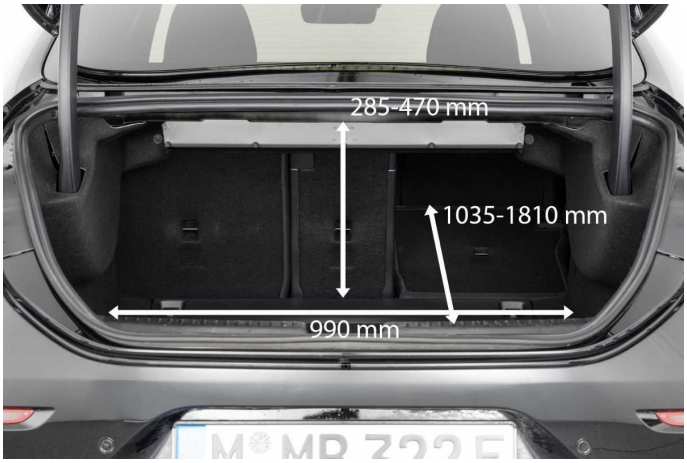
2,6 Ein-/Ausstieg

Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich rund 45 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) - das ist relativ niedrig. Der Ein- und Ausstieg gelingt dadurch nicht so leicht wie beispielsweise bei einem höher bauenden Kombi oder SUV, zusätzlich sind beim CLA die Türausschnitte recht flach und insgesamt vergleichsweise klein. Dafür sind die Schweller weder zu hoch noch zu breit. In den Fahrzeugfond steigt man nur mäßig komfortabel ein, weil der jeweilige Türausschnitt im Fußbereich eng geschnitten ist. Dafür kann man problemlos auf der Rückbank von einer Seite zur anderen durchrutschen, weil es keinen störenden Mitteltunnel gibt. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen zuverlässig offengehalten. Haltegriffe am Dachhimmel sucht man vergebens. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist im CLA mit Advanced-Plus-Paket Serie - leider auch die unpraktischen sich versenkenden Außentürgriffe. Zahlreiche LED-Lampen erhellen nachts den Bereich rund um das Auto.

2,9 Kofferraum-Volumen

Auch wenn die Coupé-Karosserie den Fokus eher auf die Optik als auf besonders üppige Transporttalente setzt - das Ladeabteil selbst ist gar nicht so klein. So passen rund 385 l in das Heck des CLA Coupé. Alternativ kann man bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf 760 l. Unter dem Kofferraumboden kann man kleine Utensilien verstauen, dafür stehen rund 10 l zur Verfügung. Zusätzlich kann man unter der Fronthaube im sogenannten Frunk etwa 70 l unterbringen.

© ADAC e.V.

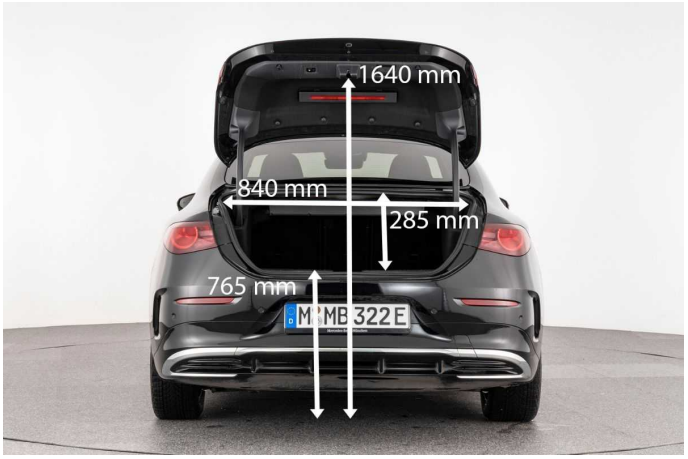


Die flache Bauform lässt es auf den ersten Blick gar nicht vermuten, aber: Im Kofferraum gibt es reichlich Platz, zwischen 385 und 760 l bei umgeklappter Rückbank stehen bereit.

3,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Öffnet man die Heckklappe, schwingt sie selbsttätig nach oben. Zum Schließen steht eine praktische Griffmulde in der Innenverkleidung zur Verfügung, einen elektrischen Antrieb gibt es für den CLA nur im Keyless Komfort-Paket. Das besagte Keyless-Go Komfort-Paket enthält auch das berührungslose Öffnen und Schließen des Kofferraums über einen „Fußschwenk" unter die Heckschürze, dafür muss man aber mindestens das Premium-Ausstattungspaket ordern. Die kleine Kofferraumklappe öffnet zwar nicht besonders hoch, sie schwenkt aber weit genug nach vorn, so dass das Risiko gering ist, sich den Kopf anzustoßen. Die Ladekante liegt mit knapp 77 cm hoch über der Fahrbahn, innen stört zudem die 18 cm hohe Stufe zwischen Ladekante und Boden. Das Format des Kofferraums ist grundsätzlich nicht unpraktisch, jedoch erschwert die kleine Kofferraumöffnung die Nutzung deutlich - große Gegenstände bekommt man hier kaum durch. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen ist der Boden weitgehend eben - er steigt zwar im Bereich der Rücksitzlehnen an, wird jedoch nicht durch eine Stufe unterbrochen. Zur Ausleuchtung des Ladeabteils muss die eine LED-Lampe oben in der Mitte genügen.

✕ Eine Steckdose im Kofferraum sucht man vergeblich.



Großer Kofferraum schön und gut, aber die hohe Ladekante und die kleine Öffnung machen seine Nutzung umständlich.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist serienmäßig asymmetrisch geteilt klappbar. Die beiden Teile lassen sich allerdings nur oben an der Lehne entriegeln. Die praktischen Entriegelungen vom Kofferraum aus, wie sie frühere Mercedes-Limousinen oder -Coupés hatten, hat unser Testwagen nicht. Es fehlen Taschenhaken im Ladeabteil. Immerhin kann man unter dem Kofferraumboden und links an der Seite in einem Netz kleine Gegenstände unterbringen. Dafür gibt es sogar eine Leuchte im Frunk, um sich auch bei Dunkelheit dort gut zurecht zu finden.

