



## Mercedes-Benz CLA 200d Shooting Brake Urban

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Shooting Brake bezeichnet ursprünglich eine ganz besondere Gattung von Automobilen aus England: Sportwagen, die mit einem Kombiheck ausgestattet wurden. So konnte der sportwagenaffine Landgutbesitzer sportlich-elegant zum Jagen fahren und dennoch das erlegte Wild nach Hause transportieren. Mercedes macht sich das noble Image dieser Fahrzeuge zu Nutze und bezeichnet die Kombimodelle seiner viertürigen Coupés CLA und CLS (noch so eine besondere Bauform) als Shooting Brake. CLA und CLA Shooting Brake basieren auf der A-Klasse und stellen mit ihren schicker gezeichneten Karosserien quasi die edlen Vertreter des Kompaktwagens dar – der getestete 200d Shooting Brake Urban kostet mindestens happige 36.301 Euro. Da Mercedes wie üblich eine vor Sonderausstattungen überquellende Preisliste beilegt, lässt sich der Preis wie beim Testwagen auch auf knapp 50.000 Euro treiben – oder darüber hinaus. Dafür ist die Verarbeitung des Kompaktwagens tadellos. Zum Sommer 2016 wurde der CLA modellgepflegt, dabei hauptsächlich behutsam im Design verändert. Das Sicherheitsniveau ist hoch, serienmäßig ist ein Kollisionswarner verbaut, der auch selbstständig bremsen kann. Weitere sinnvolle Assistenzsysteme sind optional erhältlich. In Sachen Fahrwerk und Lenkung kann der mit adaptiven Fahrwerk ausgestattete Testwagen vollauf überzeugen. Er ist komfortabel und sehr fahrstabil. Bei Bedarf kann der Wagen aber auch zügiger gefahren werden, ohne dass er die Contenance verliert. Der 136 PS starke Diesel des 200d zeigt sich allen Alltagsanforderungen gewachsen und bietet ordentlich Druck. Sportliche Fahrernaturen greifen aber besser zu einem der stärkeren Antriebe. Im EcoTest braucht der Motor durchschnittlich 4,8 l Diesel, ein recht guter Wert. Bei den Emissionen patzt der 2,1 l große Turbomotor aber: Der Stickoxidausstoß ist zu hoch – hier müssen die Schwaben nachbessern, größere Modelle des Herstellers sind bereits mit einem besseren Abgasreinigungssystem ausgestattet. **Konkurrenten:** u. a. Renault Mégane Grandtour, Seat Leon ST, VW Golf Variant

- + Notbremsassistent Serie, hochwertige Verarbeitung, komfortables Fahrwerk, sichere Fahreigenschaften
- vergleichsweise knappes Raumangebot, schlechte Rundumsicht, erhöhte Stickoxidemissionen

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 2,4

### Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,9
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,6

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,9 Verarbeitung

Dem Premiumanspruch seines Herstellers wird der CLA gerecht, er bietet schon in der unteren Mittelklasse eine herausragend gute Verarbeitung. Nachlässigkeiten erlaubt sich der Shooting Brake keine, auch der Kofferraum ist mit hochwertigem Stoff ausgeschlagen. Genauen Beobachtern fällt auf, dass die Verkleidung des Mitteltunnels zwischen den Vordersitzen und der untere Teil des

Armaturenbretts – im Gegensatz zum restlichen Interieur – aus hartem Kunststoff besteht. Ansonsten aber sind die Materialien allesamt von einer angenehm weichen Haptik. Etwas Luft nach oben muss Daimler ja auch für die größeren Modelle lassen.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Die Aufgaben, die im Alltag auf ein Auto zukommen, meistert der CLA ganz gut. Lediglich Rangierstituationen in der Stadt können durch die Fahrzeugmaße erschwert werden – über 4,6 m Länge und knapp über zwei Meter Breite (inklusive Spiegeln) sind vor allem für die Kompaktklasse recht üppig. Seine 11,2 m Wendekreis machen den Mercedes auch nicht gerade wendiger. Praxistaugliche 530 kg maximal erlaubte Zuladung reichen meist aus.

⊕ Richtig gut schlägt sich der CLA Shooting Brake bei der Dachlast: 100 kg dürfen dort transportiert werden. 75 kg

Stützlast verdaut die optionale Anhängerkupplung maximal, genug für zwei E-Bikes samt Träger. Ist alles verzurrt, darf die Reise gern auch über weitere Strecken gehen, denn 1040 km weit kommt man auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs mit einer Füllung – trotz des nur 50 l großen Tanks.

