



Mercedes-Benz GLA 250 e AMG Line Premium 8G-DCT

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

Wem die B-Klasse zu konservativ ist, wählt den "kernigeren" GLA. Hier sitzen die Insassen ein wenig höher, zudem bringt er eine größere Bodenfreiheit mit - wirklich mehr Platz gibt es aber nicht. Die ungünstigere Aerodynamik bedingt überdies einen etwas höheren Verbrauch, im Falle des Plugin-Hybrid auch eine geringere elektrische Reichweite. Und teurer ist der GLA auch noch - trotz der angepassten Ausstattungs-Politik im Rahmen des aktuellen Facelifts, bei dem einige Ausstattungsmerkmale sogar ersatzlos gestrichen wurden. Im Test überzeugt der GLA mit seinen flotten Fahrleistungen, immer dann, wenn der Elektromotor mit ins Spiel kommt. Rein elektrisch kommt der Stuttgarter etwa 50 km weit. Die komfortbetonte Abstimmung des Mercedes legt den Fokus 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. Einzig der Benzintank ist mit seinen 35 l für längere Reisen knapp bemessen. Dank der (optionalen) Schnellladetechnik über CCS ergeben aber sogar Zwischenladestopps Sinn (80 Prozent nach 25 min, 100 Prozent nach 30 min), denn mit dem nachgeladenen Strom kann der Benzinverbrauch gesenkt werden. Ärgerlich: Das ohnehin schon ablenkungsintensive Bediensystem wird durch den Wegfall des zentralen Touchpads und der Schnellwahltasten noch umständlicher. Happig: Der Testwagenpreis von über 70.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Cupra Formentor, Ford Kuga.

- ⊕ flotte Fahrleistungen, viele Assistenten verfügbar, sehr gutes optionales Licht (Multibeam), CCS-Anschluss erhältlich, mit Facelift aufgewertete Serienausstattung
- ⊖ sehr hoher Grundpreis, Bediensystem mit hohem Lernaufwand und großem Ablenkungspotenzial, Entfall von Ausstattungen mit der Modellpflege, kleiner Tank (35 l), Rückfahrkamera fährt bei 30 km/h automatisch lautstark ein und aus

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|------------|
| | Familie | 2,9 |
| | Stadtverkehr | 3,2 |
| | Senioren | 2,8 |
| | Langstrecke | 2,8 |
| | Transport | 2,9 |
| | Fahrspaß | 2,8 |
| | Preis/Leistung | 3,0 |

Ecotest **★★★★☆**

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Dank der zahlreichen Optionen des Testwagens in der teuren AMG Line Premium-Ausführung 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 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

3,1 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des GLA 250 e bei etwa 50 km. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit der 35 l-Tankfüllung etwa 440 km weit. Das Aufladen der Batterie über Wechselstrom (AC) dauert dreieinhalb Stunden bei 3,7 kW Ladeleistung (1-phasig; Serie) oder etwas über eine Stunde bei 7,4 kW (2-phasig, Option bis 11kW); insgesamt werden für eine vollständige Ladung 14,0 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Optional kann der GLA-Hybrid auch mit Gleichstrom (CCS) bis 22 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 476 kg - das reicht für vier Erwachsene samt entsprechendes Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der

2,4 Licht und Sicht

⊕ Der GLA 250e ist in der AMG Line Premium-Variante standardmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Das im Testwagen optional verbaute Multibeam-LED-Licht bietet eine Kurvenlichtfunktion und verfügt über einen Fernlichtassistenten, der dynamisch andere Verkehrsteilnehmer ausblendet. Zudem bietet es ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-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 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 dem GLA steht oder herfährt.

Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen,

und das Handschuhfach weist unschöne Grate auf. 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.

Anhängerkupplung kann 80 kg betragen, das reicht für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes. 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 Anhänger keine eigene Bremse, darf er bis 750 kg wiegen. Ein Reifen-Reparatur-Set gibt es serienmäßig. 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.

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



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

aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante deutlich schwerer. Parkassistenten wie Einparkhilfe vorn und hinten, sowie die Rückfahrkamera hat der GLA in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. 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.

⊖ Der optionale, automatisch abblendende Außenspiegel für die Fahrerseite ist mit dem Facelift aus dem "Spiegelpaket" entfallen. 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.

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.

