



Mercedes-Benz GLA 250 e Progressive 8G-DCT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

Wem die B-Klasse nicht hip genug ist, für den hat Mercedes den GLA im Angebot. Man sitzt hier etwas höher als im "Minivan", wirklich mehr Platz gibt es aber nicht. Die ungünstigere Aerodynamik bringt überdies einen etwas höheren Verbrauch mit, im Falle des Plugin-Hybrid auch eine geringere elektrische Reichweite. Und teurer ist der GLA auch noch - es gibt also einige rationale Gründe, die für einen B 250 e sprechen würden.

Für viele Menschen ist das Auto aber weniger eine rationale als eine emotionale Angelegenheit. Und so kommt der technisch eng verwandte GLA 250 e ins Spiel. Er hat den bekannten Plugin-Antrieb mit 1,3l Turbobenziner und Elektromotor an Bord, der aus einer netto 10,9 kWh großen Batterie seinen Strom bezieht. Damit kommt er etwa 48 km weit, bis sich der Benziner um den Vortrieb kümmern muss. Der Verbrenner ist eine Dauerwerbesendung für den Elektromotor, weil der Vierzylinder beim Thema Laufkultur offenbar beharrlich den Unterricht geschwänzt hat. Völlig ausreichend Leistung haben beide Antriebe, im Duett machen sie den GLA zum flotten Feger.

Die komfortbetonte Abstimmung des Mercedes legt den Fokus aber mehr auf das entspannte Reisen, und das klappt im Testwagen sehr gut. Ein angenehmes Fahrwerk, bequeme Sitze, ein gutes Platzangebot - all das kann der GLA 250 e bieten und schmeichelt damit den (Mit-)Fahrern. Einzig der Benzintank ist mit seinen 35 l für längere Reisen knapp bemessen. Dank der (optionalen) Schnellladetechnik über CCS machen aber sogar Zwischenladestopps Sinn (80 % nach 25 min, 100 % nach 30 min), denn mit dem nachgeladenen Strom kann der Benzinverbrauch gesenkt werden.

Aktuell bleiben aber zwei Haken: Einerseits kostet das Modell vernünftig ausgestattet zwischen 55.000 und 60.000 Euro, andererseits muss man über ein Jahr auf das bestellte Auto warten. Wobei das im Vergleich zum Trabant mit bis zu 10 Jahren Lieferzeit eigentlich gar nicht so lange ist...

Konkurrenten: u.a. Audi Q3 TFSIe, BMW X1 xDrive25e, Cupra Formentor eHybrid.

- +** flotte Fahrleistungen, viele Assistenten verfügbar, sehr gutes optionales Licht (Multibeam), schnelles Laden möglich (optional 30 min. für Vollladung)
- kleinliche Ausstattungspolitik, trotzdem sehr hoher Grundpreis, Bediensystem mit hohem Lernaufwand und großem Ablenkungspotenzial, kleiner Tank (35 l)

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,9
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest **★★★★☆**

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Der GLA basiert auf der Mercedes-Plattform für die kleineren Modelle mit Quermotor. Dank der zahlreichen Optionen des Testwagens macht der Innenraum einen wertigen Eindruck; lässt man die edlen Zierleisten und die aufwendige Ambientebeleuchtung allerdings weg, wirkt der Innenraum recht trist. Dann fällt auch auf, wie einfach die Materialien eigentlich gehalten sind: Da gibt es beispielsweise weich geschäumte Kunststoffe nur im oberen Bereich und schon die B-Säule muss ohne Stoffüberzug auskommen. Auch sollte man auf die Verkleidungen nicht zu fest drücken, sonst knarzt es unschön. Die Lenkstockhebel wirken billig sowie wenig stabil und das Handschuhfach weist unschöne Grate

3,1 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des GLA 250 e bei etwa 48 km - Mercedes gibt in den technischen Daten die Reichweite mit 63 bis 69 km an und liegt damit nur schwerlich im Bereich des Machbaren, am ehesten innerorts. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man alleine mit der 35 l-Tankfüllung nur etwa 455 km weit. Das Aufladen der Batterie über Wechselstrom (AC) dauert dreieinhalb Stunden bei 3,7 kW Ladeleistung (1-phasig; Serie) oder 1,7 Stunden bei 7,4 kW (2-phasig, Option); insgesamt werden für eine vollständige Ladung 13,1 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Optional kann der GLA-Hybrid auch mit Gleichstrom (CCS) bis 24 kW geladen werden, dann ist die Batterie innerhalb einer halben Stunde wieder voll. Beide Ladekabel für die Schuko-Steckdose und die Wallbox (mit Typ-2-Stecker) sind serienmäßig an Bord.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 481 kg - das reicht für vier Erwachsene samt entsprechendes Gepäck. Auf

