



Mercedes-Benz CLA Coupé 250+ EQ Progressive

Viertüriges Coupé der unteren Mittelklasse (200 kW/272 PS)

Mit dem neuen CLA EQ kommt Mercedes einen großen Schritt voran im Bereich Elektromobilität. Die Stuttgarter setzen nun erstmalig auf ein 800-V-Batteriesystem, das deutlich schnelleres Laden ermöglicht: Bis 320 kW sind drin, die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert nur noch gut 20 Minuten. Dabei steht im Testwagen mit 85 kWh netto eine hohe Speicherkapazität zur Verfügung. Der CLA ist als Coupé besonders windschnittig, was per se schon mal beim Energiesparen hilft. Zusätzlich hat Mercedes einen extra effizienten Elektroantrieb verbaut, der sogar an ein Zweigang-Getriebe gekoppelt ist, um bei höheren Geschwindigkeiten die Motordrehzahl und damit den Verbrauch zu reduzieren. Und was bringt das Ganze? Einen neuen Stromverbrauchsrekord im ADAC Autotest: nur 13,4 kWh/100 km haben wir gemessen, wohlgemerkt inklusive Ladeverluste beim AC-Laden. Weil zusätzlich die Batteriekapazität sehr groß ist, kann der neue CLA 250+ EQ als Coupé auch gleich noch den Reichweitenrekord unter allen bisher getesteten Elektroautos aufstellen: Über 740 km kommt man unter ADAC Ecotest Bedingungen. Der CLA EQ eignet sich also hervorragend als Langstreckenläufer, denn er bietet auch guten Fahrkomfort. Beim Platzangebot darf man nicht allzu viel erwarten, die windschlüpfige Karosserie fordert an dieser Stelle ihren Tribut. Vorn sitzt man gut, aber auf der Rückbank wird es enger und der Kofferraum ist weniger gut zugänglich. Ist letzteres wichtig, lohnt sich der Blick auf den CLA Shooting Brake. Der ist nicht ganz so effizient, aber merklich praktischer. Leider aber noch teurer - und dabei ist das Coupé schon mit einem stolzen Preis versehen, über 55.000 Euro geht es erst los, mit ein paar sinnvollen Extras kratzt man schnell an der 60.000er-Marke. **Konkurrenten:** u.a. Cupra Born, KIA EV4, Peugeot 308, Skoda Elroq, VW ID.3.

- ⊕ sehr niedriger Verbrauch, hohe Reichweite, hoher Fahrkomfort, viele Assistanten verfügbar
- ⊖ knappes Platzangebot hinten, magere Serienausstattung, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST	1,7
AUTOKOSTEN	3,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,2
	Transport	3,7
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest

2,8

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Beim neuen CLA kann die Verarbeitung durchaus überzeugen. Obwohl der Testwagen praktisch in Basisausstattung auf den Hof rollt, hinterlässt der Innenraum dennoch einen wertigen Eindruck; alles sitzt fest und passgenau, auch wenn rein optisch betrachtet die Zusammenstellung eher schlicht bis trist wirkt. Wenn man sich wenigstens ein höherwertiges Ausstattungspaket gönnt, erhält man edlere Zierleisten und die aufwendige Ambientebeleuchtung - für Freunde des optischen Genusses durchaus empfehlenswert. Denn ansonsten schaut Mercedes auf die Produktionskosten und scheint nichts zu verschenken zu haben, trotz des stolzen Fahrzeugpreises. Da gibt es beispielsweise weich geschäumte oder mit Kunstleder überzogene Oberflächen nur im oberen Bereich des Innenraums - schon die B-Säule muss ohne Stoffüberzug

auskommen. Die Lenkstockhebel sind optisch hochwertiger gestaltet als beim Vorgänger, dagegen wird beim Handschuhfach nur das absolut nötige verbaut - es bleiben unschöne Grate an den Kanten und eine simple Gummierung am Innenboden muss als Geräuschkompenstation genügen. Natürlich ist das Kritik auf hohem Niveau, die Preisgestaltung von Mercedes sorgt jedoch für eine entsprechend hohe Erwartungshaltung. An der Karosseriequalität wiederum gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt. Positiv: Die Fronthaube wird von zwei Gasdruckfedern mit angehoben und offen gehalten. Den Unterboden hat Mercedes perfekt verkleidet, die Bemühungen um eine möglichst optimal windschnittige Verkleidung sind klar zu sehen.

3,3

Alltagstauglichkeit

Die große 85-kWh-Batterie (netto) des CLA 250+ EQ kann sienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2-Stecker ist dabei, es kann unter dem Kofferraumboden oder noch sinnvoller im vorderen Stauraum (Frunk) untergebracht werden. Das Laden über 230 V dauert etwa 44 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa neun Stunden (bei 11 kW, dreiphasig) bis dreizehneinhalb Stunden (bei 7,2 kW, einphasig). Optional erhält man einen On-board-AC-Lader mit bis zu 22 kW (nicht im Testwagen), dann klappt das Vollladen über Wechselstrom schon in viereinhalb Stunden - diese Option ist leider sehr teuer, aber dennoch empfehlenswert. Denn das 800-V-Batteriesystem kann nur an DC-Schnellladesäulen geladen werden, die auch 800 V ausgeben. Einige ältere DC-Ladesäulen sind noch auf 400 V begrenzt, an diesen lädt der neue CLA überhaupt nicht. Oft ist an diesen Ladesäulen zusätzlich ein Typ 2-Steckplatz verbaut, so dass man dann wenigstens mit 22 kW Wechselstrom laden kann. Aktuell ist nur für den CLA Shooting Brake EQ eine DC-400-V-Ladefähigkeit bestellbar - gegen Aufpreis, was für ein Nepp. Perspektivisch wird dieses teure Extra wahrscheinlich auch für das Coupé kommen. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert im Test unter optimalen Bedingungen nur 21 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 320 kW Ladeleistung bietet. Die von