⊖ Wagenheber oder Bordwerkzeug bekommt man von Mercedes genauso wenig wie ein Not- oder Ersatzrad. Dass aber sogar ein Tirefit-System Aufpreis kostet, kann getrost als frech bezeichnet werden. Alternativ und für höheren Aufpreis gibt es Reifen mit Notlaufeigenschaften.

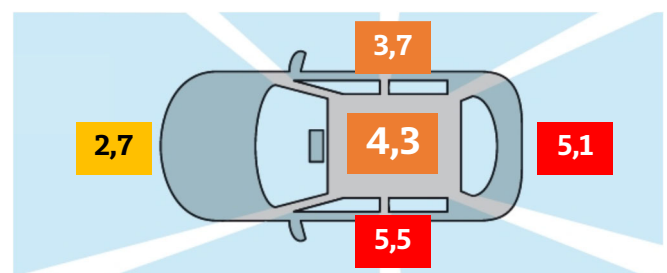
### 3,1 Licht und Sicht

Parksensoren vorn und hinten inklusive selbsttätig lenkendem Einparkassistenten sind optional erhältlich – hat man sie nicht geordert, kann man sich über die recht gut abschätzbaren Karosserieenden freuen. Ebenfalls aufpreispflichtig ist die Rückfahrkamera, diese sollte gekauft werden: Niedrige Hindernisse oder auch kleine Kinder sind hinter dem Kombiheck ansonsten nicht gut zu sehen.

⊕ Für eine prima Ausleuchtung der Straße sorgen die optionalen LED-Scheinwerfer, auch wenn sie keine Kurvenlichtfunktion bieten. Regen stellt für den CLA ebenfalls kein Problem dar, die aufwendige Hebelmechanik der Scheibenwischer sorgt für eine großflächige Reinigung der Scheibe. Gegen Aufpreis sind die Waschdüsen und sogar die Wischwasserschläuche beheizt. Die Rückleuchten sind – sofern man die LED-Scheinwerfer gewählt hat – ebenfalls komplett in LED-Technik gehalten und bieten einen besonderen Clou: Abhängig von der Helligkeit der Umgebung werden Brems- und Blinklicht gedimmt, um nicht nachts den nachfolgenden Verkehr mit den lichtstarken LED-Leuchten zu blenden.

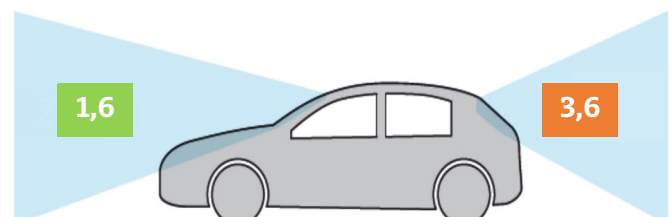
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen.



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Schlecht schneidet der CLS Shooting Brake bei der Rundumsichtmessung ab, da die breiten und schrägen Dachsäulen den Blick nach draußen versperren, zudem sind die hinteren Kopfstützen nicht versenkbar. Nach schräg hinten sieht man quasi nichts vom Umfeld – zum Glück bieten die Außenspiegel ein zufriedenstellendes Blickfeld.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Schon die niedrige Dachlinie und die schräg stehenden Dachsäulen lassen es erahnen: Der Ein- und Ausstieg war im Lastenheft der Entwickler nicht unter den wichtigsten Punkten, frei nach dem Motto: Wer schön sein will, muss leiden. Tatsächlich leiden muss man zwar nicht wirklich, man kommt zufriedenstellend einfach hinein und hinaus. Auf das niedrige Dach muss aber geachtet werden, auch ist der Schweller mitunter hinderlich, die hinteren Türausschnitte außerdem nicht sehr breit.

Die Zentralverriegelung des nicht mit dem optionalen keyless-go System ausgestatteten Testwagens funktioniert mittels der funktionalen Fernbedienung tadellos.

## 2,8 Kofferraum-Volumen

Im Normalfall, also beladen bis zum Kofferraumrollo, bietet der Shooting Brake 345 l Volumen – das ist weniger, als in den Kofferraum der viertürigen Coupévariante passen. Im Gegensatz zu dieser kann man beim Shooting Brake aber die Rücksitze umlegen und das Auto dachhoch beladen. Dann passen 1205 l hinein. Verzichtet man auf das

## 2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum ist zwar im Vergleich mit anderen Kombis dieser Klasse nicht besonders groß, das Format aber ist praktisch und das Ladeabteil nicht zerklüftet. Der Testwagen ist mit einer automatisch öffnenden Kofferraumklappe ausgestattet, die sich Mercedes natürlich extra bezahlen lässt. Per Knopfdruck auf dem Schlüssel, im Innenraum oder an der Heckklappe selbst fährt diese auf und wieder zu – im Alltag ein angenehmes Komfortmerkmal.