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 teurere Multibeam-LED-Licht bietet eine Kurvenlichtfunktion und verfügt über einen Fernlichtassistenten, der dynamisch andere Verkehrsteilnehmer ausblendet. Zudem bietet es in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. Die nächtliche Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht ist hell und bietet

auf. Dem Markenslogan „Das Beste oder nichts“ wird Mercedes damit nicht ganz gerecht. Natürlich ist das Kritik auf hohem Niveau, die Preisgestaltung von Mercedes sorgt jedoch für eine entsprechend hohe Erwartungshaltung. An der Karosseriequalität dagegen gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt. Den Unterboden hat Mercedes insgesamt gut verkleidet, wenn auch nicht so konsequent und glattflächig wie bei der Elektrovariante EQA. Die Motorhaube wird über eine Gasdruckfeder gestützt und offengehalten, man muss also keinen Haltestab einfädeln.

dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann 80 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt dreier E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der GLA 250 e bis zu einem Gewicht von 1,8 Tonnen - das ist für ein Plugin-Hybrid-Modell sehr gut und macht den GLA zu einem praktischen Fahrzeug. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen. Ein Reifen-Reparatur-Set oder Runflat-Reifen gibt es gegen Aufpreis. Der Wendekreis liegt bei 11,3 m und die Breite fällt mit 2,03 m (inkl. Außenspiegel) nicht übermäßig aus - da er auch bei der Fahrzeuglänge mit 4,41 m nicht über die Stränge schlägt, kommt man mit dem GLA selbst in der Innenstadt gut zurecht.

⊖ Ein Reserverad oder Wagenheber und Bordwerkzeug sind nicht verfügbar.



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

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.

Praktisch: Steht man vorn an der Ampel, wird die Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplay sichtbar. Dies ist besonders hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird. Das System kostet allerdings Aufpreis.

2,1 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 54 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

3,0 Kofferraum-Volumen

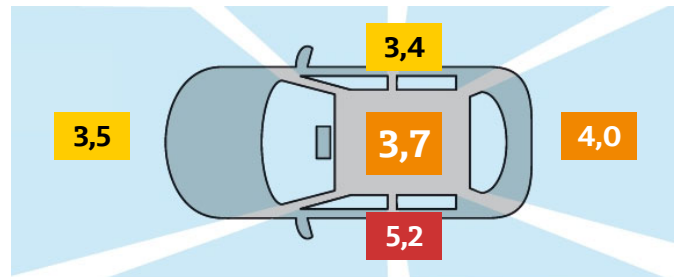
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 305 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 445 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 720 Liter verstauen. Der gesamte Raum hinter den Vordersitzen fasst bis zu 1.225 Liter. Damit bietet der GLA als Plugin-Hybrid mehr Platz als eine Standard-A-Klasse und nur geringfügig weniger als ein "normaler" GLA mit nur einem Antrieb.

2,4 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 liegt 70 cm über der Straße, innen ergibt sich eine knapp 6 cm hohe Stufe zum nicht höhen-

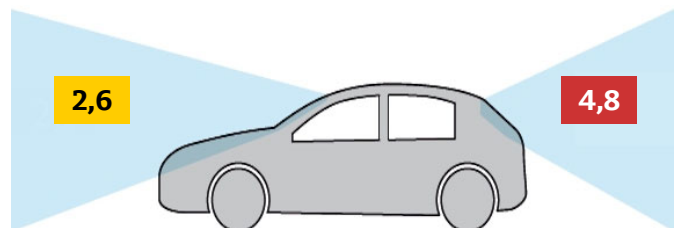
Rundumsicht

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.



Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Immerhin deaktiviert sich das Funkmodul im Schlüssel automatisch, wenn dieser eine Weile ruhig liegt. Wirklich sicher ist das aber nicht. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 305 l Volumen ist der Kofferraum des GLA 250e geringfügig kleiner als bei den herkömmlich angetriebenen Varianten (330 l).

einstellbaren Kofferraumboden. Es gibt zwei Kofferraumleuchten, eine seitlich links und eine in der Klappeninnenverkleidung.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich leider kein ebener Ladeboden. Die 12 V Steckdose fürs Ladeabteil kostet Aufpreis. Die Kofferraumabdeckung findet unter dem Boden keinen Platz.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der GLA 250 e ist mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus einfach und ohne großen Kraftaufwand entriegeln und umlegen. Die Gurtzungen platziert man davor am besten in den dafür vorgesehenen Schlitzen, sonst kann man den Gurt beim Wiederaufstellen der Lehne in der Lehnenverriegelung beschädigen.

Serienmäßig sind Verstaumöglichkeiten für Kleinkram im Kofferraum rar. Nur wenn man das optionale Laderaumpaket für den GLA ordert, 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

2,2 Bedienung

Der GLA 250 e verfügt über das aktuelle MBUX Bediensystem von Mercedes. Im Testwagen war das System mit den zwei optionalen 10,25 Zoll großen Displays verbaut (Serie: sieben Zoll Instrumentendisplay). 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 nicht alle Funktionen ansteuern kann.

Die Bedienstruktur des neuen Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell. Die Handhabung mit den beiden Touchtasten in den Lenkradspeichen ist allerdings mühsam, da man nicht so zielgenau und schnell durch die Menüs navigieren kann wie mit dem Dreh-Drück-Steller aus älteren Mercedes-Modellen. 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 mit der linken Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Der bekannte 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 Lautstärkereglere - ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch. Etwas verwirrend ist die



Aufgrund der großen Laderaumöffnung lassen sich auch sperrigere Gegenstände gut transportieren.

Bedienlogik des Touchpads im Vergleich zum Touchscreen, denn das horizontale Wischen durchs Hauptmenü läuft entgegengesetzt.

Abgesehen davon gibt die Bedienung des GLB kaum Rätsel auf. Die wenigen verbliebenen Schalter im stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar, die Klimabedieneinheit ausreichend hoch positioniert und damit gut zu bedienen. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur über Wipptasten und der Wert



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 am Lenkrad gelingt jedoch nicht immer und lenkt doch zu sehr vom Verkehrsgeschehen ab.

wird nicht direkt im Bedienteil, sondern dauerhaft unten im Infotainmentdisplay eingeblendet.

⊕ Hat man sich mit den Eingabemethoden und den Menüstrukturen angefreundet, kann man mit der Bedienung im Allgemeinen wie im Speziellen 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. Gegen

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im GLA 250 e ein Radio (inkl. DAB+) samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Der Plugin bringt überdies 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 Abbiegepeile ergänzt. Das Infotainmentsystem MBUX unterstützt zudem bei der Suche nach Ladesäulen. Das natürliche Sprachverständnis des Systems erlaubt es beispielsweise, die Suche durch „Hey Mercedes, finde Ladesäulen in der Nähe“ zu starten. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer die Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay spiegeln möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto ordern (Aufpreis). Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen,

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der GLA bietet vorn eine Menge Platz. Die Sitze lassen sich für 1,95 m große Menschen locker zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,10 m Körpergröße ausreichen. Der Innenraum ist vorn breit genug ausgelegt, das Raum-

2,6 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es nicht ganz so üppig zu. Wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Menschen eingestellt sind, reicht dahinter die Beinfreiheit zwar für zwei Meter große Leute - die Kopffreiheit endet aber bei etwas über 1,90 m Körpergröße, weil die Dachlinie nach hinten deutlich abfällt. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite großzügig, für drei Erwachsene wird es eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist angenehm, nur der Kopf befindet sich recht nah an der C-Säule; das Panorama-Schiebedach bietet auch über den Rücksitzen eine Glasfläche, die viel Helligkeit hinein lässt.

Aufpreis bilden die beleuchteten Lüftungsdüsen einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung. Ein tolles Lichterspiel, das so in dieser Klasse nach wie vor nur Mercedes bietet - für jeden, dem es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.

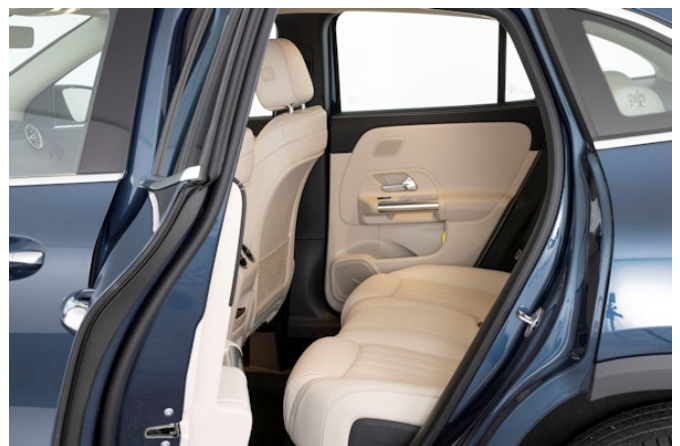
⊖ Der Knopf für die Handbremse ist an Mercedes-klassischer Stelle vor dem linken Knie des Fahrers platziert und damit für andere Mitfahrer in einer Notsituation nicht ohne weiteres erreichbar.

die eine Verbindung zum beziehungsweise eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen.

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation, wobei sich der Mehrwert aktuell noch in Grenzen hält: Im Moment können lediglich wenige Mercedes-Modelle 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 sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle sollen sich in Zukunft ebenfalls beteiligen und so zu einer Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit beitragen.

⊖ Ein CD-Laufwerk oder ein AUX-Anschluss sind nicht mehr verfügbar, ebenso handelt es sich bei allen USB-Schnittstellen um USB-C, das heißt, bisherige Kabel mit Standard-USB-Anschluss (beispielsweise für das Ladegerät) passen nicht. Aber Mercedes bietet Abhilfe in Form eines Adapterkabel-Sets – natürlich gegen Aufpreis.

empfinden ist großzügig und wird nur durch das vergleichsweise hoch aufbauende Armaturenbrett etwas geschmälert; gegen Aufpreis gibt es ein großes Glas-Panoramaschiebedach.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp über 1,90 m Platz.

3,8 Innenraum-Variabilität

Beim GLA ist die Frage der Variabilität des Innenraums eine Frage des Geldes. Denn serienmäßig gibt es nur eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne, aber keine hintere Mittelarmlehne oder Becherhalter für die Rücksitze. Weil die Option Mittelarmlehne mit Becherhalter im Testwagen gefehlt hat, ergibt sich hier eine vergleichsweise schlechte Bewertung. Möchte man eine geteilt verschiebbare Rückbank (inkl. Mittelarmlehne und Becherhalter hinten) oder eine umklappbare Beifahrersitzlehne, muss man die Optionsliste bemühen. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglich-

keiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen problemlos auf. Im Fond sieht es mit Ablagemöglichkeiten auch nicht so schlecht aus, wenn man sich nicht für die Basisausstattung entscheidet. Die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig und fassen sogar Ein-Liter-Flaschen. Es gibt Netze an den Rückseiten der Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten, nicht klimatisiert und nicht abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,5 KOMFORT

2,6 Federung

Der GLA 250 e ist nur mit dem Komfortfahrwerk erhältlich, die Variante mit Tieferlegung oder mit adaptiven Dämpfern gibt es für den Plugin-Hybriden nicht. Gerade auf der Landstraße spürt man das geringere Nachschwingen der Karosserie im Vergleich zu den Varianten mit elektronisch geregelten Dämpfern, jedoch bietet auch das Standardfahrwerk einen guten und ausgegogenen Komfort in allen Lebenslagen. Im Stadtverkehr wird

bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken die Karosserie nur moderat angeregt, trotz der am Testwagen verbauten 19 Zoll Räder. Über Bremshügel, Querfugen oder Kopfsteinpflaster fährt der GLA angenehm federnd. Der Fahrkomfort ist auf der Autobahn einwandfrei, der GLA 250 e eignet sich damit ebenfalls als komfortorientierter Reisewagen.

2,4 Sitze

⊕ Als Progressive hat der GLA serienmäßig Komfortsitze an Bord. Diese bieten einen guten Komfort durch vielfältige Einstellmöglichkeiten (u.a. Sitzneigung, ausziehbare Oberschenkelauflage). Die angenehmen Vierwege-Lordosenstützen kosten allerdings Aufpreis. Ebenso kostenpflichtig kann man eine vollelektrische Sitzeinstellung mit Memoryfunktionen für die Vordersitze ordern. Für zusätzlichen Komfort sorgt das optionale „Energizing Paket Plus“, das durch Kombination von Klimatisierung, Massage (Multikontursitze vorn), Ambiente-

beleuchtung und Audio-Wiedergabe gezielt vitalisieren und verwöhnen soll. Die gut konturierten Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt (individuelle Anpassung der Sitzwangenbreite durch Luftkammern optional), im Schulterbereich wünscht man sich etwas mehr Unterstützung. Die Sitze hinten sind weniger bequem als die vorderen, weisen eine geringere Konturierung und einen mäßigen Seitenhalt auf. Unter anderem aufgrund der guten Beinfreiheit kann man hinten aber recht bequem sitzen.