Mercedes angegebene maximale Ladeleistung von 320 kW konnte nur unter besagten optimalen Rahmenbedingungen und nur sehr kurz erreicht werden - jedoch liegt die Ladeleistung bis etwa 45 Prozent Ladestand bei über 200 kW, so dass die Batterie schnell wieder bis zu 80 Prozent aufgeladen ist. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 740 km. Bei innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von 800 km oder mehr möglich. Die Außenlänge von 4,72 m ist für die Stadt gerade so noch ok, der Wendekreis von 11,3 m ebenso. Die Breite fällt mit 2,03 m (inkl. Außenspiegeln) für heutige Verhältnisse moderat aus und erleichtert etwas die Fahrten im Stadtdschungel. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 522 kg erlaubt - genug für vier Erwachsene und reichlich Gepäck. Die erlaubte Stützlast auf der optionalen Anhängekupplung beträgt 80 kg, ausreichend für einen Heckträger mit zwei Pedelecs. Der CLA 250+ EQ darf Anhänger mit eigener Bremse bis 1,5 t ziehen - gar nicht schlecht für ein Elektroauto. Hat der Hänger keine eigene Bremse, sind nur die üblichen 750 kg Zuggewicht zulässig. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist nicht erhältlich. Das Reifenpannenset ist Serie, kann aber nur bei kleinen Reifendefekten helfen.

⊖ Auf dem Dach sind keine Lasten erlaubt.

2,8 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der Coupéartigen Karosserie mit breiten vorderen und hinteren Dachsäulen sowie der tiefen Sitzposition sehr mäßig. Hier geht Aerodynamik und Effizienz vor Rundumsicht. Die Note 4,4 bei der ADAC Rundumsichtmessung ergibt sich aus den ermittelten Messwerten und spiegelt die subjektiv eingeschränkte Sicht aus dem Auto wider. Gerade rechts abbiegen muss man sehr aufmerksam. Wo das Auto vorn anfängt und hinten aufhört, kann man nur erahnen. Die optionalen Parksensoren an Front und Heck sollte man daher unbedingt mitbestellen, die serienmäßige Rückfahrkamera reicht da kaum aus. Hilfreich sind auch die Rundumkameras, die allerdings wiederum Aufpreis kosten. Bodennahe Hindernisse hinten wären aufgrund des hohen Hecks ohne die serienmäßige Rückfahrkamera nur schwer nah am Auto zu sehen. Die hinteren Kopfstützen sind nicht versenkbare und schränken den Blick nach hinten aus der Heckscheibe noch zusätzlich ein. Voll-LED-Scheinwerfer sind serienmäßig, sie leuchten ausreichend hell und homogen; die Leuchtweite wird automatisch geregelt, eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht. Auch einen Heckwischer bekommt man für das CLA Coupé grundsätzlich nicht - dafür muss man den Shooting Brake wählen.

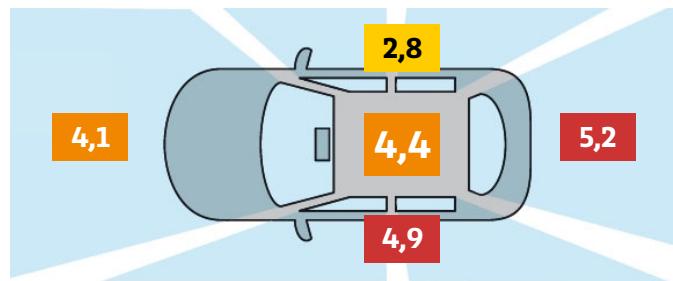
⊕ Die optionalen Multibeam-LED-Frontscheinwerfer gibt es gegen Aufpreis. Diese verfügen über 24 Module pro Seite und setzen so den dynamischen Fernlichtassistenten um: Andere Verkehrsteilnehmer werden ausgespart und damit nicht geblendet, während das Fernlicht insgesamt aktiviert bleibt. Die Lichtverteilung wird darüber hinaus an verschiedene Fahrsituationen angepasst, so dass bei Dunkelheit eine sehr gute Straßenausleuchtung gegeben ist. Es gibt dann auch ein rudimentäres Kurvenlicht und Abbiegelicht über separate Leuchten. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um dem Fahrer einen besseren seitlichen Überblick zu ermöglichen. Automatisch abblenden kann nur der Innenspiegel, für die Außenspiegel bietet Mercedes diese Funktion nicht an. Allgemein sind die Spiegel ausreichend groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat. Das zusätzliche Gelenk unten



Aufgrund der Karosserieform ist die Rundumsicht stark eingeschränkt. Abhilfe schaffen hier die Parksensoren und die 360°-Kameras - leider kostet beides Aufpreis. Serie ist nur die Rückfahrkamera.

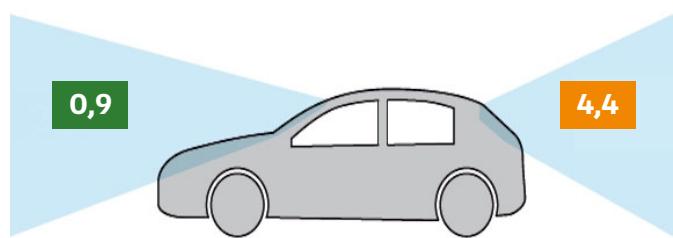
Rundumsicht

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.



am Beifahrerwischer vergrößert die Wischfläche auf der Scheibe im oberen Beifahrerbereich.

2,6 Ein-/Ausstieg

Mit rund 45 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) erweist sich die Sitzhöhe vorn als relativ niedrig. Der Ein- und Ausstieg gelingt dadurch nicht so leicht wie beispielsweise bei einem höheren Kombi, zusätzlich sind beim CLA die Türauschnitte recht flach und insgesamt vergleichsweise klein. Dafür sind die Schweller weder zu hoch noch zu breit. In den Fahrzeugfond steigt man nur mäßig komfortabel ein, weil der

jeweilige Türausschnitt im Fußbereich ziemlich eng ist. Dafür kann man problemlos auf der Rückbank von einer Seite zur anderen durchrutschen, weil es keinen störenden Mitteltunnel gibt. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen zuverlässig offen gehalten. Haltegriffe am Dachhimmel sucht man vergebens. Ein schlüssellooses Zugangssystem ist im Basis-CLA nicht verbaut, somit auch im Testwagen nicht vorhanden.

Zahlreiche LED-Lampen erhellen nachts den Bereich rund um das Auto.

2,8 Kofferraum-Volumen

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



Das Coupé bietet 385 l Kofferraumvolumen, erweiterbar auf maximal 760 l durch Umklappen der Rücksitze.



Die manuelle Heckklappe öffnet nicht sonderlich hoch, klappt aber ausreichend nach vorn weg. Die Kofferraumöffnung ist recht klein, dazu kommt die hohe Ladekante außen und eine 18-cm-Stufe innen - der Shooting Brake genannte Kombi ist da deutlich praktischer.

- ⊖ Eine Steckdose im Kofferraum sucht man vergeblich.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist serienmäßig asymmetrisch geteilt klappbar. Die beiden Teile lassen sich allerdings nur oben an der Lehne entriegeln. Die praktischen Entriegelungen vom Kofferraum aus, wie sie frühere Mercedes-Limousinen oder -Coupés hatten, hat unser Testwagen nicht. Es fehlen Taschenhaken im

Ladeabteil. Immerhin kann man unter dem Kofferraumboden und links an der Seite in einem Netz kleine Gegenstände unterbringen. Dafür gibt es sogar eine Leuchte im Frunk, um sich auch bei Dunkelheit dort gut zurecht zu finden.

2,6**INNENRAUM****2,6****Bedienung**

Das Cockpit des neuen CLA präsentiert sich als Weiterentwicklung des bekannten Mercedes-Stils. Es gibt nur noch wenige separate Tasten, die meisten Funktionen werden über den zentralen Touchbildschirm gesteuert. Der ist mit 14 Zoll üppig dimensioniert, löst hoch auf (2.504x1.260 Pixel) und zeigt schnelle und flüssige Reaktionen. Ergänzt wird der Monitor durch das Fahrerdisplay hinter dem Lenkrad, das 10,25 Zoll misst und ebenfalls mit seiner hohen Auflösung und seiner geschmeidigen Anzeige gefällt. Die klassischen Direktwahlstellen für Menüs wie das der Navigation gibt es nicht mehr. Stattdessen kann man die Landkarte schon im Homescreen als Hintergrund auswählen, wobei Details wie Radiosender oder Telefoneinstellung als Kacheln darüber eingeblendet werden. Den Lautstärkeregler gibt es nur noch als Menüpunkt auf dem Display oder als Touchfläche auf der rechten Lenkradspeiche - ein Graus. Mercedes scheint das eingesehen zu haben, liefert beispielsweise den neuen CLA Shooting Break mit einer kleinen Walze am Lenkrad für die Lautstärkenverstellung aus. Im CLA Coupé gibt es dagegen am Lenkrad erst mal nichts mehr zu beschönigen, die vielen Touchflächen sind unübersichtlich und perfekt für Fehlbedienungen geeignet. Insgesamt ist die Bedienbarkeit nicht einfacher geworden und an vielen Stellen wenig intuitiv gestaltet. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Steuerung der Funktionen sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Die Sprachsteuerung dagegen funktioniert prima und versteht sehr viel, kann aber nicht in allen Situationen physische Eingaben ersetzen. Tacho- und Infotainmentdisplays sind tagsüber wie nachts sehr gut ablesbar und gefallen mit ihrer kontrastreichen Darstellung. Die Bedienstruktur des Infotainmentsystems hat sich deutlich weiterentwickelt, sie wirkt etwas verspielter und weniger komplex als bei bisherigen Mercedes-Modellen. Man benötigt selbst als Mercedes-Kenner eine gewisse Zeit, bis man sich zurechtfindet und gelernt hat, in welchem Menü sich die jeweils gesuchte Funktion versteckt. Ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt. Die Klimabedieneinheit ist nun endgültig komplett in den Infotainmentmonitor gewandert. Dort werden am unteren Bildschirmrand die Grundeinstellungen zwar dauerhaft eingeblendet, für Detaileinstellungen muss man aber dennoch das Menü bemühen. Und an dieser Stelle



Das Bedienkonzept des CLA setzt auf einen zentralen, hochauflösenden 14-Zoll-Touchscreen und ein 10,25-Zoll-Fahrerdisplay, wobei physische Bedienelemente weitgehend durch Touchflächen am Lenkrad und in den Menüs ersetzt wurden.

sei mit Nachdruck kritisiert: Die Aktivierung der Heckscheibenheizung gegen Beschlag ist keine nebensächliche Detaileinstellung, die hat allein im Menü nichts verloren - hier sollte Mercedes dringend auf vorderster Ebene eine Schaltfläche einprogrammieren, damit man die Funktion nicht langwierig suchen muss.

⊕ 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 beleuchteten äußeren Lüftungsdüsen einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung; in Kombination mit den LED-Streifen am Armaturenbrett und in den vorderen Türen ein tolles Lichterspiel. 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.