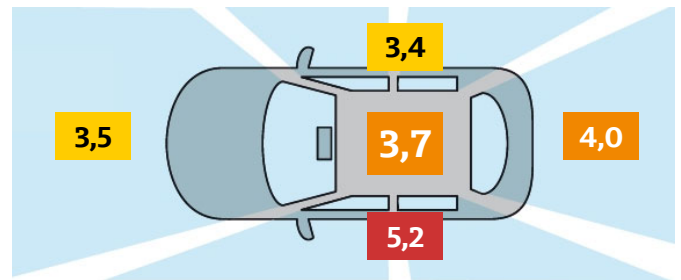
⊖ Das in der Ausstattung "AMG Line Premium" serienmäßige, schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden.

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 Plug-in-Hybrid mehr Platz als eine Plug-in-Hybrid-A-Klasse (260 l) und nur geringfügig weniger als ein "normaler" GLA mit nur einem Antrieb.

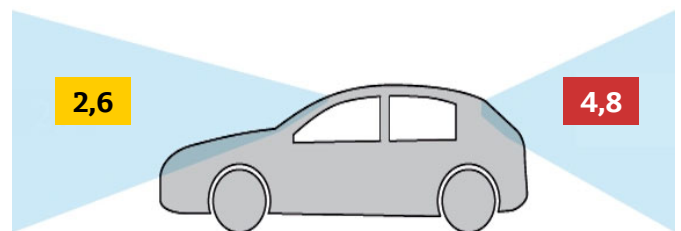
Rundumsicht

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.



Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Keyless-Go-System kann schlüssellos 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 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.



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

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist beim Testwagen ("EASY PACK Heckklappe") serienmäßig verbaut, zudem öffnet sie 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-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 Ladeboden keinen Platz.

2,2 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 bietet der Testwagen mit dem Laderaum-Paket



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

neben einer 12-V-Steckdose links und rechts praktische Netze. Ein Trennnetz ist optional zu haben.

2,5 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Cockpit des GLA 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 schnöde 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



Der GLA kann in puncto Materialanmutung nicht ganz die hohen Erwartungen erfüllen. Die Bedienung hat durch den Wegfall des Touchpads gelitten und lenkt den Fahrer stark vom Verkehrsgeschehen ab.

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 Detaileinstellungen 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 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

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im GLA 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 Abbiegepeile 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,

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 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 Taster 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.

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.

⊖ 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.

2,1 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 Raumempfinden ist großzügig und wird nur durch das vergleichsweise hoch aufbauende Armaturenbrett und den serienmäßig

dunklen Dachhimmel etwas geschmälert; gegen Aufpreis gibt es ein großes Glas-Panoramashiebedach.



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

2,8 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 für 1,95 m große Leute - die Kopffreiheit endet aber bei etwa 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.

3,1 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig gibt es eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne, die längsverschiebbaren Rücksitze sowie die hintere Mittelarmlehne mit den Becherhaltern für die Rücksitze aus dem Testwagen gibt es gegen Aufpreis. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-

Flaschen problemlos auf. Im Fond sieht es mit Ablagemöglichkeiten auch gut aus. Die hinteren Türfächer sind recht 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 Plug-in-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 ausgewogenen 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 Bremsbuckel, 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.

2,5 Sitze

⊕ Der GLA kommt in der AMG Line samt Sportsitzen inkl. Sitzkomfortpaket vorn. Bei diesen kann auch die Neigung der Sitzflächen eingestellt werden, zudem ist die Sitzfläche ausziehbar. Die elektrischen Vierwege-Lordosenstützen sind nach dem Facelift serienmäßig an Bord. Kostenpflichtig kann man eine vollelektrische Sitzeinstellung mit Memoryfunktionen für die Vordersitze ordern. Die gut konturierten Sitze

bieten einen ordentlichen Seitenhalt. Die Multikontursitze mit Luftkammern in den Seitenwangen zur Anpassung der Breite sowie die Massagefunktion sind nicht mehr erhältlich. 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

Solange der Schwabe innerorts rein elektrisch unterwegs ist, ist das Geräuschniveau angenehm niedrig. Besonders gut sind die Messergebnisse allerdings nicht. Bei Tempo 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,9 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.

2,0 Klimatisierung

Als AMG-Line Premium ist der GLA serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik sowie einer Sitzheizung für die Vordersitze ausgestattet. Für die kalten Tage des Jahres bietet der Mercedes gegen Aufpreis eine Lenkradheizung (Winterpaket). 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 die Innenraumtemperatur vorkonditionieren. Voraussetzung dafür ist eine ausreichend geladene Batterie, idealerweise hängt der GLA dabei am Ladekabel.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,3 l Hubraum leistet 163 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Zusätzlich befindet sich am Doppelkupplungsgetriebe 8G-DCT ein Elektromotor mit 109 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 t vehement – ist der Grip der Vordräder nicht optimal und der Fahrer drückt das Gaspedal energisch durch, finden sie beim Anfahren kaum Halt und müssen von der Traktionskontrolle eingebremst werden. Gerade die Zwischenspurts sind jedoch beeindruckend. Von 60 auf 100 km/h kann man in 4,4 s beschleunigen, rein elektrisch gelingt der Spurt in 9,5 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,6 s, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der GLA in etwa 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 7,9 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 210 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 überträgt durchgehend 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 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.