2,7 Innenraum

3,0 Bedienung

Das Cockpit des CLA EQ präsentiert sich als Weiterentwicklung des bekannten Mercedes-Stils. Es gibt nur wenige separate Tasten, die meisten Funktionen werden über den zentralen Touchbildschirm gesteuert. Der ist mit 14 Zoll üppig dimensioniert, löst hoch auf (2.504 mal 1.260 Pixel) und zeigt schnelle und flüssige Reaktionen. Ergänzt wird der Monitor durch das Fahrerdisplay hinter dem Lenkrad, das 10,25 Zoll misst und ebenfalls mit seiner hohen Auflösung und seiner geschmeidigen Anzeige gefällt. Die klassischen Direktwahltasten für Menüs wie das der Navigation gibt es nicht mehr. Stattdessen kann man die Landkarte schon im Homescreen als Hintergrund auswählen, wobei Details wie Radiosender oder Telefoneinstellung als Kacheln darüber eingeblendet werden. Den Lautstärkeregler gibt es nur als kleine Sensorfläche unterhalb der Mittelluftdüsen oder als Touchfläche auf der rechten Lenkradspeiche - ein Graus. Mercedes scheint das inzwischen einzusehen, liefert beispielsweise den neuen CLA Shooting Break mit einer kleinen Walze am Lenkrad für die Lautstärkenverstellung aus. Für das Coupé sollen die kleinen Walzen am Lenkrad später auch folgen. Im CLA Coupé gibt es am Lenkrad aktuell nichts mehr zu beschönigen, die vielen Touchflächen sind unübersichtlich und perfekt für Fehlbedienungen geeignet. Insgesamt ist die Bedienbarkeit nicht einfacher geworden und an vielen Stellen wenig intuitiv gestaltet. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Steuerung der Funktionen sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Die Sprachsteuerung dagegen funktioniert prima und versteht sehr viel, kann aber nicht in allen Situationen physische Eingaben ersetzen.

Tacho- und Infotainmentdisplays sind tagsüber wie nachts sehr gut ablesbar und gefallen mit ihrer kontrastreichen Darstellung. Die Bedienstruktur des Infotainmentsystems hat sich deutlich weiterentwickelt, sie wirkt etwas verspielter und weniger komplex als bei bisherigen Mercedes-Modellen. Man benötigt selbst als Mercedes-Kenner eine gewisse Zeit, bis man

© ADAC e.V.

sich zurechtfindet und gelernt hat, in welchem Menü sich die jeweils gesuchte Funktion versteckt. Ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt.

✓ Hat man sich mit den Eingabemethoden und den Menüstrukturen angefreundet, kann man mit der Bedienung im Allgemeinen recht gut zurecht kommen. Der Funktionsumfang ist gewaltig, es gibt aber auch viele Automatikfunktionen, die gut abgestimmt sind und denen man guten Gewissens die Steuerung überlassen kann. Alle Schalter und Tasten sind vorbildlich beleuchtet. In der Testwagenausstattung bilden die beleuchteten äußeren Lüftungsdüsen einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung; in Kombination mit den LED-Streifen und -Sternen am Armaturenbrett und in den vorderen Türen ein tolles Lichterspiel. Für jeden, dem es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.

✗ Die Klimabedieneinheit ist nun endgültig komplett in den Infotainmentmonitor gewandert. Dort werden am unteren Bildschirmrand die Grundeinstellungen zwar dauerhaft eingeblendet, für Detaileinstellungen muss man aber dennoch das Menü bemühen. Und an dieser Stelle sei mit Nachdruck kritisiert: Die Aktivierung der Heckscheibenheizung gegen Beschlag ist keine nebensächliche Detaileinstellung, die hat allein im Menü nichts verloren - hier sollte Mercedes dringend auf vorderster Ebene eine Schaltfläche einprogrammieren, damit man die Funktion nicht langwierig suchen muss.

Der Knopf für die Handbremse ist an Mercedes-klassischer Stelle vor dem linken Knie des Fahrers platziert und damit für andere Mitfahrer in einer Notsituation nicht ohne weiteres erreichbar.

Mit bis zu drei großen Displays (Beifahrerdisplay nicht im Testwagen) weiß das CLA-Cockpit auf den ersten Blick zu beeindrucken. Muss man sich dann im Detail zurechtfinden, wird es kompliziert - hier treffen großer Funktionsumfang auf teils eigenwillige Menüstrukturen. Die famose Sprachsteuerung kann nicht alles ausgleichen.

1,0 Multimedia

✓ Serienmäßig ist im CLA 350 EQ AMG Line ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Ebenso kommt das Festplatten-Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen aufpreisfrei mit. Gegen Mehrpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion (Empfehlung). Anstatt der Navigationskarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste Live-Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepfeile ergänzt. Das natürliche Sprachverständnis des Systems erlaubt es, Anweisungen auch in ganzen Sätzen und in eigenen Formulierungen zu geben. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay darstellen möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto gegen Aufpreis ordern - beides funktioniert mit und ohne Kabel. Mit dem Kommunikationsdienst "Mercedes me" lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone einrichten, die eine Datenabfrage

© ADAC e.V.

bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen. Es lassen sich mehrere Fahrerprofile im Auto anlegen und über Passwörter oder zugewiesene Schlüssel schützen; die Verknüpfung zur jeweiligen App ist ebenso möglich. Mercedes bietet mehrere Gigabyte dedizierten Speicherplatz für persönliche Dateien im Infotainmentsystem an. Optional kann man ein Beifahrerdisplay ordern, das beispielsweise das Abspielen von Filmen über Streamingdienste für die Mitfahrer ermöglicht. Die Selfie-Kamera überwacht dabei den Fahrer und schaltet das Beifahrerbild ab, wenn der Fahrer zu lange nach rechts schaut. Besagte Kamera wird auch für die Assistenzsysteme und für die Fahrerüberwachung genutzt. Zusätzlich sind über diese Kamera Videokonferenzen möglich, mit Bild aus Sicherheitsgründen allerdings nur im Stand. Das optionale Lautsprechersystem von Burmester umfasst 16 Lautsprecher und bietet 3D-Sound. Eine induktive Ladeschale für Smartphones ist ab der Ausstattungslinie Advanced Plus dabei (im Testwagen). Updates holt sich der CLA over-the-air, muss dafür also nicht mehr in die Werkstatt. Die Routenberechnung berücksichtigt selbstverständlich auch notwendige Ladestopps, ermöglicht zahlreiche Konfigurationsmöglichkeiten und funktioniert in der Praxis einwandfrei - hier kann Mercedes mit seiner langen Erfahrung punkten.

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation: Viele Mercedes-Modelle können auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch befüllt wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteissituationen oder Ähnliches sind dort hinterlegt. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle können sich ebenfalls beteiligen und so zu einer Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit beitragen.

2,1 Raumangebot vorn

✓ Das CLA Coupé bietet vorn viel Platz, trotz seiner flachen Bauweise. Die Sitze lassen sich für zwei Meter große Menschen weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,10 m Körpergröße ausreichen. Der Innenraum ist vorn zufriedenstellend breit ausgelegt. Großzügig empfindet man den Innenraum subjektiv wohl kaum, zu hoch liegt die Karosserielinie, zu dunkel der Dachhimmel, zu hoch aufbauend präsentiert sich das Armaturenbrett. Da hilft das serienmäßige Panoramaglasdach nur ein wenig. In der Ausstattungslinie des Testwagens gibt es eine schicke Ambientebeleuchtung.

3,5 Raumangebot hinten

Den Platz hinten empfindet man als noch knapper - kein Wunder angesichts des dunklen Dachhimmels und der hohen Seitenlinie. Zusätzlich ist das Dach recht flach gehalten. Immerhin hat man einen luftigen Blick oben aus dem Glasdach heraus, das bis über die Rückbank reicht. In den Messwerten spiegelt sich das subjektive Raumempfinden gut wider. Zwar hat man reichlich Beinfreiheit, die rein rechnerisch für gut zwei Meter große Menschen reichen würde (Vordersitze dabei auf 1,85 m eingestellt). Aber schon ab gut 1,80 m Körpergröße berührt der Kopf das Dach, die Kopffreiheit ist hier der möglichst guten Aerodynamik untergeordnet.

Die Beinfreiheit ist üppig, über den Köpfen wird es für große Menschen eher eng - die Coupé-Silhouette fordert ihren Tribut. In Kombination mit der komplett schwarzen Innenausstattung ist auch das Raumempfinden mehr Höhle als Freisitz.

3,2 Innenraum-Variabilität

Im CLA Coupé hält sich die Variabilität des Innenraums in engen Grenzen. Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt Umklappen. Immerhin ist eine Mittelarmlehne hinten in der Test-Ausstattungslinie enthalten, somit hat der Testwagen Becherhalter auch hinten. Bekommt man in den Türtaschen vorn noch 1-l-Flaschen unter, reicht der Platz in den hinteren nur noch für 0,5-l-Flaschen. Auch sonst ist das Angebot an Ablagen hinten sehr bescheiden, außer Lehnennetzen und den kleinen Türtaschen findet man nichts weiter. Vorn hat man mehr Verstaumöglichkeiten, beispielsweise im Fach unter der Mittelarmlehne und in der Ablage unter den Becherhaltern. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten, nicht klimatisiert und nicht abschließbar, aber immerhin beleuchtet - der geräuschdämmende feine Filzüberzug ist inzwischen den Sparmaßnahmen zum Opfer gefallen, die Gummieinlage unten kann das kaum kompensieren.

2,4 Komfort

2,5 Federung

✓ Das CLA 350 EQ Coupé ist standardmäßig mit einem Komfortfahrwerk ausgestattet. Weitere Optionen gibt es für den Testwagen aktuell nicht. Was aber nicht weiter von Nachteil ist, weil insbesondere der Komfort den Mercedes-Ingenieuren wirklich gelungen ist. Auch mit den breiten 18-Zoll-Rädern der AMG Line-Version federt der Stromer engagiert die meisten Unzulänglichkeiten der Straßen weg. Innerorts werden abgesenkte Kanaldeckel und Kanten passabel geschluckt, erst sehr ausgeprägte Bodenwellen bringen die Federwege an ihre Grenzen. Außerorts verbessert sich der Komfort weiter, das

ADAC © ADAC e.V.

Fahrwerk kommt selbst mit sehr welligen Straßen mit vielen Flicken gut zurecht. Der Autobahnkomfort ist tadellos, um auch nach langen Strecken entspannt anzukommen. So vermisst man adaptive Dämpfer kaum.