1,4**Multimedia/Konnektivität**

⊕ Serienmäßig ist im CLA 250+ EQ ein Radio (inkl. DAB+) samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Ebenso kommt das Festplatten-Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen aufpreisfrei mit. Gegen Mehrpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion

(Empfehlung). Anstatt der Navigationskarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste Live-Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepfeile ergänzt. Das natürliche Sprachverständnis des

Systems erlaubt es, Anweisungen auch in ganzen Sätzen und in eigenen Formulierungen zu geben. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay darstellen möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto gegen Aufpreis ordern - beides funktioniert mit und ohne Kabel. Mit dem Kommunikationsdienst "Mercedes me" lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone einrichten, die eine Datenabfrage bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen. Es lassen sich mehrere Fahrerprofile im Auto anlegen und über Passwörter oder zugewiesene Schlüssel schützen; die Verknüpfung zur jeweiligen App ist ebenso möglich. Mercedes bietet mehrere Gigabyte dezidierten Speicherplatz für persönliche Dateien im Infotainmentsystem an. Optional kann man ein Beifahrerdisplay ordern, das beispielsweise das Abspielen von Filmen über Streamingdienste für die Mitfahrer ermöglicht. Die Selfie-Kamera überwacht dabei den Fahrer und schaltet das Beifahrerbild ab, wenn der Fahrer zu lange nach rechts schaut. Besagte Kamera wird auch für die Assistenzsysteme und für die

Fahrerüberwachung genutzt. Zusätzlich sind über diese Kamera Videokonferenzen möglich, mit Bild aus Sicherheitsgründen allerdings nur im Stand. Das optionale Lautsprechersystem von Burmester umfasst 16 Lautsprecher und bietet 3D-Sound. Kurios: Eine induktive Ladeschale für Smartphones gibt es erst in der nächsthöheren Ausstattungslinie Advanced Plus. Updates holt sich der CLA over-the-air, muss dafür also nicht mehr in die Werkstatt. Die Routenberechnung berücksichtigt selbstverständlich auch notwendige Ladestopps, gibt zahlreiche Konfigurationsmöglichkeiten und funktioniert in der Praxis einwandfrei - hier kann Mercedes mit seiner langen Erfahrung punkten. Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation: viele Mercedes-Modelle können auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch befüllt wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärzte Glatteissituationen oder Ähnliches sind dort hinterlegt. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle können sich ebenfalls beteiligen und so zu einer Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit beitragen.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der neue CLA bietet vorn viel Platz, trotz seiner flachen Bauweise. Die Sitze lassen sich für zwei Meter große Menschen weit genug zurückziehen. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,10 m Körpergröße ausreichen. Der Innenraum ist vorn zufriedenstellend breit ausgelegt. Großzügig empfindet man den Innenraum subjektiv wohl kaum, zu hoch liegt die

Karosserielinie, zu dunkel der Dachhimmel, zu hoch aufbauend präsentiert sich das Armaturenbrett. Da hilft das serienmäßige Panoramaglasdach nur ein wenig. In den höheren Ausstattungslinien gibt es eine schicke Ambientebeleuchtung, im Testmodell bleibt es nachts jedoch weitgehend dunkel im Innern.

3,5 Raumangebot hinten

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



Hinten ist das Raumgefühl durch die dunkle Gestaltung und hohe Seitenlinie begrenzt. Gemessen bietet das Fahrzeug viel Beinfreiheit, jedoch wenig Kopffreiheit.

3,8 Innenraum-Variabilität

Im CLA Coupé hält sich die Variabilität des Innenraums in engen Grenzen. Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt Umklappen, mehr gibt es nicht. Eine Mittelarmlehne hinten erhalten erst die höheren Ausstattungslinien, somit hat der Testwagen Becherhalter nur vorn. Bekommt man in den Türtaschen vorn noch 1-l-Flaschen unter, reicht der Platz in den

hinteren nur noch für 0,5-l-Flaschen. Auch sonst ist das Angebot an Ablagen hinten sehr bescheiden, außer Lehnennetzen und den kleinen Türtaschen findet man nichts weiter. Vorn hat man mehr Verstaumöglichkeiten, beispielsweise im Fach unter der Mittelarmlehne und in der Ablage unter den

Becherhaltern. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten, nicht klimatisiert und nicht abschließbar, aber immerhin beleuchtet - der geräuschdämmende feine Filzüberzug ist

2,5 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Der CLA 250+ EQ ist standardmäßig mit einem Komfortfahrwerk ausgestattet. Weitere Optionen gibt es für die Testversion aktuell nicht. Was aber nicht weiter von Nachteil ist, weil insbesondere der Komfort den Mercedes-Ingenieuren wirklich gelungen ist. Gerade mit den 17-Zoll-Basisrädern federt der Stromer engagiert die meisten Unzulänglichkeiten der Straßen weg. Innerorts werden abgesenkte Kanaldeckel

inzwischen den Sparmaßnahmen zum Opfer gefallen, die Gummieinlage unten kann das kaum kompensieren.

und Kanten passabel geschluckt, erst sehr ausgeprägte Bodenwellen bringen die Federwege an ihre Grenzen. Außerorts verbessert sich der Komfort weiter, das Fahrwerk kommt selbst mit sehr welligen Straßen mit vielen Flicken gut zurecht. Der Autobahnkomfort ist tadellos, um auch nach langen Strecken entspannt anzukommen. So vermisst man adaptive Dämpfer kaum.

2,5 Sitze

⊕ In der Basisausstattung Progressive erhält man vorn die Standardsitze. Diese bieten bereits einen annehmbaren Komfort, die Verstellmöglichkeiten halten sich aber in Grenzen. Immerhin: Der Fahrersitz hat zusätzlich eine Sitzneigungseinstellung, die es für die Beifahrerseite im Testwagen jedoch nicht gibt. Dagegen verfügen beide Vordersitze über eine elektrisch einstellbare Vierwege-Lordosenstütze. Allerdings muss man für deren Einstellung ins

Infotainmentmenü - wie umständlich. Die Massagefunktion über die Lendenwirbelstützen kostet 60 Euro und kann auch nachträglich geordert werden. Eine elektrische Einstellung mit Speicherplätzen für die Vordersitze erhält man gegen Aufpreis. Die Rücksitze sind weniger bequem als die Vorderen, sie weisen eine geringere Konturierung und einen mäßigen Seitenhalt auf. Unter anderem aufgrund der guten Beinfreiheit kann man hinten aber recht bequem sitzen.

2,0 Innengeräusch

⊕ Auch wenn der CLA ohne Doppelverglasung auskommen muss, ist es angenehm ruhig im Innenraum. Bei 130 km/h wurde ein Geräuschpegel von 65,0 dB(A) gemessen - das ist ein guter Wert. Es bestätigt sich auch subjektiv bei niedrigen wie bei höheren Geschwindigkeiten, dass man im CLA leise unterwegs ist. Vom Elektromotor ist praktisch nichts zu hören.

Auch sonst fallen die Fahrgeräusche gering aus, Mercedes hat seinen neuen CLA gut gedämmt. Nur Windgeräusche nehmen ab Autobahntempo hörbar zu und fallen zumindest im Testwagen im Bereich des Panoramadachs deutlich auf. Trotzdem eignet sich das CLA Coupé EQ prima als entspannter Reisewagen.

2,7 Klimatisierung

In der Basis kommt der neue CLA doch tatsächlich nur mit Klimaanlage und ohne vollständig automatische Regelung. Im Testwagen für knapp 60.000 Euro zweifelt man erst mal an sich selbst, ob man im Klimamenü vielleicht nicht durchblickt. Jedoch ist es tatsächlich so, dass die Luftstromstärke manuell geregelt werden muss. Die Lufthaustritte sowie die Temperatur kann man einer Automatikfunktion überlassen. In der Praxis halten sich die Nachteile in Grenzen, wenn man prinzipiell mit nur einer Temperaturzone zurechtkommt. Wenigstens gibt es für die hinteren Plätze immer Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen und zwischen den Sitzlehnen. Angesichts des Fahrzeugpreises müsste aber eigentlich eine vollautomatische Klimaregelung wie bei jedem anderen Auto in dieser Klasse drin sein. Gegen Aufpreis erhält man die Zweizonen-

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

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

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Im Test haben wir die mittlere der drei Elektrovarianten des neuen CLA Coupé EQ - mit 200 kW bzw. 272 PS und 335 Nm maximalem Drehmoment. Die Fahrleistungen sind mehr als üppig, der CLA marschiert in jedem Tempobereich energisch nach vorn. Für den bekannten Standardsprint von 0 auf 100 km/h werden laut Hersteller 6,7 s benötigt. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 210 km/h begrenzt. Selbst bei Geschwindigkeiten über 120 km/h wirkt der CLA lebendig und

kräftig, der Motor schiebt mit Nachdruck bis zur Tempoabregelung an. Trotz des hohen Leergewichts von fast zwei Tonnen ist der flache Mercedes ausgesprochen flott unterwegs. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,9 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch Überholmanöver sind schnell erledigt, knapp 3,6 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,9 s.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie man es von modernen Elektromotoren erwarten darf, zeigt sich der Antrieb im CLA souverän und ohne Tadel. Er erfüllt die hohen Erwartungen mit Leichtigkeit, es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an und gibt seine Leistung gleichmäßig ab. Der Antrieb reagiert insbesondere unter 110 km/h ausgesprochen "giftig" und leistungsstark auf

Beschleunigungsbefehle. Einen kleinen "Schluckauf" beim Durchbeschleunigen erlaubt sich der CLA, wenn er zwischen 110 und 120 km/h vom ersten in den zweiten Gang schaltet (siehe Schaltung/Getriebe). Darüber lässt dann auch der energische Schub etwas nach, was aber nur im Vergleich zur unbändigen Beschleunigung zuvor auffällt und kein wirklicher Nachteil ist.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Da der Elektromotor ein sehr weites Drehzahlband abdeckt, setzen die Hersteller bei den meisten Modellen auf Getriebe mit einer festen Übersetzung zwischen Motor und Rädern. Mercedes ist beim neuen CLA EQ davon überzeugt, dass sie mit einem Zweigang-Getriebe die Effizienz verbessern können und gleichzeitig das Beschleunigungsverhalten optimieren. Und tatsächlich, Beschleunigung wie auch Verbrauch sind beeindruckend gut. Ganz ohne Nachteil geht es aber nicht, beim Durchbeschleunigen muss zwischen 110 und 120 km/h geschaltet werden. Und je nachdem, wie hoch gerade die Leistungsabforderung ist, spürt man diesen Schaltvorgang durch eine kurze Leistungsunterbrechung mehr oder weniger deutlich. Kein Drama natürlich, aber für ein Elektroauto ungewöhnlich. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Ausgewählt wird die Fahrtrichtung mit dem Mercedes-typischen Lenkstockhebel rechts. Das funktioniert sehr intuitiv. Ungewöhnlich ist nur, dass es keinen Motorstart-