⊖ Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärts dauert von Systemseite auffällig lange. Zügiges Rangieren wird damit durch das Getriebe verzögert.

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. Aufbauabewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und Lenkaktionismus des Fahrers durchaus vorhanden, der GLA bleibt dabei aber sicher kontrollierbar. Die Vorderräder sind mit dem hohen Drehmoment der beiden Motoren beim Anfahren mitunter überfordert und neigen bei einem

unsensiblen rechten Fuß rasch zum Durchdrehen. 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 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

2,3 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 Dosierbarkeit

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 34,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein noch gutes Ergebnis.

1,4 SICHERHEIT
























1,0 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 das Fußgänger und Fahrradfahrer erkennt. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Der Ausstiegswarner ist im AMG Premium Paket serienmäßig und warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist optional an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Mit dabei ist dann auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-up-Display gibt es nur in der höchsten Ausstattungslinie "AMG Line Premium Plus". Die optionale Verkehrszeichenerkennung zeigt die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an. Die erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung kann dann direkt in den Abstandsregeltempomaten übernommen werden. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der GLA ein sehr gutes Ergebnis von 96 Prozent der möglichen Punkte (Test 07/2021). Das 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 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. Das Warndreieck ist im Kofferraum im Bereich der Ladekante gut zugänglich untergebracht; der Verbandkasten hat keinen festgelegten Verstaurot, findet aber

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 | Option |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | Serie |
|  | Spurwechselautomatik | nicht erhältlich |
|  | 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) |

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

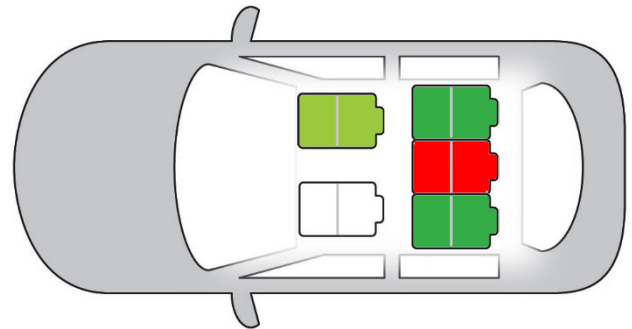
⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt dem GLA im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 90 Prozent der maximalen Punkte (Test 07/2021). Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch 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 platzeinnehmende 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. Der Mittelsitz ist nicht für die Montage von Kindersitzen geeignet.

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 Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Für viele Plug-in-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

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 6,9 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Landstraße | 7,0 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn | 10,1 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

| | | |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 4,0 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 50 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Mercedes gibt eine elektrische Reichweite zwischen 62 und 70 km (NEFZ) an – selbst bei verhaltener Fahrweise und hohem Innerortsanteil ist das kaum zu schaffen. Der reine Stromverbrauch liegt bei 25,8 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste). Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 7,9 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 hohen 10,1 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der GLA 250 e auf den ersten 100 km 12,5 kWh (Strom) und 4,0 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 173 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 26 von 60 möglichen Punkten.

2,7 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

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 33 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 59 Zählern, die für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