3,1 Innengeräusch

Im Innenraum geht es subjektiv recht leise zu, besonders gut sind die Messergebnisse allerdings nicht. Bei Tempo 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,5 dB(A). Vor allem auf rauen Fahrbahnoberflächen sind im GLA recht deutliche Fahrgeräusche zu vernehmen. Windgeräusche hat Mercedes dagegen gut unterbunden. Der Verbrennungsmotor

arbeitet bei gemüthlicher Fahrt zurückhaltend im Hintergrund. Beim Beschleunigen und bei etwas höheren Lastanforderungen wird er aber laut und akustisch unangenehm - es bleibt ein Rätsel, warum der 1,3 l-Motor bei Mercedes so laut und unkulturnüchtern läuft, während Renault diesem Aggregat in seinen Modellen anständige Manieren beigebracht hat.

2,4 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist der GLA 250 e mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Variante inklusive einstellbarer Intensität des Automatikmodus und automatischer Umluftsteuerung

erhältlich. Der Plugin-Hybrid ermöglicht mit seiner elektrisch betriebenen Heizung und Klimaanlage zudem eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen) inklusive Vorkonditionierung beispielsweise per Smartphone. Für die

kalten Tage des Jahres bietet der Mercedes gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze und Lenkradheizung. Ebenso in der

Optionsliste findet man belüftete Vordersitze und getönte Scheiben für den hinteren Bereich.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,3 l Hubraum leistet 160 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Zusätzlich befindet sich am Doppelkupplungsgetriebe 8G-DCT ein Elektromotor mit 102 PS und maximal 300 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 218 PS und 450 Nm erhöhen kann. Der doppelte Antrieb beschleunigt das Kompakt-SUV trotz des hohen Leergewichts von über 1,8 Tonnen vehement – ist der Grip der Vorderräder nicht optimal, finden sie beim Anfahren kaum Halt und müssen von der Traktionskontrolle eingebremst werden.

Gerade die Zwischenspurts sind beeindruckend. Von 60 auf 100 km/h kann man in 4,4 Sekunden beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,4 Sekunden, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der GLA in etwas über einer Sekunde. Nicht nur der Durchzug ist

erstaunlich, ebenso das Ansprechverhalten – durch die E-Maschine reagiert der Plugin-Hybrid spontan auf den Tritt aufs Gaspedal.

Mercedes verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 7,1 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit bei 140 km/h abgeregelt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend.

Der Fahrer kann zudem aus vier unterschiedlichen Fahrmodi (Electric, Hybrid, Sport und Battery Control) auswählen, die unter anderem den Antrieb beeinflussen. Damit kann der Fahrer elektrisches Fahren priorisieren, die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb betonen oder verbrennungsmotorische Fahrt bevorzugen, um beispielsweise elektrische Reichweite aufzusparen.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Verbrenner ist hinsichtlich seiner Laufkultur nicht wirklich gut und bringt immer leichte Vibrationen bis in den Innenraum, so dass man spürt, wenn er läuft. Auch akustisch ist er oft präsent und klingt dröhnig und angestrengt. Gerade im Kontrast zum Elektromotor fällt der wenig kultivierte 1,3-l-Vierzylinder auf, der eigentlich mit diesen Manieren eines Mercedes unwürdig ist. Der 2,0-l-Benziner läuft deutlich geschmeidiger. Der Vierzylinder im GLA 250 e hat durch die

Turboaufladung ein breit nutzbares Drehzahlband, die 250 Nm stehen bereits bei 1.620 1/min zur Verfügung. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor das Kompakt-SUV vorwärts, bis auch der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Durch den E-Motor spricht der Plugin spontaner auf Gasbefehle an als die reinen Verbrenner-Varianten.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Beim Plugin-Hybrid setzt Mercedes auf das Doppelkupplungsgetriebe mit acht Stufen (8G-DCT), das sonst bei den stärkeren Diesel-Varianten zum Einsatz kommt. Es arbeitet prinzipiell gut, auch wenn es die Souveränität der Neungang-Automatik beispielsweise der C-Klasse nicht erreichen kann. Am ehesten fällt der Unterschied beim Anfahren auf, denn hier muss mit der Kriechfunktion kurz gewartet werden, bis die Kupplungen schließen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den rechten Lenkstockhebel hat man sich schnell gewöhnt, das Umschalten klappt ohne hinzusehen. Praktisch: Beim Abstellen des Motors kann das Getriebe eigenständig die Stufe P einlegen, so wird ein versehentliches Wegrollen des Fahrzeugs verhindert.