Knopf mehr gibt. Reinsetzen und Fahrstufe D aktivieren - und es geht los. Nach der Fahrt reicht es, in P zu schalten - das Fahrzeug wird mit dem Verriegeln ausgeschaltet. Will man den CLA schon vor dem Aussteigen ausschalten, muss man einfach ein zweites Mal den P-Knopf auf dem Lenkstockhebel drücken. Es gibt vier Rekuperationsstufen, die ebenfalls über den rechten Lenkstockhebel eingestellt werden. Von keiner über leichte bis starke Verzögerung hat man die Wahl. Zusätzlich bietet der CLA EQ eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an. Die Abstimmung geht in Ordnung, kann aber bei weitem nicht an die Finesse der VW-Modelle heranreichen. Viel zu plump und unharmonisch greift die Rekuperation ein, insbesondere die momentane Gas- oder Bremspedalstellung durch den Fahrer wird nicht sonderlich intuitiv berücksichtigt. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Geraudeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls sorgt zwar für spürbare

Karosseriebewegung und auch Seitenwind hat man im Testwagen deutlich gespürt. Wer sich davon aber nicht beirren lässt, wird feststellen, dass der CLA 250+ EQ nicht die Ruhe

verliert und seinen Kurs zuverlässig hält. Moderate Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und Lenkaktionismus des Fahrers vorhanden, der Mercedes bleibt aber sicher kontrollierbar. Die Traktion ist dank Heckantrieb gut, wobei insbesondere beim Abbiegen die Traktionskontrolle durchaus beschäftigt ist, wenn man gedankenlos auf das Gaspedal tritt. Beim ADAC Ausweichtest liefert der CLA eine stimmige Vorstellung ab. Der Stromer zeigt eine leicht verzögerte, aber insgesamt stimmige Reaktion auf Lenkbefehle. Die Energiesparreifen haben bis zu einer bestimmten Geschwindigkeit gute Haftung, darüber schmieren sie seitlich weg. Dabei bremst sich das Auto deutlich ein, so dass schnell wieder Grip gefunden wird. Durch sein effektiv regelndes ESP bleibt das Auto sicher und beherrschbar, auch wenn die Eco-Reifen nicht ideal sind. Lenkungsverhärten tritt nicht auf. Beim dynamischen Durchfahren des Parcours zeigt sich: Sofern das Tempo nicht zu hoch ist, lässt sich der CLA gut beherrschen. Ist man zu schnell, geht das Auto über alle Räder, dann wechselt sich moderates Untersteuern und Übersteuern ab und der CLA braucht mehr seitlichen Freiraum.

2,4 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der Lenkung ist den Ingenieuren insgesamt passend gelungen. Sie fühlt sich zwar etwas synthetisch an und gibt wenig Rückmeldung, an ihrer Zielgenauigkeit gibt es aber wenig auszusetzen. Die Zentrierung ist bis Landstraßentempo angenehm, bei höheren Geschwindigkeiten dürfte die Zentrierkraft ausgeprägter sein. Die Lenkunterstützung kann man in zwei Stufen variiieren (über Dynamic Select). Von Anschlag zu Anschlag sind 2,5 Lenkradumdrehungen erforderlich, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

2,4 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl ist etwas gewöhnungsbedürftig, weil recht synthetisch. Daran kann man sich aber gewöhnen und so im Alltag gut zurecht kommen. Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit ebenso. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der CLA EQ so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis.

1,1 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mercedes bietet eine umfassende Sammlung an Fahrerassistenzsystemen für den neuen CLA an. Ein paar Dinge

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

kosten Aufpreis, aber schon die Serienausstattung ist gut. So findet man immer einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung auch ein Notbremssystem. Wählt man den Drive Assist, wird das System um einen teilautomatischen Spurwechsel- und einen Lenkassistenten erweitert. Einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomat mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie den Standard-Spurwechselassistenten inklusive Ausstiegsassistenten hat man serienmäßig an Bord. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem

Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise in die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Die akustische Tempolimitwarnung lässt sich mit einem Tastendruck am Lenkrad oder am Monitor aus- und einschalten. Die Fahrerüberwachung erfolgt über die Kamera oberhalb des Infotainmentmonitors. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

0,9 Passive Sicherheit - Insassen

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

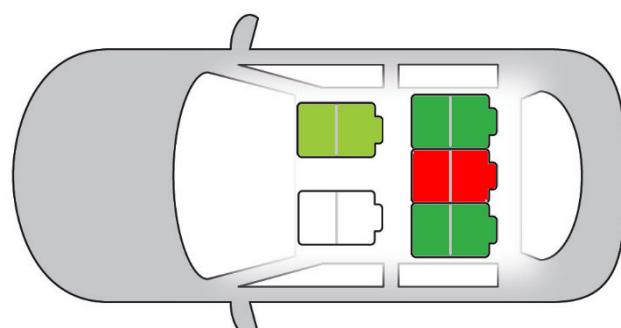
Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft und gegebenenfalls die Fenster weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, so dass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist. Der CLA besitzt ein automatisches Notrufsystem, das im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf an die Mercedes-Zentrale absetzt; dabei werden die wichtigsten Daten zu Position, Unfallschwere usw. übermittelt. Kann die Mercedes-Zentrale nicht erreicht werden, versucht das System die Rettungsleitstelle zu kontaktieren. Der Mercedes teilt gefährliche Situationen wie erkannte Glätte mit der Zentrale und warnt auf diese Weise andere Verkehrsteilnehmer bzw. erhält selbst entsprechende Warnungen.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit vergibt Euro NCAP 89 Prozent der möglichen Punkte, ein gutes Ergebnis. Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz wie auch den äußeren Fondsitzen lassen sich Kindersitze problemlos montieren, auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platzinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Alle elektrischen Fensterheber haben einen sensiblen und wirksamen Einklemmschutz.

Kindersitze

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



Notenskala

grün	sehr gut (0,6 – 1,5)	hellgrün	gut (1,6 – 2,5)	gelb	befriedigend (2,6 – 3,5)	orange
rot	ausreichend (3,6 – 4,5)	rot	mangelhaft (4,6 – 5,5)			

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

1,7 Fußgängerschutz

⊕ Der neue CLA verfügt über eine aktive Fronthaube, d.h. im Falle einer Kollision mit einem Menschen wird die Haube blitzschnell angehoben, so dass mehr Abstand zu harten Bauteilen darunter entsteht. So kann das Verletzungsrisiko für Fußgänger reduziert werden. In den Euro NCAP-Tests konnte der hohe Sicherheitsstandard bestätigt werden, es gibt 93

Prozent der möglichen Punkte im Bereich Fußgängerschutz. Die unnachgiebigen A-Säulen als Hauptverletzungsrisiko bleiben - wie bei fast allen Autos. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personen- und Radfahrererkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

0,8 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest konnte der CLA als 250+ EQ ein überragendes Ergebnis erzielen: 13,4 kWh pro 100 km sind ein neuer Bestwert unter den Elektroautos. Selbst kleinere oder leichtere Modelle konnten bisher nicht annähernd so gut abschneiden. Zumal diese Verbrauchsangabe auch auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A beinhaltet. Um die 85-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 100,0 kWh benötigt. Innerorts liegt der Verbrauch bei knapp unter 11 kWh, außerorts sowie auf der Autobahn bei rund 14 bis 15 kWh/100 km. Legt man den

gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für das CLA Coupé 250+ EQ mit der 85-kWh-Batterie eine Reichweite von 740 km - auch das ist ein neuer Bestwert im ADAC Autotest. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 13,4 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 67 g pro km (Basis Strommix 500 g/kWh). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest das Maximum von 60 Punkten

1,0 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 13,4 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von nur noch 55 mg/km verbunden - daher gibt es keinen Punktabzug, der CLA 250+ EQ erhält im Bereich Schadstoffe ebenfalls die Maximalpunktzahl von 50 Zählern. In der Summe steht der Elektro-Mercedes für ein so kräftiges und schweres Auto ausgezeichnet da, weil er die Höchstpunktzahl im Ecotest von 110 Punkten erzielt - das ergibt natürlich volle fünf Sterne.

3,5

AUTOKOSTEN

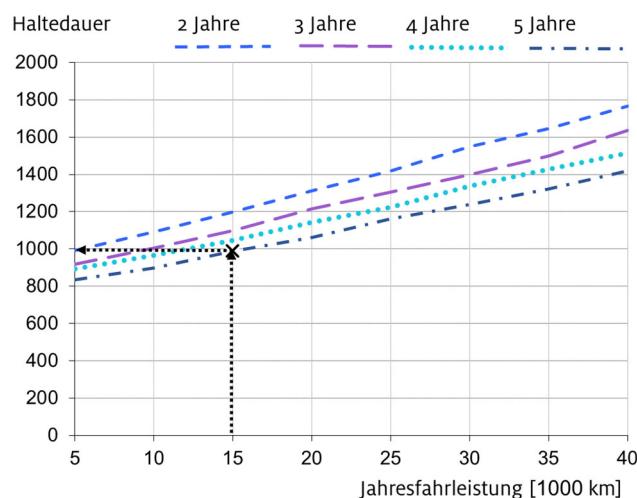
3,5

Monatliche Gesamtkosten

Schon der Grundpreis für das CLA 250+ EQ Coupé fällt mit knapp 56.000 Euro sehr hoch aus. Immerhin sind im Assistenzbereich recht viele Ausstattungen serienmäßig an Bord. Im Komfortbereich hat man aber ziemliche Lücken - so muss man eine Klimaautomatik extra bezahlen, da staunt man nicht schlecht. Das Panoramaglasdach wiederum ist immer an Bord. Das Advanced-Plus-Paket oder das Premium-Paket sind eine Überlegung wert, weil man hier für vergleichsweise moderaten Aufschlag eine Menge einzeln recht teure Extras bekommt, die den CLA zu einem runderen Paket machen und spätestens beim Wiederverkauf sicherlich hilfreich sind. Man liegt dann bei einem Listenpreis von rund 60.000 Euro - eine Menge Geld, aber bei Verbrauch und Reichweite ist das CLA Coupé weitgehend konkurrenzlos bisher. Das wirkt sich auch auf die Unterhaltskosten positiv aus. Die Kfz-Steuer liegt bei 74 Euro pro Jahr - nach 2030, denn bis dahin sind Elektroautos in Deutschland aktuell von der Kfz-Steuer befreit. Aber die Versicherung kommt relativ teuer (Teilkasko Klasse 22, Vollkasko Klasse 25), die günstigere Haftpflicht (Klasse 17) kann das nur bedingt ausgleichen. Knausrig zeigt sich Mercedes bei der allgemeinen Garantie, hier gibt es nur die rudimentären zwei Jahre. Wer mehr will, muss extra zahlen. Auf die Batterie gibt Mercedes die üblichen acht Jahre bis 160.000 km Gewährleistung, wobei eine Restkapazität von 70 Prozent garantiert wird. D.h. der Kunde