3,7 AUTOKOSTEN

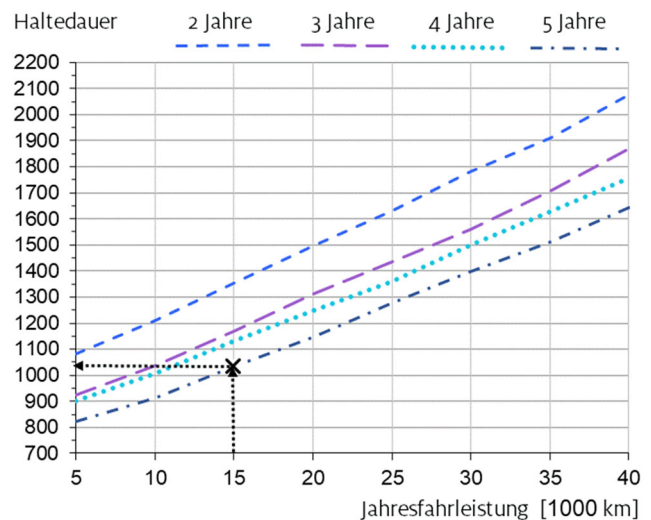
3,7 Monatliche Gesamtkosten

Für den GLA 250 e verlangt Mercedes mindestens stolze 60.696 Euro, mit dem sehr gut ausgestatteten "AMG Premium Line"-Paket steigt der Preis auf stattliche 57.686 Euro. Der schlussendliche Testwagenpreis liegt bei 70.014 Euro. Das ist ein heftiger Preis für diese Fahrzeugklasse, zumal trotz hoher Ausstattung einige Annehmlichkeiten noch extra kosten. Der Unterhalt und die Versicherungseinstufungen (KH: 16, VK: 21 und TK: 18) sind nicht gerade günstig. Knausrig zeigt sich Mercedes bei der allgemeinen Garantie, hier gibt es nur die üblichen zwei Jahre. Wer mehr will, muss extra zahlen.

⊕ 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. Die Inspektionsintervalle werden vom Fahrzeug nutzungsabhängig festgelegt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1032 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 220 4MATIC 8G-DCT | GLA 250 e 8G-DCT | GLA 250 Progres- sive Line Advanced 4MATIC 8G-DCT | GLA 180 d 8G-DCT | GLA 200 d 8G-DCT | GLA 220 d 4MATIC 8G-DCT |
|---|-------------------|-------------------|-----------------------------|---------------------|--|---------------------|---------------------|-------------------------------|
| Aufbau/Türen | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1332 | 4/1332 | 4/1991 | 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 | 230/1660 | 270/2000 | 300/1800 | 450/2000 | 350/2000 | 280/1300 | 320/1400 | 400/1600 |
| 0-100 km/h [s] | 10,0 | 8,9 | 7,6 | 7,9 | 6,8 | 11,0 | 8,8 | 7,6 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 200 | 210 | 218 | 210 | 240 | 190 | 208 | 218 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP) | 6,7 S | 6,7 S | 7,5 S | 1,1 S | 7,4 S | 5,4 D | 5,4 D | 5,7 D |
| CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP) | 152 | 152 | 170 | 25 | 169 | 141 | 141 | 150 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 16/19/17 | 16/19/18 | 16/19/18 | 16/21/18 | 16/19/18 | 16/21/18 | 16/21/18 | 16/21/22 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 154 | 154 | 217 | 28 | 214 | 289 | 289 | 311 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 884 | 897 | 957 | 920 | 1054 | 891 | 904 | 976 |
| Preis [Euro] | 44.774 | 46.559 | 50.200 | 51.949 | 57.031 | 46.107 | 47.832 | 53.294 |

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/100km und kWh/100 km pro t] | 2,2 und 6,9 |
| Nutzwert pro Tonne Leergewicht | |
| • Sitzplätze | 2,5 Plätze |
| • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] | 167/395/617 |
| • Dachlast/Anhängelast [kg] | 41/987 |
| Benötigte Verkehrsfläche [m ²] | 8,09 |
| Herstellungsland | Deutschland |
| Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/km] | 0,644 |
| Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km] | 133 |

HERSTELLERANGABEN

| | |
|---|--------------------------------|
| Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, Otto-Partikelfilter | |
| Hubraum | 1.332 ccm |
| Systemleistung | 160 kW/218 PS |
| Systemdrehmoment | 450 Nm |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 210 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 7,9 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 1,1 l |
| CO ₂ -Ausstoß | n.b. |
| Stirnfläche/c _v -Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 235/50 R19 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.412/1.834/1.616 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.800/500 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 | 2.000 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 34,6 m |
| Reifengröße Testwagen | 235/50 R19 99W |
| Reifenmarke Testwagen | Michelin Latitude Sport 3 |
| Wendekreis links/rechts | 11,3 m |
| Ecotest-Verbrauch | 4,0 l und 12,5 kWh/100km |
| Stadt/Land/BAB | 6,9/7,0/10,1 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß Ecotest | 95 g/km (WTW* 173 g/km) |
| Reichweite | 495 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 68,9 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.030 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.824/476 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 305/720/1.225 l |

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

| | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 151 Euro | Werkstattkosten | 109 Euro |
| Fixkosten | 98 Euro | Wertverlust | 673 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 1.032 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 28 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 16/21/18 | | |
| Basispreis GLA 250 e AMG Line Premium 8G-DCT | 60.696 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 07.07.2023 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 70.014 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 6.376 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. * 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/ 467 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | 488 Euro° (Paket) |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | Serie/488 Euro° (Paket) |
| 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 | Serie/- |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/- |
| Lenkradheizung | 280 Euro° (Paket) |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung (teilelektrisch) | 925 Euro |
| Metalllackierung | ab 893 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 1.428 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,7

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

Stand: März 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat