



## Mercedes-Benz A 250 e AMG-Line Premium 8G-DCT

Fünftürige Steilhecklimousine der unteren Mittelklasse  
(160 kW/218 PS)

Die aktuelle A-Klasse ist bereits seit 2018 auf dem Markt. Während die meisten Modelle nun einen Nachfolger bekämen, startet der Stuttgarter frisch geliftet in die zweite Hälfte seines Lebenszyklus. Mercedes hat verkündet, den Golf-Gegner auslaufen zu lassen. Dafür soll der Baby-Benz länger als üblich laufen, ehe die vollelektrischen Modelle das Modellangebot bestimmen. Bis dahin ist die Plug-in-Version A 250 e eine interessante Alternative, lässt sie sich dank der erhöhten E-Reichweite sowie des optionalen CCS-Ladeanschlusses doch häufiger rein elektrisch bewegen. Im ADAC Ecotest kommt der Schwabe 60 km weit und ist am Schnelllader innerhalb von einer halben Stunde wieder voll. Allerdings kommt man im Hybridmodus weniger weit als erwartet, der Benzintank fällt mit 35 l ziemlich mickrig aus. Ebenfalls etwas enttäuschend ist das teils recht un-harmonische Zusammenspiel der beiden Antriebe, das Zuschalten des rau laufenden 1,3-l-Turbobenziners geht lautstark und mitunter auch recht ruckig vonstatten. Apropos lautstark: Die unterhalb von 30 km/h automatisch aus- und oberhalb davon automatisch einfahrende Rückfahrkamera tut dies besonders im E-Modus deutlich vernehmbar, was auf Dauer zur Nervenprobe wird. Auf der Autobahn enttäuscht die A-Klasse ebenfalls mit einem hohen Geräuschniveau. Weil wir gerade am Meckern sind: Die Bremse lässt sich wie bei den meisten Mercedes-Modellen nur mäßig dosieren und die bereits zuvor schon recht knifflige Bedienung hat durch den Wegfall des Touchpads weiter gelitten. Da sind die gute Verarbeitung sowie die handlichen und sicheren Fahreigenschaften lediglich ein milder Trost. Beides darf man bei einem Premiumprodukt wie der A-Klasse auch voraussetzen. Die bereits zuvor saftigen Preise sind im Zuge des Facelifts weiter gestiegen (A 250 e ab 43.631 Euro) und werden durch die nun umfangreichere Serienausstattung nur bedingt aufgefangen. **Konkurrenten:** u. a. Audi A3 Sportback, Cupra Leon, Opel Astra, Peugeot 308, VW Golf.

- +** gute Verarbeitung, sichere Fahreigenschaften, gute elektrische Reichweite, optionaler Schnellladeanschluss
- ablenkungsintensives Bediensystem, kleiner Benzintank (35 l), hohes Geräuschniveau auf Autobahn, Rückfahrkamera fährt bei 30 km/h automatisch lautstark ein und aus

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,3**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,5</b>
	Stadtverkehr	<b>3,0</b>
	Senioren	<b>3,3</b>
	Langstrecke	<b>2,8</b>
	Transport	<b>3,3</b>
	Fahrspaß	<b>1,9</b>
	Preis/Leistung	<b>2,8</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,2 Verarbeitung

⊕ Im Kapitel Verarbeitung schneidet die A-Klasse gut ab, lässt für ein mehr als 50.000 Euro teures Premiumprodukt aber durchaus Luft nach oben. Das Interieur hinterlässt insbesondere mit den Optionen des Testwagens einen wertigen Eindruck, bei genauerem Hinsehen und Hinfassen kann der Stuttgarter den Markenslogan „Das Beste oder nichts“ aber nicht immer erfüllen. So wirken etwa die Lenkstockhebel nicht sonderlich solide und deutlich spürbare Grate an den Sonnenblenden schmälern den Qualitätseindruck ebenso wie

der fehlende Filz im Handschuhfach und in den Türfächern. Bis zur Höhe der Luftaustrittsdüsen schmeichelt der Benz Augen und Händen mit wertigen Materialien, darunter kommt jedoch ausschließlich kratzempfindliches Hartplastik zum Einsatz.

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

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Bei den Transportqualitäten hat der Stuttgarter Klassenübliches zu bieten: Die mögliche Zuladung beim Testwagen beträgt 484 kg, davon können bis zu 75 kg auf dem Dach transportiert werden; eine Dachreling, die die Montage eines Dachträgers vereinfacht, ist nicht zu haben. Die Anhängelast liegt bei 1,6 Tonnen für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger, die Stützlast bei maximal 80 kg. Der gemessene Wendekreis fällt mit 10,9 m nicht zu groß aus. Mit ihren 4,43 m Länge und 2,0 m Breite inklusive der Außenspiegel kann man die kompakte A-Klasse auch noch gut in der Stadt bewegen.

⊕ Ab Werk ist der A 250 e lediglich mit einem 3,7-kW-Onboard-Lader ausgestattet (Ladedauer ca. 3,5 h). Wer die

Ladezeiten reduzieren möchte, bestellt den 11-kW-Lader oder - wenn es noch schneller gehen soll - den CCS-Anschluss, mit dem an Schnellladestationen sogar 22 kW möglich sind. Damit ist die 11,6 kWh große Traktionsbatterie in rund einer bzw. halben Stunde vollgeladen.

⊖ Zwar beträgt die elektrische Reichweite für einen Plug-in-Hybriden beachtliche 60 km, allerdings fasst der Benzintank lediglich 35 l, womit der A 250 e auf Basis des Ecotest-Verbrauchs lediglich rund 510 km weit kommt. Ab Werk befindet sich lediglich einen Reifenpannenset an Bord. Gegen Aufpreis gibt es Reifen mit Notlauf Eigenschaften.

### 2,3 Licht und Sicht

⊕ Das Basismodell der A-Klasse ist lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, zudem gibt es zwei LED-Scheinwerfersysteme. Das im Testwagen verbaute teurere Multi-beam-LED-Licht bietet eine Kurvenlichtfunktion und verfügt über einen Fernlichtassistenten, der dynamisch andere Verkehrsteilnehmer ausblendet; zudem bietet es ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. Die nächtliche Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht ist hell und bietet einen sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für die A-Klasse leider nicht erhältlich. Positiv: Ordert man das optionale LED-System, wird die Helligkeit der Heckleuchten (Bremslicht und Blinker) in drei Stufen automatisch an die Umgebung angepasst. Somit wird die Blendung nachts reduziert, wenn man hinter der A-Klasse steht oder herfährt. Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber ordentlich abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind dank der flachen Motorhaube gut zu erkennen, hinten fällt dies aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante deutlich schwerer.

Clever: Steht man vorn an der Ampel, wird die Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplaysichtbar. Dies ist besonders hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.



Breite Dachsäulen, eine schmale Heckscheibe und die starren Fondkopfstützen in der AMG-Version schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

⊖ Die serienmäßige Rückfahrkamera fährt unterhalb von ca. 30 km/h automatisch aus, um beim Einlegen des Rückwärtsganges oder der manuellen Aktivierung der Kamera schnellstmöglich ein Bild anzeigen zu können. Leider fährt sie sehr lautstark aus und oberhalb von rund 30 km/h wieder ein, sodass man besonders im Stadtverkehr, wo man permanent um diese Geschwindigkeit unter- und überschreitet, stark behelligt wird. Die Funktion lässt sich zudem nicht deaktivieren.

### 3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn wie hinten zufriedenstellend. Neben dem recht hohen und breiten Schweller wird dies vor allem durch die tiefe Sitzposition erschwert. Vorn sitzt man 41 Zentimeter über der Fahrbahn, wenn der Sitz ganz nach unten gestellt ist. Erschwerend kommt hinzu, dass in der ersten Reihe keine Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden sind.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Das Keyless-Go-System kann schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, so dass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr überlistet werden kann; eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht

### 3,4 Kofferraum-Volumen

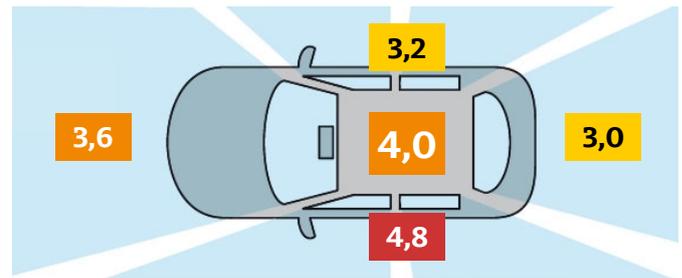
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 260 l - damit ist es nur geringfügig kleiner als bei den reinen Verbrennervarianten (275 l). Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 400 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 625 l verstauen. Der gesamte Raum hinter den Vordersitzen fasst bis zu 1.050 l.

### 2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist wie bei den meisten Kompaktmodellen nicht zu haben. Der Kofferraum lässt sich dank der großen Heckklappe gut nutzen. Die Klappe schwingt, nachdem man sie etwas angehoben hat, selbstständig und erfreulich weit auf - erst ab rund 1,85 m läuft man Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Die Ladekante ist mit 67 cm angenehm niedrig, allerdings gibt es für die A-Klasse keinen verstellbaren Ladeboden, weshalb beim Entladen eine sieben Zentimeter hohe Stufe überwunden werden muss. Der Kofferraum

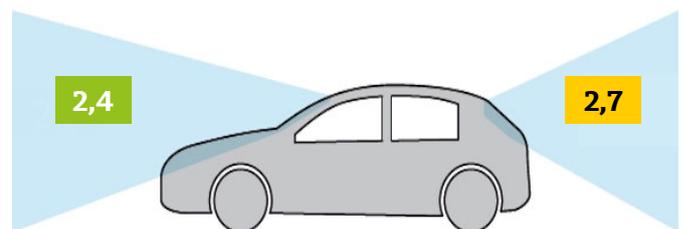
### Rundumsicht

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.



extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden. Inzwischen besitzt der Schlüssel auch einen Bewegungssensor: Wird der Schlüssel nicht mehr bewegt, schaltet sich das Funksignal nach kurzer Zeit aus, so dass es nicht mehr überbrückt werden kann.



Lediglich 260 l Gepäck passen in den Kofferraum des A 250 e.

selbst ist nur durchschnittlich groß, hat aber ein praktisches Format und lässt sich wegen der glattflächigen Seitenwände gut nutzen.

⊖ Für die ausgebaute Hutablage gibt es keine Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden. Zudem wird der Kofferraum von lediglich eine Lampe nur mäßig ausgeleuchtet.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

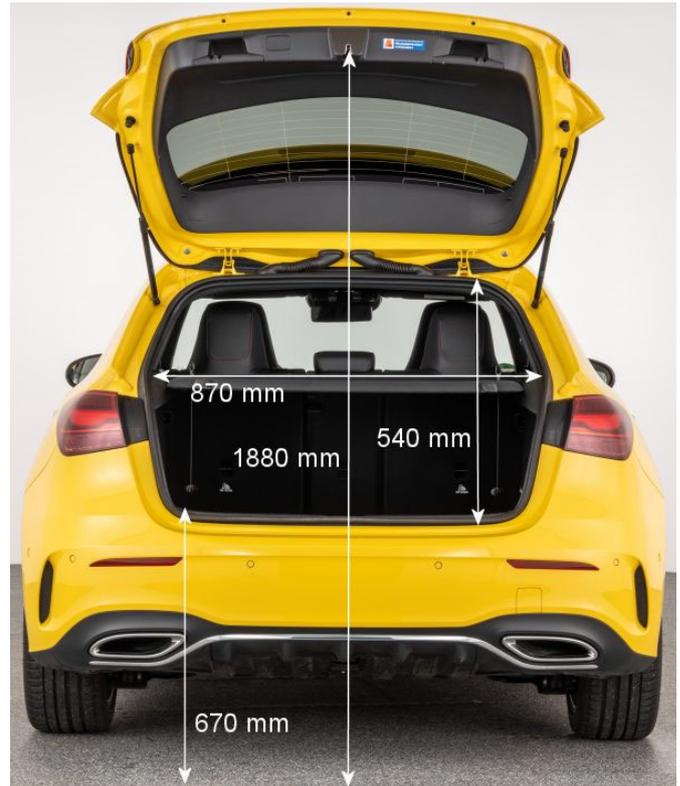
⊕ Die A-Klasse ist ab Werk mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet - das findet man in dieser Klasse nicht allzu oft vor. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus einfach und ohne großen Kraftaufwand entriegeln und umlegen.

Verstaumöglichkeiten sind im Kofferraum rar. Man findet lediglich zwei Taschenhaken vor, die beiden seitlichen Ausbuchtungen sind aufgrund fehlender Netze nicht praxistauglich. Ordert man das optionale Laderaumpaket, gibt es links und rechts praktische Netze und die Kofferraummatte ist als strapazierfähige Wendematte ausgeführt.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Das Cockpit der A-Klasse wurde im Zuge des Facelifts weiter aufgeräumt. Entfallen sind das Touchpad vor der Mittelarmlehne und damit leider auch die praktischen Direktwahltasten für die Grundfunktionen des Infotainmentsystems. An dessen Stelle befindet sich nun eine schöne Ablagefläche. Wenigstens der Lautstärkeregler - ausgeführt als praktische kleine Walze - blieb erhalten. Die Befehlseingabe erfolgt nun vorrangig über den Touchscreen, der allerdings recht weit entfernt platziert ist - das ursprüngliche Bedienkonzept basierte schließlich auf dem Touchpad zur Befehlseingabe. Hinzu kommt, dass die Bedienflächen auf dem gut reagierenden und hochauflösenden Display teils sehr klein ausfallen, was die Bedienung ebenfalls erschwert. Alternativ kann man für die Bedienung auch das Multifunktionslenkrad nutzen, das jedoch ebenfalls für Verdruss sorgt: Die kapazitiven Touchflächen (18 an der Zahl) sind unübersichtlich und führen infolge der dürftigen haptischen Rückmeldung und unterdurchschnittlichen Treffsicherheit bei der Befehlseingabe häufig zu Fehlbedienungen. Insgesamt ist die Bedienbarkeit mit dem Facelift umständlicher und weniger intuitiv geworden. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Die gut funktionierende Sprachsteuerung wurde weiter optimiert und benötigt nun kein Aktivierungswort mehr. Allerdings stellt sie keinen Ersatz für die haptische Bedienung dar, sondern ist eine hilfreiche Ergänzung. Das digitale Kombiinstrument ist ansprechend gestaltet, bestens ablesbar und punktet zudem mit zahlreichen Darstellungsmöglichkeiten. Die Bedienstruktur des Infotainmentsystems hat sich nur evolutionär weiterentwickelt und erschließt sich einem recht schnell; für Detailsinstellungen muss man jedoch teils tief in die Menüstruktur abtauchen. Die Klimabedieneinheit ist ausreichend hoch positioniert und damit gut zu bedienen. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur umständlich über Wipptasten und der Wert wird



Eine niedrige Ladekante erleichtert das Be- und Entladen des Kofferraums.

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 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. Gegen Aufpreis bilden die



Die Verarbeitung und Materialauswahl im Innenraum des kleinen Mercedes gehen in Ordnung - Premium sind sie jedoch nicht. Der Entfall des Touchpads auf der Mittelkonsole mit dem Facelift mindert die Funktionalität des nicht besonders intuitiven Bediensystems.

beleuchteten Lüftungsdüsen einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung; ein tolles Lichterspiel, das es so in dieser Klasse nach wie vor nur von Mercedes gibt. Für jeden, dem es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.

## 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im A 250 e ein Radio (inkl. DAB+) samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Auch das Festplatten-Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen ist serienmäßig an Bord. Gegen Mehrpreis verfügt das System über eine empfehlenswerte Augmented-Reality-Funktion. Anstatt der Navigationskarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste Live-Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepefeile ergänzt. Das natürliche Sprachverständnis des Systems erlaubt es, Anweisungen auch in ganzen Sätzen und in eigenen Formulierungen zu geben. Audiodateien lassen sich über die

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen punktet die A-Klasse mit einem großzügigen Platzangebot. Allein bei der nur durchschnittlichen Innenbreite merkt man dem Stuttgarter an, dass er der Kompaktklasse entspringt. Die Beinfreiheit reicht auch für 1,95 m große Personen aus, die dabei noch eine Handbreit Luft

## 3,1 Raumangebot hinten

Im Fond fällt das Platzangebot im Klassenvergleich nicht sonderlich großzügig aus. Hier finden bis zu 1,85 m große Mitfahrer genügend Platz vor, wenn die Vordersitze wie bei dieser ADAC Messung üblich für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das Raumgefühl leidet etwas unter dem Mitteltunnel, den schmalen Seitenfenstern und dem bei den AMG-Line-Modellen dunklen Dachhimmel.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

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

⊖ 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. Hinzu kommt, dass die Bedienung wenig intuitiv ist: Um die Handbremse zu aktivieren, muss den Hebel drücken. Um sie zu lösen, muss man den Hebel ziehen.

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 (wireless). Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone einrichten, die eine Datenabfrage bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen. Es lassen sich verschiedene Fahrerprofile im Auto anlegen und über Passwörter oder zugewiesene Schlüssel schützen; die Verknüpfung zur jeweiligen App ist ebenso möglich.

überm Scheitel haben. Das Raumgefühl geht in Ordnung und wird vorrangig durch das hoch aufbauende Armaturenbrett, die hohe Fensterlinie und den dunklen Dachhimmel der AMG-Line-Modell geschmälert.



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

Verfügung. Die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig und fassen sogar ebenfalls Ein-Liter-Flaschen.

## 2,6 KOMFORT

### 2,6 Federung

Im Gegensatz zu den reinen Verbrennermodellen ist für den Plug-in-Hybrid keine adaptive Dämpferregelung zu haben. Zudem kommt wie beim Basisbenziner- und Diesel eine simple Verbundlenkerachse hinten zum Einsatz. Besonders wohl fühlt sich der Schwabe auf der Landstraße und Autobahn, dort dringen Hindernisse nur gut gedämpft bis zu den Insassen durch. Im Stadtverkehr schlägt sich die A-Klasse ordentlich, bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken dürfte

die Federung - speziell an der Hinterachse - jedoch feinfühlicher ansprechen. Hier macht sich die einfache Verbundlenkerkonstruktion bemerkbar. Zuvor getestete A-Klassen mit einer Mehrlenkerachse hinten gingen hier sensibler zu Werke. Alles in Allem bietet der A 250 e dennoch einen guten Federungskomfort, ohne an die besten der Klasse heranreichen zu können.

### 2,7 Sitze

Der Sitzkomfort auf der tief montierten Rückbank geht in Ordnung, lange Zeit möchte man dort allerdings nicht sitzen. Die Sitzfläche steigt nach vorn hin kaum an, die Oberschenkelaufgabe ist dementsprechend mau. Die Lehne ist ordentlich konturiert und bietet dadurch etwas Seitenhalt. Als AMG-Line Premium bietet die A-Klasse zudem eine Mittelarmlehne für die Fondinsassen.

⊕ Der Testwagen mit AMG Line-Paket ist mit Sportsitzen sowie dem Sitzkomfort-Paket ausgestattet, das u. a. eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe beinhaltet. Ebenfalls an Bord waren eine Vierwege-Lordosenstütze sowie die elektrische

Sitzverstellung für Fahrer- und Beifahrersitz. Die Sportsitze bieten insgesamt einen guten Komfort, der Seitenhalt dürfte jedoch ausgeprägter sein. Im Schulterbereich sollte der Sitz besser stützen. Auch die Sitzfläche könnte besser konturiert sein. Mercedes verbaut in der A-Klasse integrierte Kopfstützen, die keinerlei Verstellmöglichkeiten zulassen. Da sie zudem nach vorn geneigt sind, führen sie bei recht steiler Lehne zu einer unbequemen Kopfhaltung. Die nach außen gewölbte Form hat zur Folge, dass man mit angelehntem Hinterkopf leicht seitlich abrutscht.

### 3,3 Innengeräusch

Als Plug-in-Hybrid bietet die A-Klasse einen durchwachsenen Geräuschkomfort. Solange der Schwabe innerorts rein elektrisch unterwegs ist, ist das Geräuschniveau angenehm niedrig. Läuft der Benziner, dominiert er bis in den mittleren Geschwindigkeitsbereich die Geräuschkulisse. Auf der Autobahn

treten dann die Wind- und vor allem die Abrollgeräusche in den Vordergrund. Bei Tempo 130 km/h zeigt das Messinstrument bereits 70,0 dB(A) an, was besonders für einen Mercedes sehr viel ist, zumal sich die Schwaben das Wort Fahrkomfort traditionell auf die Fahnen schreiben.