Die Schaltvorgänge selbst verlaufen weitgehend unmerklich, ab und zu ist ein Rucken zu spüren – vorrangig beim Zu- und

Wegschalten des Elektromotors. Selbst beim forschen Anfahren ruckt es nicht unangenehm, hier trifft die Elektronik die richtige Balance zwischen schnellem Kraftschluss und ausreichend geschmeidigem Einkuppeln – lediglich die Vorderräder finden kaum Halt. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 1.950 Umdrehungen. Die Gänge können über die Schaltwippen am Lenkrad manuell durchgeschaltet werden – bei elektrischer Fahrt wird über die Schaltwippen zwischen fünf verschiedenen Rekuperationsstufen (D auto, D+, D, D- und D--) gewechselt; von 0 Prozent Rekuperation bis 100 Prozent (volle Rekuperation), sobald man vom Gaspedal geht. In der Auto-Rekuperation entscheidet das System basierend auf Informationen des Frontradarsensors, ob die Energierückgewinnung (Rekuperation) eingesetzt oder die Segelfunktion aktiviert wird – der Motor wird dabei vom

Antriebsstrang abgekoppelt und der GLA 250 e segelt ohne Schleppmomentverluste dahin. Darüber hinaus werden Navigationsdaten zur Steuerung des Getriebes eingesetzt, um beispielsweise wiederum das Schleppmoment zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit vor Kreuzungen zu nutzen oder aufgrund der Streckenführung unnötige Schaltvorgänge zu vermeiden. Das funktioniert im Alltag erstaunlich gut, das Bremspedal muss man nur selten

bedienen, gleichzeitig wird nur soviel über Rekuperation gebremst, wie nötig ist. Über weite Strecken kann man den Plugin-Hybrid ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Scheibenbremsen am Auto selten einsetzen. Der Bremsverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus – um langfristig die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen. Eine Autohold-Funktion bietet der GLA serienmäßig.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, selbst bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls sorgt zwar für spürbare Karosseriebewegung, davon darf man sich aber nicht beirren lassen. Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und Lenkaktionismus des Fahrers durchaus vorhanden, der GLA bleibt dabei aber sicher kontrollierbar. Die Traktion der Vorderachse geht in Ordnung, wenngleich Gefühl am Gaspedal hilfreich ist, wenn die Räder im Zusammenspiel mit zügigem Einkuppeln des Doppelkupplungsgetriebes nicht durchdrehen sollen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der GLA eine stimmige Vorstellung ab. Der Fronttriebler ist auf Sicherheit bedacht abgestimmt, das ESP greift schon recht früh moderat ein, wodurch Tempo abgebaut wird und der Parcours sicher durchfahren werden kann. Wem Fahrdynamik wichtig ist, der sollte eher auf die A-Klasse setzen; denn beim GLA sind die ESP-Eingriffe deutlich ausgeprägter. Da diese aber fein dosiert erfolgen, bleibt der GLA 250 e gut steuerbar und vor allem sicher auf Kurs.

2,1 Lenkung

⊕ 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 drei Lenkraddrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

2,4 Bremse

⊕ Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des GLA 250 e sehr gut abgestimmt. An das etwas synthetische Gefühl gewöhnt man sich schnell – im Alltag gibt die Bremse eine gute Rückmeldung, da man den Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Radbremsen kaum spürt. So sind Ansprechen und Dosierbar-

keit einwandfrei. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann die Rekuperation ausreichen. Muss der Plugin-Hybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 34,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein noch gutes Ergebnis. Die Bremse hält selbst hohen Beanspruchungen stand.

1,5 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Auch der GLA bietet alle Assistenten, welche die anderen Derivate der A-Klasse auch bieten, was bedeutet: Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist 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

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der GLA ein sehr gutes Ergebnis von 96 Prozent der möglichen Punkte (Test Juli 2021). Das Daimler-SUV schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Fahrer-Knieairbag), neben Front- und Seitenairbags vorn mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen ebenfalls Seitenairbags zur Verfügung. Die höheninstellbaren Kopfstützen bieten vorn für Personen bis knapp 1,95 m guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,80 m Größe.