2,2 Sitze

✓ In der AMG Line-Ausstattung erhält man vorn Sportsitze. Diese bieten einen angenehmen Komfort, die Verstellmöglichkeiten halten sich aber in Grenzen, sofern man nicht die elektrische Einstellbarkeit ordert. Immerhin: Der Fahrersitz hat zusätzlich eine Sitzneigungseinstellung serienmäßig, die es für die Beifahrerseite im Testwagen jedoch nicht gibt. Dagegen verfügen beide Vordersitze über eine elektrisch einstellbare Vierwege-Lordosenstütze. Allerdings muss man für deren Einstellung ins Infotainmentmenü - wie umständlich. Die Massagefunktion über die Lendenwirbelstützen kostet 60 Euro und kann auch nachträglich geordert werden. Eine elektrische Einstellung mit Speicherplätzen für die Vordersitze erhält man wie bereits erwähnt gegen Aufpreis. Die Rücksitze sind weniger bequem als die Vorderen, sie weisen eine geringere Konturierung und einen mäßigen Seitenhalt auf. Unter anderem aufgrund der guten Beinfreiheit kann man hinten aber recht bequem sitzen.

2,0 Innengeräusch

✓ Das CLA Coupé im Test kommt ohne Doppelverglasung, trotzdem ist es angenehm ruhig im Innenraum. Bei 130 km/h messen wir einen Geräuschpegel von 65,7 dB(A) - das ist ein guter Wert. Es bestätigt sich auch subjektiv bei niedrigen wie bei höheren Geschwindigkeiten, dass man im CLA leise unterwegs ist. Von den Elektromotoren ist praktisch nichts zu hören. Auch sonst fallen die Fahrgeräusche gering aus, Mercedes hat seinen aktuellen CLA gut gedämmt. Nur Windgeräusche nehmen ab Autobahntempo insgesamt etwas zu, stören aber nicht. Damit eignet sich der CLA 350 EQ sehr gut als entspanntes Reisefahrzeug.

2,6 Klimatisierung

Da staunt man nicht schlecht: Eine Zweizonen-Klimaanlage kostet extra, serienmäßig gibt es nur eine teilautomatische Luftsteuerung. In einem über 65.000 Euro teuren Auto wundert man sich schon. Während man die Wahl der Luftaustritte wie auch die Temperaturregelung der Automatik überlassen kann, muss man die Lüfterstärke manuell wählen. In der Basis kommt der neue CLA doch tatsächlich nur mit Klimaanlage und ohne vollständig automatische Regelung. In der Praxis halten sich die Nachteile in Grenzen, denn die Lüfterstufe 1 oder 2 deckt die meisten Alltagsbedürfnisse ab. Wenigstens gibt es für die hinteren Plätze immer Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen und zwischen den Sitzlehnen. Angesichts des Fahrzeugpreises müsste aber eigentlich eine vollautomatische Klimaregelung wie bei jedem anderen Auto in dieser Klasse drin sein.

Gegen Aufpreis erhält man die Zweizonen-Klimaautomatik Thermotronic. Dann kann man alle Detailregelungen der Elektronik überlassen. Die Intensität des Automatikmodus kann in fünf Stufen vorgewählt werden, von dezent fächelnd bis stürmisch. Die Sitzheizung vorn ist Serie, Aufpreis kosten die Lenkradheizung und getönte Scheiben hinten. Eine Standklimatisierung ist grundsätzlich an Bord, sie lässt sich im Auto vorprogrammieren oder über die Mercedes-App fernsteuern.

✗ Leider öffnen die hinteren Scheiben nur ungefähr zur Hälfte. Die mittleren Lüftungsdüsen am Armaturenbrett haben keine Luftmengenregelung unabhängig von der Lüftungsrichtung, da die klassischen Drehrädchen wie in früheren Modellen entfallen sind.

1,0 Antrieb

0,8 Fahrleistungen

✓ Schon die "schwächere" Variante CLA 250+ mit 272 PS hat in einem früheren Test gezeigt, dass sie Fahrleistungen auf Sportwagenniveau generieren kann. Der allradgetriebene 350 EQ ist freilich nochmal flotter und sprintet laut Mercedes in nur 4,9 s von 0 auf 100 km/h, wobei die Höchstgeschwindigkeit in beiden Fällen bei 210 km/h elektronisch begrenzt wird. Selbst bei Geschwindigkeiten weit über 120 km/h wirkt der CLA 350 überaus kräftig, die Motoren schieben mit deutlichem Nachdruck bis zur Tempoabregelung an.

Trotz des hohen Leergewichts von über 2,1 t ist der flache Mercedes ausgesprochen flott unterwegs. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,6 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch Überholmanöver sind schnell erledigt, knapp 2,5 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in nur 3,4 s.

1,2 Laufkultur

✓ Der Antrieb im CLA, bestehend aus zwei potenten Elektromotoren, zeigt sich souverän und ohne Tadel. Er erfüllt die hohen Erwartungen mit Leichtigkeit, es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an und geben ihre Leistung gleichmäßig ab. Der Antrieb reagiert insbesondere unter 110 km/h ausgesprochen "giftig" und leistungsstark auf Beschleunigungsbefehle. Einen kleinen "Schluckauf" beim Durchbeschleunigen erlaubt sich der CLA auch als 350 EQ, wenn er zwischen 110 und 120 km/h vom ersten in den zweiten Gang schaltet (siehe Schaltung/Getriebe). Darüber lässt dann aber der energische Schub kaum nach. Bei spontaner hoher Leistungsabforderung spürt man das leicht versetzte Ansprechen des Frontmotors.

ADAC © ADAC e.V.

1,0 Getriebe

✓ Da die Elektromotoren ein sehr weites Drehzahlband abdecken, setzen die Hersteller bei den meisten Modellen auf Getriebe mit einer festen Übersetzung zwischen Motor und Rädern. Mercedes ist beim neuen CLA EQ davon überzeugt, dass sie mit einem Zweigang-Getriebe die Effizienz verbessern können und gleichzeitig das Beschleunigungsverhalten optimieren. Und tatsächlich, Beschleunigung wie auch Verbrauch sind beeindruckend gut. Ganz ohne Nachteil geht es aber nicht, beim Durchbeschleunigen muss zwischen 110 und 120 km/h geschaltet werden. Und je nachdem, wie hoch gerade die Leistungsabforderung ist, spürt man diesen Schaltvorgang durch eine kurze Leistungsschwankung mehr oder weniger deutlich. Kein Drama freilich, aber für ein Elektroauto ungewöhnlich.

Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Ausgewählt wird die Fahrtrichtung mit dem Mercedes-typischen Lenkstockhebel rechts. Das funktioniert sehr intuitiv. Ungewöhnlich ist nur, dass es keinen Motorstart-Knopf mehr gibt. Reinsetzen, Bremse betätigen und Fahrstufe D aktivieren - und es geht los. Nach der Fahrt reicht es, in P zu schalten - das Fahrzeug wird mit dem Verriegeln ausgeschaltet. Will man den CLA schon vor dem Aussteigen ausschalten, muss man einfach ein zweites Mal den P-Knopf auf dem Lenkstockhebel drücken.

Es gibt vier Rekuperationsstufen, die ebenfalls über den rechten Lenkstockhebel eingestellt werden. Von keiner über leichte bis starke Verzögerung hat man die Wahl. Bei hoher Rekuperationsleistung verzögert der CLA bis zum Stillstand und bleibt dann ohne Zutun des Fahrers stehen. Zusätzlich bietet der CLA EQ eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an. Die Abstimmung geht in Ordnung, kann aber bei weitem nicht an die Finesse der VW-Modelle heranreichen. Viel zu plump und unharmonisch greift die Rekuperation ein, insbesondere die momentane Gas- oder Bremspedalstellung durch den Fahrer wird nicht sonderlich intuitiv berücksichtigt. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,4 Fahreigenschaften

2,3 Fahrstabilität

✓ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls sorgt zwar für spürbare Karosseriebewegung und auch Seitenwind hat man im Testwagen deutlich gespürt; sofern die schmale 17-Zoll-Bereifung (Winterreifen) montiert war. Mit den im AMG Line-Paket enthaltenen, deutlich breiteren 18-Zoll-Rädern fährt der Stuttgarter erheblich stabiler - unter (subjektiven) Stabilitätsaspekten sind die schmalen Reifen nicht zu empfehlen. Insbesondere mit den breiteren Reifen fährt der CLA 350 EQ stabil und sicher, verliert nicht die Ruhe und hält seinen Kurs zuverlässig. Moderate Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und Lenkaktionismus des Fahrers vorhanden, der Mercedes bleibt aber sicher kontrollierbar. Die Traktion ist dank Allradantrieb ausgezeichnet, wobei insbesondere beim Abbiegen angesichts der Motorleistungen und des spontanen Antritts die Traktionskontrolle durchaus beschäftigt ist, wenn man gedankenlos auf das Gaspedal tritt.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der CLA eine stimmige Vorstellung ab. Der Stromer zeigt mit den 18-Zoll-Reifen eine insgesamt souveräne Reaktion auf Lenkbefehle. Im Grenzbereich geht der CLA in moderates Untersteuern über und bremst sich dabei ein, so dass schnell wieder Grip gefunden wird. Durch sein effektiv regelndes ESP bleibt das Auto sicher und beherrschbar. Lenkungsverhärten tritt nicht auf. Beim dynamischen Durchfahren des Parcours zeigt sich: Sofern das Tempo nicht zu hoch ist, lässt sich der CLA gut beherrschen. Ist man zu schnell, schiebt das Auto über alle Räder. Dann wechseln sich moderates Untersteuern sowie Übersteuern ab und der CLA braucht mehr seitlichen Freiraum.

2,5 Lenkung

✓ Die Abstimmung der Lenkung ist den Ingenieuren insgesamt passend gelungen. Sie fühlt sich zwar etwas synthetisch an und gibt wenig Rückmeldung, an ihrer Zielgenauigkeit gibt es aber wenig auszusetzen. Auch für das Erleben der Lenkqualität ist die Bereifung entscheidend: Mit den 17-Zoll-Winterreifen (Original Zubehör von Mercedes) in 205er Breite wirkt der Stromer aus Stuttgart wenig stabil, insbesondere beim Bremsen driftet das Auto gefühlt vom Kurs ab. Dann ist es wichtig, sich nicht irritieren zu lassen und moderat gegenzulenken. Die Zentrierung ist bis Landstraßentempo angenehm, bei höheren Geschwindigkeiten dürfte die Zentrierkraft ausgeprägter sein. Die Lenkunterstützung kann man in zwei Stufen variieren (über Dynamic Select). Von Anschlag zu Anschlag sind 2,5 Lenkradumdrehungen erforderlich, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

2,5 Bremse

✓ Das Bremsgefühl ist etwas synthetisch, daran kann man sich aber gewöhnen und so im Alltag gut zurecht kommen. Das Ansprechen der Bremse ist zufriedenstellend, die Dosierbarkeit ebenso. Moderate Bremsungen übernehmen die Elektromotoren, die dabei als Generatoren arbeiten. Muss der CLA EQ so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 36,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein noch gutes Ergebnis.

ADAC © ADAC e.V.

1,4 Sicherheit

1,2 Aktive Sicherheit

✓ Mercedes bietet eine umfassende Sammlung an Fahrerassistenzsystemen für den aktuellen CLA an. Ein paar Dinge kosten Aufpreis, aber schon die Serienausstattung ist gut. So findet man immer einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung auch ein Notbremssystem. Wählt man den Drive Assist, wird das System um einen teilautomatischen Spurwechsel- und einen Lenkassistenten erweitert. Einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie den Standard-Spurwechselassistenten inklusive Ausstiegsassistenten hat man serienmäßig an Bord. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern.

Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Ebenso Serie ist der Notfallassistent, welcher das Fahrzeug zum Stehen bringt, wenn der Fahrer im Falle eines medizinischen Notfalls nicht mehr reagiert. Das optionale Head-up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise in die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Die akustische Tempolimitwarnung lässt sich mit einem Tastendruck am Lenkrad oder am Monitor aus- und einschalten. Die Fahrerüberwachung erfolgt über die Kamera oberhalb des Infotainmentmonitors. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Ausweichassistent
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

- Autobahnassistent
- Spurwechselautomatik
- Insassenschutzsystem proaktiv

Nicht erhältlich

- Tempomat

1,2 Passive Sicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der neue CLA 94 Prozent der möglichen Punkte für seine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2025). Mercedes bestätigt damit seinen Ruf, auf eine hohe Sicherheit bei seinen Modellen zu achten. Das Coupé schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit acht Airbags. Es gibt neben Front- und Seitenairbags vorn mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags auch einen Center-Airbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie einen Knieairbag für den Fahrer; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen zusätzliche Seitenairbags zur Verfügung. Die höheneinstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis 1,90 m große Personen guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,75 m Größe, jedoch ist der Abstand zum Dachhimmel so gering, dass das Risiko eines Schleudertraumas gering ausfällt.

Gegen Aufpreis lässt sich der CLA mit dem präventiven Crashsystem "PRE-SAFE" ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft und gegebenenfalls die Fenster weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und

ADAC © ADAC e.V.

kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, so dass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist.

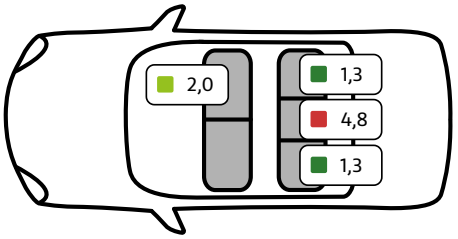
Der CLA besitzt ein Notrufsystem, das im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf an die Mercedes-Zentrale absetzt; dabei werden die wichtigsten Daten zu Position, Unfallschwere usw. übermittelt. Kann die Mercedes-Zentrale nicht erreicht werden, versucht das System die Rettungsleitstelle zu kontaktieren. Der Mercedes teilt gefährliche Situationen wie erkannte Glätte mit der Zentrale und warnt auf diese Weise andere Verkehrsteilnehmer bzw. erhält selbst entsprechende Warnungen. Reflektoren in den vorderen und hinteren Türinnenverkleidungen warnen nachts von hinten herannahenden Verkehr.

✕ In der Basisvariante belässt es Mercedes noch bei den praktischen und sinnvollen Bügeltürgriffen - aber schon die nächsthöhere Ausstattung kommt mit einem schlüssellosen Zugangssystem, welches sich automatisch versenkende Türgriffe mitbringt. Diese sind ab und an unpraktisch, wenn man sie durch Drücken erst mal zum elektrischen Ausfahren bewegen muss. Gravierender ist aber das Risiko, dass sie nach einem Crash nicht ausgefahren sind und dann das Öffnen verklemmter Türen erheblich erschweren. Nicht ohne Grund sind solche versenkten Türgriffe in China bei Neufahrzeugen ab 2027 nicht mehr zulässig.

2,0 Kindersicherheit

✓ Für die Kindersicherheit vergibt Euro NCAP 89 Prozent der möglichen Punkte, ein gutes Ergebnis. Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz wie auch den äußeren Fondsitzen lassen sich Kindersitze problemlos montieren, auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf den Rücksitzen 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 vor dem Kauf ist ratsam. Alle elektrischen Fensterheber haben einen sensiblen und wirksamen Einklemmschutz.

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



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

1,9 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Der CLA verfügt auch als Elektroversion über eine aktive Fronthaube, d.h. im Falle einer Kollision mit einem Menschen wird die Haube blitzschnell angehoben, so dass mehr Abstand zu harten Bauteilen darunter entsteht. So kann das Verletzungsrisiko für Fußgänger reduziert werden. In den Euro NCAP-Tests konnte der hohe Sicherheitsstandard bestätigt werden, es gibt 93 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Fußgängerschutz. Die unnachgiebigen A-Säulen als Hauptverletzungsrisiko bleiben - wie bei fast allen Autos. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personen- und Radfahrererkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

1,4 Umwelt

1,2 Verbrauch

✓ Der CLA als 250+ EQ konnte zuvor schon neue Bestwerte bei Verbrauch und Reichweite erzielen. Als 350 EQ ist das CLA Coupé nicht minder beeindruckend. Denn mit einem gemessenen Verbrauch im ADAC Autotest von nur 14,8 kWh/100 km ist der Elektro-Mercedes insbesondere angesichts seiner enormen Leistung ausgesprochen sparsam. Selbst kleinere oder leichtere Modelle egal welcher Marke konnten bisher kein so gutes Verhältnis zwischen Leistung und Effizienz demonstrieren. Zumal diese Verbrauchsangabe auch auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A beinhaltet. Um die 85-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 99,4 kWh benötigt.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Verbrauchs zugrunde, ergibt sich für das CLA Coupé 350 EQ 4MATIC mit der 85-kWh-Batterie eine Reichweite von 670 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

2,7 Umwelteinfluss

Das CLA Coupé ist mit 4,72 m relativ lang, gehört aber mit 1,86 m Breite (ohne Außenspiegel) noch zu den moderat breiten Vertretern seiner Klasse. Damit belegt er eine Verkehrsfläche von knapp 8,8 qm - für Standardparkplätze noch ausreichend. Reichlich Gewicht bringt der Mercedes mit, schon leer wiegt er 2.120 kg - für Elektroautos in dieser Klasse nicht unüblich, absolut gesehen aber erheblich für ein "normales" Auto der unteren Mittelklasse. Das Vorbeifahrgeräusch des CLA 350 liegt bei 67 dB(A), ein nur durchschnittlicher Wert, der keinen Vorteil gegenüber einem Auto mit Verbrennungsmotor zeigt.