### 2,1 Klimatisierung

Als AMG-Line Premium ist die A-Klasse serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik ausgestattet, dann sind auch zusätzliche Luftausströmer in der Mitte für die Fondinsassen vorhanden. Für die kalten Tage des Jahres bietet der Mercedes gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze sowie eine Lenkradheizung. Die optional getönten Scheiben ab

der B-Säule schützen die hinteren Mitfahrer vor zu starker Sonneneinstrahlung, Rollos an den Seitenscheiben sind allerdings nicht zu haben. Wie bei Plug-in-Fahrzeugen üblich lässt sich der Innenraum vorkonditionieren. Voraussetzung dafür ist eine ausreichend geladene Batterie, idealerweise hängt die A-Klasse dabei am Ladekabel.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,3 l Hubraum leistet 120 kW/163 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 270 Nm. Am Doppelkupplungsgetriebe 8G-DCT befindet sich

ein Elektromotor mit 80 kW/109 PS. Sind beide Motoren im Eingriff, beträgt die Systemleistung 160 kW/218 PS und das Systemdrehmoment 450 Nm. Dann geht es trotz des

stattlichen Leergewichts von 1,7 t flott voran. Mercedes verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 7,4 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h elektronisch begrenzt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Von 60 auf 100 km/h kann man in lediglich 4,4 Sekunden s, von 80 auf 120 km/h benötigt die A-Klasse lediglich 5,3 s. Nicht nur der Durchzug ist erstaunlich, ebenso das Ansprechverhalten – durch die E-Maschine reagiert der A 250 e spontan auf Gaspedalbefehle. Ist der Schwabe rein elektrisch unterwegs,

fällt der Vortrieb weniger stark aus, reicht für das Mitschwimmen im Verkehr aber vollkommen aus. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Plug-in in ordentlichen 8,7 s. 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 aufzuspüren.

## 2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Verbrenner ist hinsichtlich seiner Laufkultur nicht wirklich gut und bringt immer leichte Vibrationen bis in den Innenraum, sodass 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 eines Mercedes so kaum würdig ist. Der Benziner hat durch die Turboaufladung ein breit

nutzbares Drehzahlband. Je nach Fahrsituation schiebt der Elektromotor zunächst voran, bis der spontan ansprechende Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Durch den zusätzlichen Boost des E-Motors spricht der A 250 e spontaner auf Gasbefehle an als die reinen Verbrenner-Varianten.

## 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Beim Plug-in-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 nicht an die Souveränität der Neungang-Wandlerautomatik größeren Mercedes-Modelle heranreicht. 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 dauert auffallend lange, hier muss man sich in Geduld üben. 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,

hier gibt es kaum Grund zur Klage. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge.

Verbesserungspotenzial gibt es hingegen beim Zuschalten der Verbrenners, was recht lautstark und teils auch etwas rucklig vonstatten geht - das gelingt den meisten Konkurrenten geschmeidiger. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 2.000 Umdrehungen. Die Gänge können über die Schaltwippen am Lenkrad manuell durchgeschaltet werden – bei elektrischer Fahrt lässt sich darüber die Rekuperationsstärke einstellen. 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 A 250 e segelt ohne Schleppmomentverluste dahin. Eine Autohold-Funktion ist bei der A-Klasse serienmäßig an Bord.

# 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

## 1,6 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls bringt den A 250 e ebenfalls kaum aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich in angenehmen Grenzen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert die A-Klasse eine sehr überzeugende Vorstellung ab. Der Stuttgarter lässt sich präzise

und zügig durch die Pylonengasse dirigieren, dabei verhält sich der Schwabe jederzeit sicher und bestens kontrollierbar. Das ESP regelt sensibel und nur im nötigen Rahmen.

Die Vorderräder sind mit dem hohen Drehmoment der beiden Motoren beim Anfahren mitunter überfordert und neigen bei einem unsensiblen rechten Fuß rasch zum Durchdrehen.

## 2,0 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der Lenkung ist den Ingenieuren gut gelungen. Sie 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 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

## 2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der A 250 e bereits nach 34,6 m (Durchschnittswert aus zehn Einzelmessungen) - ein guter Wert.

⊖ Das Pedalgefühl der Bremse ist teigig, ein klarer Druckpunkt ist nicht zu spüren. In der Folge kann auch die Dosierbarkeit der Bremse nicht überzeugen. Ein Phänomen, das man inzwischen bei den meisten Mercedes-Modellen vorfindet.

## 1,5 SICHERHEIT

### 1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bereits ab werk bringt der A 250 e AMG-Line Premium zahlreiche elektronische Helfer serienmäßig mit. So sind etwa ein Notbremssystem, einen Spurhalteassistent, der Spurwechselassistent mit Ausstiegswarnung und Querverkehrswarnung sowie eine Müdigkeitserkennung stets an Bord. Auch ein Geschwindigkeitsbegrenzer und Tempomat sowie die Verkehrszeichenerkennung sind ab Werk dabei. Gegen Aufpreis erhält man die adaptive Geschwindigkeitsregelung, den Lenkassistenten sowie Kreuzung-, Ausweich- und Notfallassistent. Der Stauassistent ist über das Fahrerassistenz-Paket 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.

### 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Mercedes A-Klasse erreicht im Crashtest nach Euro NCAP-Norm sehr gute 96 Prozent der erreichbaren Punkte. Der Benz schützt die Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Knieairbag), Seitenairbags für die äußeren Fondinsassen stehen gegen Aufpreis zur Verfügung. Die integrierten Kopfstützen bieten vorn für bis zu 1,85 m, hinten für bis zu 1,70 m große Insassen Schutz.

Gegen Aufpreis lässt sich die A-Klasse mit dem präventiven Crashsystem Pre-Safe ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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

## 2,6 Kindersicherheit

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

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

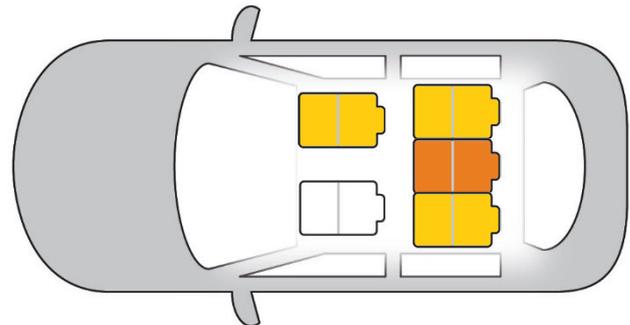
## 1,4 Fußgängerschutz

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

Das Warndreieck ist vorbildlich in der Heckklappenverkleidung untergebracht, der Verbandkasten unter dem Ladeboden, wo er unter Umständen schlecht zu erreichen ist. Ein Trennnetz ist optional zu haben - eine Seltenheit bei Kompaktlimousinen.

## 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)

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

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 2,6 Verbrauch/CO2

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 60 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Der reine Stromverbrauch liegt bei 23,6 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 6,8 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 6,8 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,0 l/100 km und auf der Autobahn bei 8,0 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der A 250 e auf den ersten 100 km 13,1 kWh (Strom) und 3,0 l (Super). Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 147 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO<sub>2</sub>-Kapitel mäßige 34 von 60 möglichen Punkten.

## 2,8 Schadstoffe

Der Benziner hält Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm problemlos ein, egal in welcher Fahrsituation. Der Verbrenner selbst bekommt daher im Bereich Schadstoffe die volle Punktzahl. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es

## 3,3 AUTOKOSTEN

### 3,3 Monatliche Gesamtkosten

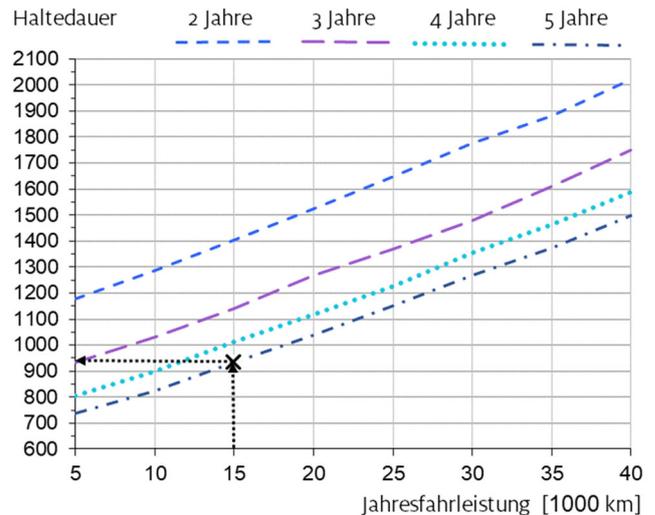
Bereits der Grundpreis für den A 250 e AMG-Line Premium fällt mit 53.437 Euro heftig aus. Mit ein paar Extras übersteigt der Preis wie im Falle des Testwagens rasch die 60.000-Euro-Marke. Das ist für ein Kompaktklasse-Modell eine Menge Geld, auch in Anbetracht des aufwendigen Antriebs. Der Unterhalt ist auch nicht sonderlich günstig, auch wenn die Kfz-Steuer nur 28 Euro/Jahr ausmacht. Eine Inspektion ist alle zwölf Monate nötig und auch sinnvoll, um das durch die zahlreichen Kaltstarts des Benziners beanspruchte Öl zu tauschen - an dieser Stelle sollte man nicht sparen, damit der Antrieb möglichst lange gut funktioniert.

Knausrig zeigt sich Mercedes bei der allgemeinen Garantie, hier gibt es nur die üblichen zwei Jahre. Wer mehr will, muss extra zahlen.

für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Der Stuttgarter sammelt hier 32 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt kommt er damit auf 66 Zähler, wofür es drei von fünf Sternen im Ecotest gibt.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 931 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A 180 7G-DCT	A 200 7G-DCT	A 220 4MATIC 8G-DCT	A 250 e 8G-DCT	A 250 Progres- sive Line Advanced 4MATIC 8G-DCT	A 180 d 8G-DCT	A 200 d 8G-DCT	A 220 d 8G-DCT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1332	4/1991	4/1950	4/1950	4/1950
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	130 (177)	150 (204)	160 (218)	175 (238)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1660	250/2000	250/1800	450/1620	350/2000	280/1300	320/1400	400/1600
0-100 km/h [s]	9,2	8,2	7,1	7,4	6,3	9,7	8,3	7,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	225	235	225	250	202	220	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,9   S	5,9   S	6,9   S	0,9   S	6,9   S	5,0   D	4,9   D	5,0   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	134	134	156	20	157	132	128	132
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/21	15/21/23	14/22/23	15/21/23	14/22/23	17/22/24	15/22/24	15/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	109	109	164	28	179	267	258	267
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	771	801	871	820	949	800	806	835
Preis [Euro]	37.402	40.204	43.655	44.274	49.873	38.919	40.882	43.697

### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l & kWh/100 km pro t]	1,8 l & 7,8 kWh
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,7 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	154/371/623
• Dachlast/Anhängelast [kg]	49/949
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	7,95
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/km]	0,583
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	119

## HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zylinder-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.332 ccm
Systemleistung	160 kW/218 PS
Systemdrehmoment	450 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	2,19 m²/0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.428/1.796/1.423 mm
Leergewicht/Zuladung	1.700/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310/1.125 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 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	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Ecotest-Verbrauch	3,0 l & 13,1 kWh/100 km
Stadt/Land/BAB	6,8/6,0/8,0 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	70 g/km (WTW* 147 g/km)
Reichweite	575 km
Innengeräusch 130 km/h	70,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.686/484 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/625/1.050 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>134 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>114 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>97 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>585 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	931 Euro		
Steuer pro Jahr	28 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/23		
Basispreis A 250 e AMG-Line Premium 8G-DCT	53.437 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.05.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.410 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.053 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	345 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/476 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/488 Euro°
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	351 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### 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	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	280 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (3-geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.012 Euro
Metalllackierung	750 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.220 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,2**

### AUTOKOSTEN

**3,3**

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

Stand: März 2024

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