Gegen Aufpreis lässt sich der GLA mit dem präventiven Crashsystem Pre-Safe (Testwagenausstattung) ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, sodass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist. Bereits beim ADAC Ausweichtest mit ESP-Eingriffen wird das Geräusch aktiviert – hier könnte das System noch feinfühlicher entscheiden, ob tatsächlich eine Kollision bevorsteht. Das Warndreieck ist im Kofferraum im Bereich der Ladekante

gut zugänglich untergebracht; der Verbandkasten hat keinen festgelegten Verstaurot, findet aber seitlich in der Kofferraumausbuchtung einen sinnfälligen Platz.

⊖ Im Kofferraum befinden sich zwar vier stabile Verzurrösen, diese sind aber deutlich über dem Boden angebracht, sodass sich das Ladegut unter Umständen nicht zuverlässig über Kreuz sichern lässt.

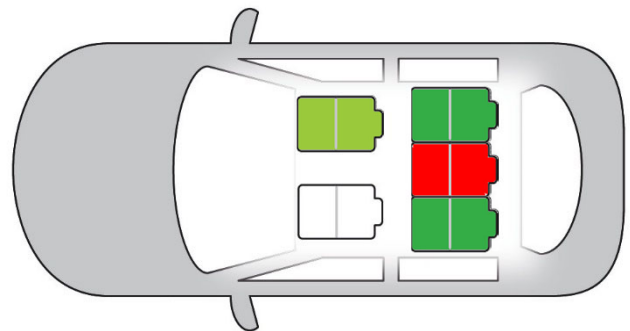
2,1 Kindersicherheit

⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt dem GLA im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 90 Prozent der maximalen Punkte (Test 07/2021). 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 und den äußeren Fondsitzen lassen sich hohe 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 platzzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz- und Montageprobe ist daher vor dem Kauf ratsam.

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

Kindersitze

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



Notenskala

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

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm besteht der GLA mit 79 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Front des SUVs ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die Vorderkante der Motorhaube sowie die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß. Die aktive Motorhaube, die sich im Falle eines Aufpralls blitzschnell

anhebt, um mehr Knautschzone über harten Motorbauteilen zu schaffen, trägt ihren Teil zur Sicherheit bei. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt über eine Personen-erkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

3,5 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwändige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Vorteile erzielt der Plugin-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell für eine andere Motorisierung des GLA entscheiden. Die neueren Mercedes-Plugins bieten die Möglichkeit der

Schnellladung über CCS - das erweitert die Einsatzmöglichkeiten signifikant, daher unbedingt diese Option mit bestellen. Denn dann reicht eine halbe Stunde, um einen leeren Akku wieder komplett aufzuladen und so die elektrisch gefahrenen Kilometer zu maximieren.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 48 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Mercedes gibt eine elektrische Reichweite zwischen 63 und 69 km (NEFZ) an – selbst bei

verhaltener Fahrweise und hohem Innerortsanteil ist das kaum zu schaffen. Der reine Stromverbrauch liegt bei 27,5 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 7,6 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 6,9 l/100 km, auf der Landstraße bei 7,0 l/100 km und auf der Autobahn bei 9,2 l/100 km.

3,4 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung; um die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm einzuhalten, verbaut Mercedes einen Partikelfilter. Der Partikelaustritt liegt damit zuverlässig unter den Grenzwerten. Der Verbrennungsmotor selbst kann die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest bestehen und annähernd volle Punkte erzielen. Da aber im Ecotest auch die

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der GLA 250 e auf den ersten 100 km 12,6 kWh (Strom) und 4,2 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 178 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel 24 von 60 möglichen Punkten.

Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch ebenfalls Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Mercedes GLA 250 e mit den zwei Antriebsherzen nur 26 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 50 Zählern, die gerade so für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

2,9 AUTOKOSTEN

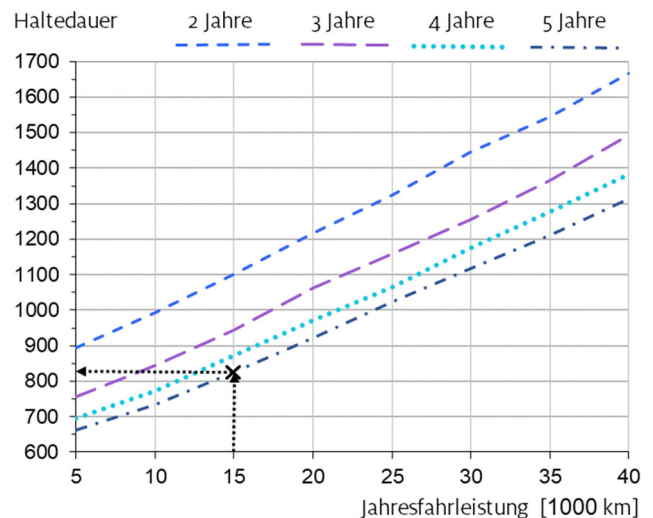
2,9 Monatliche Gesamtkosten

Für den GLA 250 e verlangt Mercedes mindestens 46.184 Euro, mit Progressiv-Ausstattung sogar 47.773 Euro. Das ist ein heftiger Preis, denn die meisten Annehmlichkeiten kosten extra, und damit sind nicht exotische Details wie eine Massagefunktion gemeint, sondern so selbstverständliche Dinge wie Becherhalter, eine beheizte Scheibenwaschanlage, Abdeckungen für Fächer oder ein Reifenreparaturset. Schnell kommen so viele Tausend Euro zusammen, im Falle des gut ausgestatteten Testwagens über 60.000 Euro. Von den genannten Preisen kann man aktuell immerhin 3.750 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 1.875 Euro) als Umweltbonus abziehen. Unterhalt und Versicherungseinstufungen (KH: 17, VK: 24 und TK: 20) sind nicht gerade günstig.

⊕ Die Berechnung der Kfz-Steuer auf Basis des CO₂-Ausstoßes führt zu einer deutlichen Steuererleichterung für das Kompakt-SUV. Da sich die optimistischen CO₂-Emissionen gemäß Herstellerangaben unterhalb der Freigrenze von 95 g/km befinden, fallen lediglich 2 Euro/100 Kubikzentimeter an Kfz-Steuer an – geringe 28 Euro/Jahr (nach WLTP). Die Inspektionsintervalle werden vom Fahrzeug nutzungsabhängig festgelegt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 826 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	GLA 180 7G-DCT	GLA 200 7G-DCT	GLA 250 e 8G-DCT	GLA 250 8G-DCT	GLA 180 d 8G-DCT	GLA 200 d 8G-DCT	GLA 220 d 8G-DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1991	4/1950	4/1950	4/1950
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	120 (163)	160 (218)	165 (224)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1460	250/1620	450/1620	350/1800	280/1300	320/1400	400/1600
0-100 km/h [s]	9,6	8,7	7,1	6,9	10,8	8,6	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	210	220	240	190	208	222
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,9/6,7 S	5,9/6,7 S	1,7/1,4 S	6,6/7,5 S	4,7/5,4 D	4,7/5,4 D	4,8/5,4 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	134/152	134/152	39/32	150/171	123/141	124/141	126/143
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/17	18/23/19	17/24/20	18/23/19	19/24/19	19/24/19	19/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]	154	154	28	220	289	289	294
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	842	855	804	932	852	865	903
Preis [Euro]	37.812	39.597	46.184	44.673	39.383	41.109	44.357

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-Zyl.-Turbobenziner, Plugin-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6d, OPF	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	160 kW/218 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm bei 1.620 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,30 l
CO ₂ -Ausstoß	38 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.410/1.834/1.611 mm
Leergewicht/Zuladung	1.775/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385/1.385 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Raststatt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 99W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Ecotest-Verbrauch	4,2 l + 12,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB (Hybridantrieb)	6,9/7,0/9,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	100 g/km (WTW* 178 g/km)
Reichweite	505 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.814/481 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/720/1.225 l

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

Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	101 Euro
Fixkosten	114 Euro	Wertverlust	486 Euro
Monatliche Gesamtkosten	826 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	28 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/20		
Basispreis GLA 250 e Progressive 8G-DCT	47.773 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.01.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.119 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.404 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/988 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	ab 988 Euro°/1488 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.440 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	803 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	803 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.108 Euro (Paket)/1.595 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	ab 476 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	500 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	345 Euro°/-
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	952 Euro
Metalllackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.392 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,9

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

Stand: Dezember 2021
Test und Text: M. Ruhdorfer