⊖ Die an sich ordentliche Nutzbarkeit des Laderaums wird durch die weit in den Öffnungsbereich ragenden Rückleuchten teilweise zunichte gemacht. Zum Premi­umanspruch gehört drüber hinaus eigentlich auch eine ordentliche Ausleuchtung des Kofferraums – der CLA hat hier nur eine einzige Leuchte. An der Heckklappenkante ist zumindest noch eine Lampe installiert, die den Bodenbereich hinter dem Auto ausleuchtet.



Breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren äußeren Kopfstützen im Fond behindern die Sicht nach schräg hinten enorm.

Auf Wunsch leuchtet das Auto nach dem Aus- und Absperren per Scheinwerfer, Rückleuchten und – gegen Aufpreis – auch mit Leuchten in den Spiegeln das Umfeld des Wagens aus.

Umlegen der Sitze und stapelt bis unter das Dach, finden 10 übliche Getränkekisten Platz. Dann sollte aber auf jeden Fall das aufpreispflichtige Gepäcknetz bestellt und verwendet werden. Unter dem Kofferraumboden befinden sich zusätzliche 55 l Stauraum.



Ein Lastesel will und kann der CLA nicht sein. Denn mit nur 345 l Volumen bietet der Kofferraum für eine Kombilimousine erstaunlich wenig Platz. Die sehr schräg gehaltene Heckklappe schränkt den Transport sperriger Gegenstände stark ein.

### 3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich per Hebel oben an der Lehne entriegeln und asymmetrisch geteilt umklappen (links 2/3, rechts 1/3). Für Kleinkram im Kofferraum kann gesorgt werden: Das aufpreispflichtige Laderaum-Paket des Testwagens beinhaltet unter anderem ein Ablagenetz an der Seite und eine für Einkäufe gedachte Klappbox. Serienmäßig gibt es Haken für Einkaufstaschen im Kofferraum.

⊖ Da die Sportsitzausstattung des Testwagens auch die

Rücksitze umfasst, sind die Kopfstützen der äußeren Plätze in Anlehnung an einen Sportschalensitz fest montiert. Dies führt dazu, dass die Rücksitze bei weit zurück geschobenen Vordersitzen nicht mehr umklappbar sind. Auch muss beim Umklappen auf die Gurte geachtet werden. Stellt man die Rücklehnen unaufmerksam wieder auf, können die Gurte im Lehnenschloss eingeklemmt und schlimmstenfalls beschädigt werden.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

⊕ Der Fahrerplatz lässt sich dank des in weiten Bereichen verstellbarem Lenkrad und Sitz so einrichten, dass die meisten Staturen eine angenehme Sitzposition finden. Gegen Aufpreis ist der Fahrersitz elektrisch einstellbar (im Testwagen). Soll auch der Beifahrer in diesen Genuss kommen, ist eine weitere Preiserhöhung zu verkräften. Typisch Mercedes fehlt der rechte Lenkstockhebel, die Scheibenwischfunktionen sind in den Blinkerhebel integriert – nach einer kurzen Gewöhnungsphase funktioniert die Bedienung jedoch tadellos.

An sich ist auch die Klimaanlage problemlos zu steuern – warum das eigentlich übersichtliche Bedienteil aber so niedrig angebracht wurde, ist unverständlich. Will man während der Fahrt die Temperatur oder andere Einstellungen ändern, ist man lange vom Straßenverkehr abgelenkt. Vorbildlich hoch platziert ist dagegen der Bildschirm des Infotainmentsystems – leider ist dessen Menüführung nicht immer selbsterklärend, so dass man mit dem Dreh-Drück-Steller auf dem Mittelunnel mitunter etwas länger nach der gewünschten Einstellung suchen muss. Auch sind nicht alle Funktionen dort zu finden – Fahrassistenteneinstellungen nimmt man im Bordcomputer mittels der Lenkradtasten vor.

Das farbige Display des Bordcomputers zwischen den übersichtlich gestalteten Rundinstrumenten ist hochauflösend und bietet eine gute Ablesbarkeit. Dort befinden sich bis auf die Öltemperatur alle wünschenswerten Informationen zum Fahrzeug und die aktuelle Fahrt.

⊖ Nicht gut gelöst ist die Bedienung der Handbremse,



Die Funktionalität ist weitgehend logisch, die Eingewöhnungszeit kurz. Verarbeitungsqualität und Materialanmutung genügen auch höheren Ansprüchen.

eine Tradition bei Mercedes. Selbst nach der Umstellung auf eine per simplen Tastendruck zu bedienende, elektromechanische Version findet man diese weiterhin vor dem linken Fahrerknien und muss zum Feststellen einen Hebel Drücken und zum Lösen daran ziehen. So ist diese für den Beifahrer nicht erreichbar – obwohl die neuen Systeme theoretisch eine Nothaltfunktion bieten können, falls der Fahrer außer Gefecht gesetzt ist. Dafür muss die Bedientaste aber für andere Insassen erreichbar sein.