© ADAC e.V.

3,4 Autokosten

3,4 Monatliche Gesamtkosten

Bereits der Basispreis für das CLA Coupé als 350 EQ 4MATIC liegt bei deutlich über 60.000 Euro. Im Assistenzbereich sind immerhin recht viele Ausstattungen serienmäßig an Bord. Im Komfortbereich hat man aber einige Lücken - so muss man eine Klimaautomatik extra bezahlen, da staunt man nicht schlecht. Das Panoramaglasdach wiederum ist immer an Bord. Das Advanced-Plus-Paket (im Testwagen) oder das Premium-Paket sind eine Überlegung wert, weil man hier für vergleichsweise moderaten Aufschlag eine Menge einzeln teurer Extras bekommt, die den CLA zu einem runden Paket machen und spätestens beim Wiederverkauf sicherlich hilfreich sind. Der Listenpreis wandert dann schnell Richtung 70.000 Euro oder darüber. Das ist eine Menge Geld, aber der niedrige Verbrauch und die hohe Reichweite sind erhebliche Argumente für das CLA Coupé. Und im Falle des 350 EQ auch die beeindruckenden Fahrleistungen. So viel Leistung für vergleichsweise moderate Unterhaltskosten findet man nicht leicht. Die Kfz-Steuer liegt bei 74 Euro pro Jahr - nach 2030, denn bis dahin sind Elektroautos in Deutschland aktuell von der Kfz-Steuer befreit. Die Versicherung ist alles andere als günstig, hält sich aber angesichts von 354 PS Antriebsleistung noch in Grenzen: Die Teilkasko liegt bei Klasse 22, Vollkasko bei Klasse 25 - die günstigere Haftplicht mit Klasse 17 kann das nur bedingt ausgleichen.

Knausrig zeigt sich Mercedes bei der allgemeinen Garantie, hier gibt es nur die rudimentären zwei Jahre. Wer mehr will, muss extra zahlen. Auf die Batterie gibt Mercedes die üblichen acht Jahre bis 160.000 km Gewährleistung, wobei eine Restkapazität von 70 Prozent garantiert wird. D.h. der Kunde muss zumindest eine Reichweitenreduktion von rund 670 km (ADAC-Verbrauchswert) auf rund 470 km akzeptieren, ehe die Garantie des Herstellers greift.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	CLA Coupé 200 EQ Progressive	CLA Coupé 250 EQ Progressive	CLA Coupé 250+ EQ Progressive	CLA Coupé 350 EQ Progressive 4MATIC
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4
Leistung [kW (PS)]	165 (224)	200 (272)	200 (272)	260 (354)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	135	145	145	200
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	335/-	335/-	335/-	515/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	210	210	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	12,3 kWh	12,3 kWh	12,3 kWh	12,7 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	58,0 (n)	71,0 (n)	85,0 (n)	85,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/25/22	17/25/22	17/25/22	17/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	74	74
Preis [Euro]	49.421	52.872	55.728	60.285

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Je ein permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten	
Maximale Leistung	260 kW (354 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	200 kW
Maximales Drehmoment	515 Nm
Getriebe	2-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / 85,0 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	99,4 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Nickel-Mangan-Cobalt / 800 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 8 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 20 A	Serie
Schuko / einphasig, 230 V,	

Rekuperation

Stufen/Einstellung	4/Fahrstufenhebel
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Ja
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

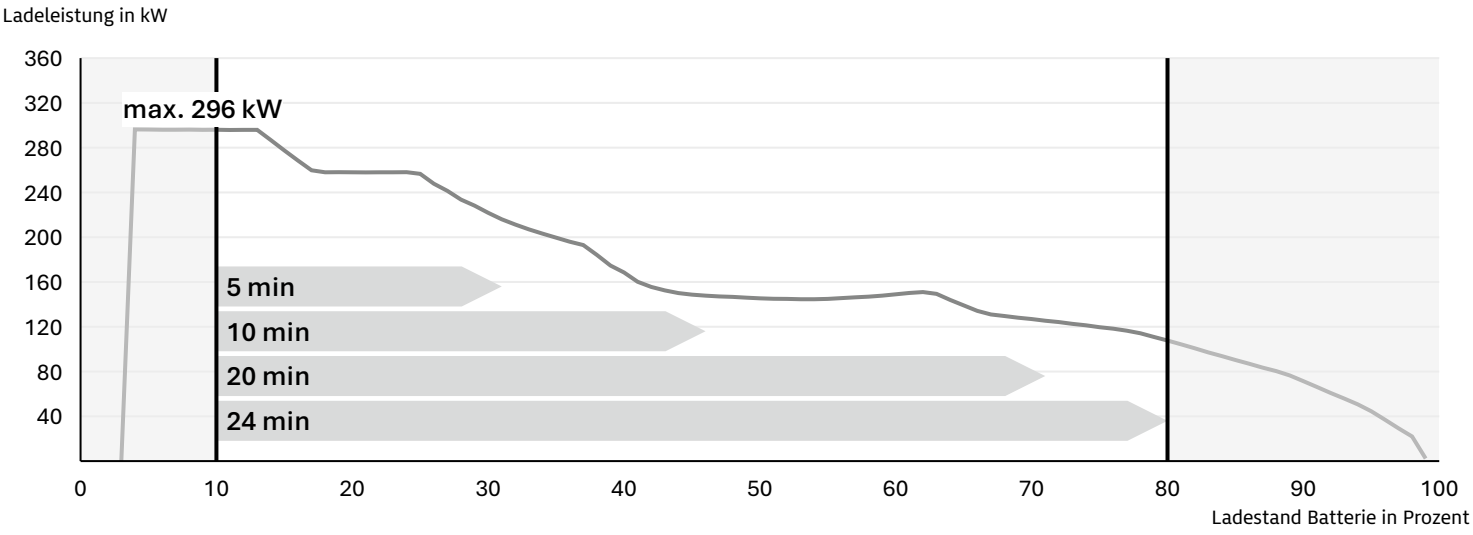
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Nein/Nein
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Knopf Ladeanschluss
Bidirektionales Laden	vorbereitet, Freischaltung OTA
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Ja
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Nein
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