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 987 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



muss zumindest eine Reichweitenreduktion von 740 km (Eco-test-Wert) auf unter 520 km akzeptieren, ehe die Garantie des Herstellers greift.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	CLA Coupé 180 Progressive 8G-eDCT	CLA Coupé 200 Progressive 8G-eDCT	CLA Coupé 200 Progressive 4MATIC 8G-eDCT	CLA Coupé 220 Progressive 8G-eDCT	CLA Coupé 220 Progressive 4MATIC 8G-eDCT	CLA Coupé 200 EQ Progressive 8G-eDCT	CLA Coupé 250+ EQ Progressive 8G-eDCT	CLA Coupé 350 EQ Progressive 4MATIC
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1499	4/1499	4/1499	4/1499	4/1499	-	-	-
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	135 (184)	155 (211)	155 (211)	165 (224)	200 (272)	260 (354)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	280/1500	330/1750	330/1750	380/2000	380/2000	335	335	515
0-100 km/h [s]	8,8	8,0	7,9	7,2	7,1	7,5	6,7	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	218	232	228	240	237	210	210	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	4,9 l S	4,9 l S	5,2 l S	5,0 l S	5,3 l S	12,3 kWh E	12,2 kWh E	12,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	111	111	119	113	120	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/26/24	19/26/24	19/26/24	19/26/24	19/26/24	17/25/22	17/25/22	17/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	62	62	78	66	81	74	74	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	958	982	1013	1019	1050	930	991	1067
Preis [Euro]	46.243	48.957	51.158	52.027	54.228	49.421	55.859	60.381

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi
CP = Coupé	TR = Transporter
C = Cabriolet	BU = Bus
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle

Versicherung

KB = Kombi	KH = KFZ-HaftpfL
GR = Van	VK = Vollkasko
GE = Geländewagen	TK = Teilkasko
PK = Pick-Up	PK = Pick-Up

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) [kWh/100 km pro t]	6,7
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,3 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	194/382/382
• Dachlast/Anhängelast [kg]	0/755
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,76
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	n.b. kWh/100 km
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	n.b. g/km

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	200 kW/272 PS
Maximales Drehmoment	335 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	12,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stromfläche/c _w -Wert	2,28 m ² /n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17/225/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.723/1.855/1.468 mm
Leergewicht/Zuladung	2.055/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405/n.b. l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/- kg
Batteriekapazität (netto)	85 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Rastatt

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 95W
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-Primacy 2
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Ecotest-Verbrauch	13,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 67 g/km)
Reichweite	740 km
Innengeräusch 130 km/h	65,0 dB(A)
Fahrzeuggrenze (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.988/522 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/760/760 l

KOSTEN

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

Betriebskosten	88 Euro	Werkstattkosten	91 Euro
Fixkosten	176 Euro	Wertverlust	632 Euro
Monatliche Gesamtkosten		987 Euro	
Steuer pro Jahr		74 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		17/25/22	
Basispreis CLA Coupé 250+ EQ Progressive		55.859 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.06.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	59.476 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.032 km
Auffälligkeiten/Mängel	deutliche Windgeräusche Dachbereich

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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	565 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie (statisch)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	803 Euro ^o (Paket)
Parklenkassistent	803 Euro ^o (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.398 Euro
Head-up-Display	893 Euro
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.470 Euro (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/149 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/607 Euro
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	309 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.178 Euro
Metalliclackierung	ab 893 Euro ^o
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST

(ohne Autokosten)

1,7

AUTOKOSTEN

3,5

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

Stand: Dezember 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	200 kW(272 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	145 kW
maximales Drehmoment	335 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	13,4 kWh/100km/744 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./85 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	100,0 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	4/Fahrstufenhebel

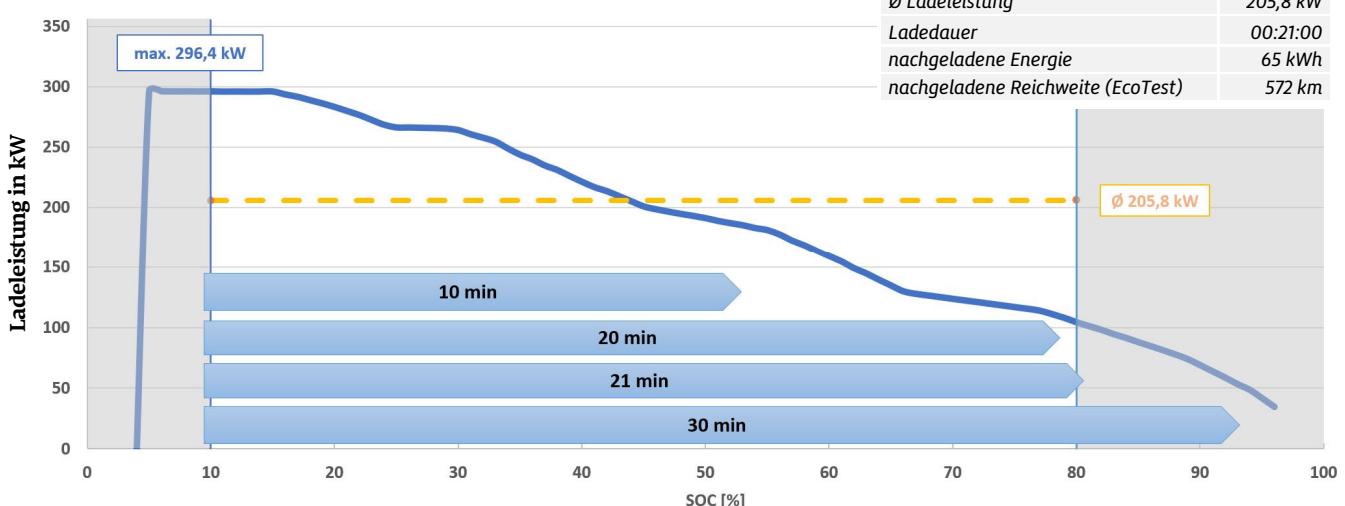
KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	77 - 43,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	77 - 13,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	24,5 - 4,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 320 kW	21 min*

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



ADAC-Messung kursiv

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	50 km Restreichweite
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Knopf Ladeanschluss, Menü

LADEKABEL

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 20 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED am Ladeanschluss)