Auch die Taste für die Warnblinkanlage könnte besser – also auffälliger – gestaltet sein, sie reiht sich in einer silbernen Schalterleiste mit der Sitzheizung und anderen Funktionen ein.

### 2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der CLA wurde im Zuge der Modellpflege – bei Mercedes MOPF genannt – in Sachen Konnektivität nachgeschärft. Per Apple Carplay oder Android Auto sind die meisten Smartphones integrierbar. Serienmäßig ist im CLA das System „Audio 20 USB“ verbaut, das zwei USB-

Anschlüsse, einen SD-Kartenleser und eine Bluetooth-Schnittstelle zum Telefonieren und Audio-Streaming bietet.

Auch können standardmäßig Apps von Mercedes-Benz genutzt werden und Basisdienste der „mercedes benz me“-



Konnektivitätslösung verwendet werden. Weitergehende Lösungen wie die Fernsteuerung der Lüftung- und Standheizungseinstellungen per Smartphone, die Überwachung der Tankanzeige, das Ver- und Entriegeln, die Fahrzeugortung per GPS und einige Funktionen mehr können per Sonderausstattung dazu gebucht werden. Gegen Aufpreis kann natürlich auch das Fahrzeug selbst technisch auf-

rüstet werden: CD- oder DVD-Laufwerk, (Festplatten-)Navigation mit Live Traffic Information, Radioempfang über DAB+, erweiterte Sprachsteuerung, Verstärkung des Handysignals per Fahrzeugantenne, integrierter SIM-Kartenleser, Harman Kardon Surroundsystem oder ein Bildschirm mit acht statt sieben Zoll Diagonale sind nur die wichtigsten der optionalen Ausstattungen.

## 2,1 Raumangebot vorn

Der CLA ist kein Raumwunder, was sich in einem nur mittelmäßig großzügigen Raumgefühl auf den Vordersitzen ausdrückt. Die Scheiben sind schmal, die Fensterlinie hoch, man kommt sich etwas eingebaut vor – oder aufgehoben, je nach persönlichem Empfinden.

⊕ Die Messwerte attestieren dem CLA viel Platz auf den vorderen Sitzen: Sowohl was Beinfreiheit als auch Kopffreiheit angeht, lässt sich der Fahrersitz für bis zu zwei Meter große Menschen einstellen.

## 3,3 Raumangebot hinten

Auch hinten ist das Raumgefühl nicht sehr großzügig, das nach hinten abfallende Dach schränkt subjektiv zusätzlich ein. Auch in den Messwerten drückt sich dies aus: Bezogen auf Kopf- sowie Beinfreiheit darf man nicht größer als 1,85 m sein, um hinten sitzen zu können, wenn auf dem vorderen Sitz eine 1,85 m große Person Platz genommen hat.



Im Fond reicht der Platz nur für 1,85 m große Mitfahrer.

## 3,9 Innenraum-Variabilität

Die Sitze des CLA Shooting Brake bieten standardmäßig keinerlei Variabilität – hat man wie im Testwagen des Laderaum-Paket als Extra geordert, kann man aber zumindest die Rückenlehne der Rücksitzbank in zwei verschiedenen Stellungen arretieren.

⊖ Mit Ablagen hat der Hersteller gezeigt. Vorn findet man lediglich zwei Becherhalter und kleine Fächer in den Tü-

ren, hinten ausschließlich die Türfächer. Möchte man zumindest noch Taschen an den Rückseiten der Vordersitze und ein paar Ablagen mehr, bitten die Schwaben wieder zur Kasse.

## 2,4 KOMFORT

### 1,9 Federung

Der Testwagen ist mit dem aufpreispflichtigen, adaptiven Fahrwerk ausgestattet. Es passt sich der jeweiligen Fahrsituation an und regelt die Dämpfung entsprechend. Zusätzlich ist es in zwei Stufen (Comfort und Sport) verstellbar. Im Sportmodus ist der Wagen sehr straff gedämpft, für den Alltag ist diese Einstellung nur hartgesottene Sportfahrern zu empfehlen.

In der Standardeinstellung Comfort aber zeigt sich ein ausgewogener Komforteindruck. Grobe Unebenheiten in der Stadt wie Gullideckel oder ähnliches werden von beiden

Achsen gleich gut absorbiert, gleichzeitig poltert das Fahrwerk nicht. Nur auf Kopfsteinpflaster kommen gelegentlich stärkere Stöße über das Lenkrad beim Fahrer an.