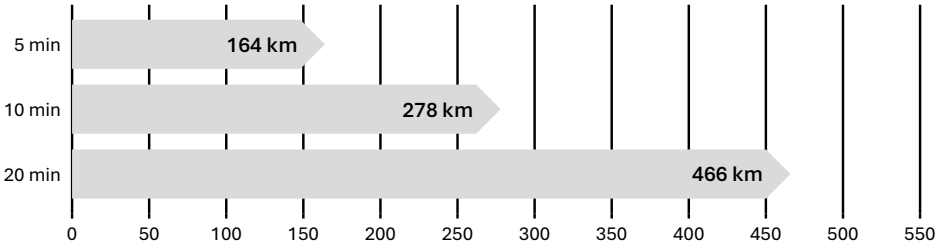
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	76,5 - 43 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	-	-	-
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	24 - 9 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	24 - 4,5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 320 kW	24 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite





	Ladevorgang 10-80 %*
Ø Ladeleistung	**168,6 kW**
Ladedauer	00:24
Nachgeladene Reichweite	533 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	20,7 kWh / 164 km / 31 %
10 min	35,0 kWh / 278 km / 46 %
20 min	58,7 kWh / 466 km / 71 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Je ein permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten

Leistung	260 kW/354 PS
Maximales Drehmoment	515 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	2-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	12,7 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,28 m²/0,21
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie) vorne	225/45 R18
Reifengröße (Serie) hinten	255/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.723/1.855/1.468 mm
Leergewicht/Zuladung	2.135/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/- kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	-/85,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Raststatt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	2,5 s
Überholvorgang 80-120 km/h	3,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße vorne	225/45 R18 95W
Reifengröße hinten	255/40 R18 99W
Reifen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric6 MO
Wendekreis	11,3 m
Autotest-Verbrauch	14,8 kWh/100 km
Reichweite	672 km
Innengeräusch 130 km/h	65,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	2.120/455 kg
Kofferraum normal	385 l
geklappt/dachhoch	760/760 l

Kosten

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

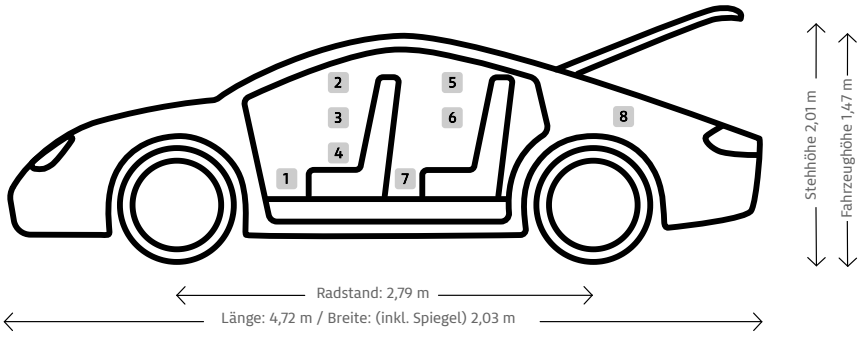
Betriebskosten	91 Euro
Fixkosten	176 Euro
Werkstattkosten	146 Euro
Wertverlust	743 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.156 Euro
Steuer pro Jahr	74 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/22
Basispreis getestete Variante	64.956 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

gekauftes Fahrzeug	EZ 30.06.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	68.657 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	1.951 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	MB.OS 1.0.2

Stand: 31.07.2026
Test und Text: M.A. Martin Ruhdorfer

1 Beinfreiheit vorn bis 2,00 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,10 m Person
3 Innenbreite vorn 140 cm
4 Sitzhöhe vorn 45 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,81 m Person
6 Innenbreite hinten 135 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 2,01 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 385 - 760 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	565 Euro
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/565 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	803 Euro (Paket)
Parklenkassistent	803 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.398 Euro (Paket)
Head-up-Display	893 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	2.689 Euro (Paket)

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/149 Euro
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrwarnung hinten	Serie

Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	367 Euro°
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/607 Euro°
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	750 Euro
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	309 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen	
Anhängerkupplung	1.178 Euro°
Metalliclackierung	ab 893 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,0**
Autokosten	**3,4**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,8**
Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	3,2
Licht und Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen	2,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,6
Kofferraum-Variabilität	2,7
Innenraum	**2,7**
Bedienung	3,0
Multimedia	1,0
Raumangebot vorn	2,1
Raumangebot hinten	3,5
Innenraum-Variabilität	3,2
Komfort	**2,4**
Federung	2,5
Sitze	2,2
Innengeräusch	2,0
Klimatisierung	2,6
Antrieb	**1,0**
Fahrleistungen	0,8
Laufkultur	1,2
Getriebe	1,0
Fahreigenschaften	**2,4**
Fahrstabilität	2,3
Lenkung	2,5
Bremse	2,5
Sicherheit	**1,4**
Aktive Sicherheit	1,2
Passive Sicherheit	1,2
Kindersicherheit	2,0
Sicherheit ungeschützte Personen	1,9
Umwelt	**1,4**
Verbrauch	1,2
Umwelteinfluss	2,7

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

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie

© ADAC e.V.