Auf der Landstraße versteht es der Mercedes, Bodenwellen zu schlucken und wankt dennoch nicht übermäßig bei zügigerer Fahrt. Bei höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn geht der CLA mit leichtem Nachschwingen über langen Wellen hinweg, lässt sich in Kurven aber nicht aus der Ruhe bringen. Insgesamt eine gute Vorstellung des Fahrwerks, das eine klare Empfehlung verdient.

## 2,3 Sitze

Urban heißt die Designlinie des Testwagens, die unter anderem die zweiflutige Abgasanlage und Sportsitze umfasst. Diese sind an Sportschalensitze angelehnt und verfügen über integrierte und damit nicht verstellbare Kopfstützen, die allerdings nicht für jede Fahrergröße passend sind. Der Seitenhalt der recht stark konturierten Sitze ist gut, die Lehne drückt aber im Lendenwirbelbereich etwas. Die Stütze in diesem Bereich ist zumindest einstellbar,

auch sind die Sitzflächen ausziehbar.

Die Rücksitzbank ist gut konturiert und bietet den außen sitzenden Passagieren etwas mehr Seitenhalt und Sitzkomfort als eine meist übliche, flache Rücksitzbank.

⊖ Der hintere, mittlere Sitz ist sehr unbequem und eignet sich wirklich nur für kurze Strecken. Außerdem sitzt man dort deutlich erhöht, was die ohnehin knapp bemessene Kopffreiheit weiter einschränkt.

## 2,6 Innengeräusch

Der komfortable Eindruck des CLA wird von geringen Windgeräuschen unterstrichen, erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten ist ein Rauschen um die Außenspiegel zu vernehmen. Die Abrollgeräusche sind ebenfalls auf – vor allem im Klassenvergleich - niedrigem Niveau.

Nicht ganz mithalten mit dem guten Akustikniveau der Karosserie kann der Motor. Gerade unter Volllast in den

unteren Gängen knurrt er deutlich dieseltypisch, dröhnt bei höheren Drehzahlen zudem. Bei gleichmäßiger Fahrt aber ist er zwar zu vernehmen, hält sich aber zurück.

Objektive Messungen unterstreichen den durchwachsenden Eindruck: Im Innenraum gemessene 67,1 dB(A) bei 130 km/h im höchsten Gang sind recht gut, bieten aber noch Potential für die Entwickler.

## 3,1 Klimatisierung

Serienmäßig sorgt sich eine manuelle Klimaanlage für die gewünschte Innenraumtemperatur, gegen Aufpreis erleidet dies (wie im Testwagen) eine Klimaautomatik mit zwei für links und rechts getrennt regelbaren Temperaturzonen. Dann kümmert sich auch ein Luftgütesensor um

die automatische Umluftsteuerung. Auch in diesem Kapitel gibt es für einen preislichen Aufschlag noch weitere Extras, wie Sitzheizung vorn, abgedunkelte Scheiben im Fond oder auch eine Standheizung.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen

Der 200d stellt den mittleren der drei erhältlichen Dieselvarianten dar und leistet 136 PS. Sein beachtliches maximales Drehmoment von 300 Nm steht ab 1.400 Umdrehungen zur Verfügung. Damit realisiert der Shooting Brake gute Fahrleistungen: Den für einen Überholvorgang wichtigen Sprint von 60 auf 100 km/h schafft der Wagen in

5,6 s. Bei den Durchzugsmessungen im gleichen Geschwindigkeitsbereich in den Gängen vier, fünf und sechs schlägt sich der Diesel ebenfalls gut – recht schaltfaules Fahren ist möglich. Für richtig sportliche Gefühle fehlen zwar noch einige PS, man fühlt sich aber stets kräftig motorisiert.

### 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Motorbedingte Vibrationen sind vor allem am Lenkrad und den Pedalen spürbar, werden jedoch nie übertrieben präsent oder stören während der Fahrt. Unter 1.300 Umdrehungen und bei hoher Last brummt der CLA merklich, die Schaltempfehlung rät auch zum Herunterschalten. Darüber entwickelt der Motor merklich Drehmoment und zieht druckvoll und gleichmäßig durch, bei 3.200 Um-

drehungen erreicht er seine maximale Leistung, die bis 4.000 Umdrehungen zur Verfügung steht. Bei höheren Drehzahlen lässt er nach, man sollte den nächsten Gang einlegen. Auf Gaspedalbefehle reagiert der Diesel (für einen turboaufgeladenen Selbstzünder) recht spontan und kann schnell Ladedruck und damit Drehmoment aufbauen.

## 1,6 Schaltung/Getriebe

„Erst ein Mercedes mit Automatikgetriebe ist ein richtiger Mercedes!“ – diese Meinung ist recht weit verbreitet. Im Falle des CLA 200d aber lohnt es sich, auch das manuelle Getriebe näher zu betrachten. Außerdem muss man bei dieser Motorisierung das sieben Gänge bietende Doppelkupplungsgetriebe stets mit Allradantrieb kombinieren (was den Mehrpreis stark erhöht).

Die sechs Gänge der handgeschalteten Version lassen sich jedenfalls stets angenehm und auf kurzen Wegen schalten, die Gassen sind darüber hinaus präzise geführt. Der

Rückwärtsgang ist sauber synchronisiert und lässt sich auch bei noch langsam vorwärts rollendem Fahrzeug einlegen. Er ist gegen versehentliches Einlegen gesichert, indem man den Schalthebel dazu nach oben ziehen muss.

⊖ Ärgerlich ist lediglich die im Bereich um 50 km/h nicht ganz glückliche Abstufung zwischen drittem und viertem Gang. Im dritten würde man beim Dahinrollen gerne das Drehzahlniveau spritsparend noch etwas senken, der vierte Gang ist aber zu lang und erst ab 60 km/h wirklich passend, um ohne Brummen zu fahren.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

Der CLA lässt sich kaum aus der Ruhe bringen, Spurrinnen und ähnliches nehmen nur sehr wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Grundsätzlich ist der Wagen leicht untersteuernd ausgelegt: Fährt man eine Kurve zu schnell, schiebt er gut kontrollierbar über die Vorderräder. Das Untersteuern tritt aber erst bei recht hohen Geschwindigkeiten auf, man kann also durchaus sportlich fahren. Darüber hinaus reagiert der Shooting Brake auf einen Lastwechsel (vom Gas gehen oder sogar bremsen) in der Kurve zwar mit einem nach außen drängenden Heck, das im Ernstfall aber vom ESP zuverlässig eingefangen wird.

Sportliche Fahrernaturen schätzen dieses bei Bedarf leicht mitlenkende Heck.

Den ADAC Ausweichtest meistert der Mercedes souverän. Hier wird bei 90 km/h vor einem simulierten Hindernis ruckartig ausgewichen und sofort hinter dem Hindernis wieder in die ursprüngliche Spur gelenkt. Der Stuttgarter Lifestyle-Kombi lenkt beim Ausweichen spontan ein und bleibt stets gut lenkbar, untersteuert also auch in diesem hektischen Moment nicht zu sehr und lässt sich sicher durch die Pylonengasse manövrieren.

### 2,0 Lenkung

Die serienmäßige Sport-Direktlenkung arbeitet mit einer geschwindigkeitsabhängigen Lenkkraftunterstützung. Beim Rangieren lässt sich der Mercedes so problemlos mit einer Hand steuern, während bei schnellerer Fahrt die Lenkkräfte im Sinne einer besseren Fahrstabilität höher ausfallen. Zusätzlich bietet die Lenkung eine vom Lenkwinkel abhängige Übersetzung – je weiter man das Lenkrad einschlägt, desto direkter ist diese. So fährt man engere Kurven mit weniger Lenkwinkelbedarf, was ein sportliches Fahrgefühl vermittelt.

Die Lenkung und das Lenkverhalten des ganzen Fahrzeugs können als durchweg gelungen bezeichnet werden. Es lässt sich zielgenau in Kurven einlenken, die richtige Linie trifft man leicht und auf Anhieb. Nur um die Mittellage zeigt sich die Lenkung etwas unpräzise, hier geht Gefühl für die Vorderachse verloren. Dies geschieht aber auf einem sehr guten Niveau, die Lenkung unterstreicht den souveränen Charakter des Fahrzeugs.

### 3,2 Bremse

Die Bremse lässt sich tadellos dosieren, man hat stets ein gutes Pedalgefühl. Die Messwerte überzeugen dagegen nicht vollständig: 37,2 m Bremsweg aus 100 km/h (Mittel-

wert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bereifung: Michelin Primacy HP der Dimension 225/45 R17 91W) sind ein allenfalls durchschnittlicher Wert.

## 2,2 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

In Sachen Assistenzsysteme überzeugt der CLA mit seinem serienmäßigen aktiven Bremsassistenten, der nicht nur bei geringem Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug warnt, sondern auch bei Kollisionsgefahr die Bremsung des Fahrers unterstützt beziehungsweise selbstständig bremsen kann. Bei stehenden Objekten funktioniert die Erkennung der Kollisionsgefahr mit bis zu 70 km/h, bei sich bewegenden Fahrzeugen bis zu 250 km/h. Die untere Geschwindigkeitsgrenze des Systems liegt bei sieben km/h, eine autonome Bremsung bei sich bewegenden Fahrzeugen ist bis 105 km/h möglich. Auch ein Müdigkeitswarner befindet sich serienmäßig an Bord, genauso wie bei einer Notbremsung blinkende Bremsleuchten.

Gegen Aufpreis kann das Sicherheitsniveau weiter gesteigert werden, ein voll ausgestatteter CLA erkennt Verkehrszeichen, warnt vor einem Verlassen der Fahrspur und im toten Winkel befindlichen Objekten, hält automatisch die eingestellte Geschwindigkeit (auf Wunsch auch in Abhängigkeit vom Abstand zum vorausfahrenden Auto) und bremst im Notfall autonom bei sich bewegenden Fahrzeugen bis 200 km/h.






















### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

Die Sicherheitsausstattung im Fall der Fälle ist umfassend: Neben Front- und Beifahrerairbags und von vorn bis nach hinten durchgehende Kopfairbags stets an Bord. Der Fahrer wird darüber hinaus serienmäßig von einem Knieairbag geschützt. Gegen Aufpreis sind Seitenairbags für die hinteren Passagiere erhältlich. Serienmäßig werden nach einem Unfall durch eine integrierte SIM-Karte relevante Fahrzeuginformationen und der Standort an die Notrufzentrale übermittelt.

⊕ Beim ADAC Crashtest (Stand 10/2013) erhält der CLA insgesamt die vollen fünf Sterne – getestet wurde zwar die viertürige Coupéversion, das Ergebnis ist allerdings auf den Shooting Brake übertragbar. Bei der Bewertung der Insassensicherheit erzielt der CLA 91 Prozent der Punkte.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keine Halterung und sind im Notfall eventuell nicht schnell genug erreichbar.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsssystem	Serie
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	optional
	Tempomat	optional
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



## 2,9 Kindersicherheit

Das Crashtestergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 75 Prozent der Punkte gut aus. Hinten passen zwei Kindersitze in das Auto, der mittlere hintere Sitz ist für per Gurt befestigte Kindersitze der Klasse II und III laut Bedienungsanleitung ohnehin nicht geeignet. i-Size geeignet sind nur die äußeren hinteren Sitze.

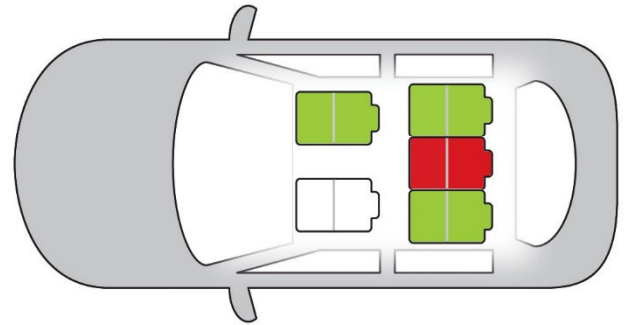
Isofix-Befestigungen befinden sich eh nur dort, auch gegen Aufpreis können weder Beifahrersitz noch mittlerer Rücksitz damit ausgerüstet werden. Eine automatische Beifahrerairbag-Ausschaltung ist aber erhältlich – dieses System erkennt einen Kindersitz, der auf dem Beifahrersitz angeschnallt wird.

Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze problemlos befestigen – entweder per Gurt oder auch mittels Isofix und Ankerhaken. Eine i-Size Freigabe fehlt allerdings. Achtgeben sollte man bei Babyschalen mit Base. Hier ist ein erhöhter Platzbedarf notwendig, der entsprechende Vordersitz lässt sich in diesem Auto nicht mehr ganz zurück schieben. Bei Verwendung einer Base sollte man also unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen

Insassen dann noch genügend Platz haben. Sehr hohe Kindersitze kollidieren außerdem eventuell mit den festen Kopfstützen, darauf sollte geachtet werden.

### 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)

## 3,1 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des CLA ist zufriedenstellend. Der Mercedes verfügt über eine aktive Motorhaube, die bei einem Fußgängerunfall etwas angehoben wird, um das Verletzungsrisiko durch darunter liegende, harte Motor- teile zu minimieren. Bei den EuroNCAP Crashtests erreicht der Wagen 75 Prozent der möglichen Punkte. Die Front-

scheibe birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko und vermag ein besseres Ergebnis.

⊖ Besondere Fußgängerschutzsysteme wie ein voraus- schauendes Fußgänger-Notbremsssystem oder gar ein Nachtsichtsystem sind für das Fahrzeug nicht erhältlich.

## 4,1 UMWELT/ECOTEST

### 2,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz des CLA 200d Shooting Brake wird im EcoTest ermittelt und liegt bei 152 g/km, woraus sich ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 l auf 100 Kilometer ergibt. Innerorts verbraucht das Mercedes 5,4 l, außerorts 4,2 l und auf der Autobahn 5,3 l pro 100 km.

### 5,5 Schadstoffe

⊖ Die Bewertung fällt im Bereich Schadstoffe mau aus. Ursächlich ist vor allem das nicht sehr aufwendige System zur Vermeidung von Stickoxiden. Vor allem beim anspruchsvollen Autobahntest stößt der nur mit einem NO<sub>x</sub>-Speicherkat ausgestattete Wagen eine hohe Menge der gesundheitsschädlichen Emissionen aus. Ein zusätzliches Reinigungssystem per Harnstoffeinspritzung, wie es in größeren Mercedes-Modellen eingesetzt wird, könnte den

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	5,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	4,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Schadstoffausstoß senken.

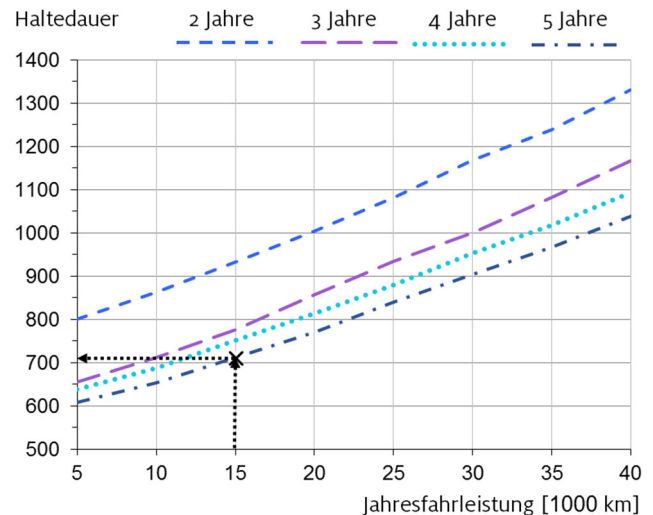
Das EcoTest-Ergebnis fällt aufgrund der Schadstoffemissionen mit einer Gesamtpunktzahl von 36 und nur zwei von fünf Sternen schlecht aus.

## 2,4 AUTOKOSTEN

Das getestete Modell kostet mindestens 36.301 Euro – selbst, wenn sich typische Kombikäufer wie Familien zugunsten der extravaganten Optik mit dem knappen Platzangebot anfreunden können, muss also noch eine ordentlich finanzielle Hürde überwunden werden. Der Testwagen mit einiger sinnvoller oder auch schicker Ausstattung wie der Rückfahrkamera oder auch der (in 12 Farben verstellbaren) Ambientebeleuchtung bleibt nur sehr knapp unter 50.000 Euro. Den Preis weiter zu steigern, bedarf übrigens keiner großen Anstrengung, es lauern noch viele Sonderausstattungen in der Preisliste. Die steuerliche Belastung für den Halter liegt bei 253 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen sind nicht sehr preisgünstig (Haftpflcht: 19, Teilkasko: 24, Vollkasko 23). Auf Neufahrzeuge gibt Mercedes zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, gegen Aufpreis sind Garantiepakete erhältlich, die das Auto bis zu 10 Jahre lang versichern. Gegen Durchrostung hat ein Mercedes 30 Jahre Garantie, dazu muss das Auto aber durchgehend vom Markenhändler scheckheftgepflegt sein.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 711 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	180	200	220 4Matic	250	250 4Matic	180d	200d	220d
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.595	4/1.595	4/1.991	4/1.991	4/1.991	4/1.461	4/2.143	4/2.143
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	115 (156)	135 (184)	155 (211)	160 (218)	80 (109)	100 (136)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1.250	250/1.250	300/1.200	350/1.200	350/1.200	260/1.750	300/1.400	350/1.400
0-100 km/h [s]	9,1	8,2	7,2	6,8	6,7	11,9	9,7	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	225	235	240	240	200	215	228
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5   S	5,6   S	6,7   S	6,6   S	6,9   S	4,1   D	4,1   D	4,0   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	128	130	154	151	160	101	108	105
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/19	20/26/21	17/25/24	17/25/24	17/25/24	19/23/24	19/23/24	19/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	98	102	158	152	170	154	235	229
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	677	720	797	780	874	646	685	756
Preis [Euro]	29.485	32.844	37.497	37.699	45.779	32.130	34.659	39.193

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor, Turboaufladung, NOx-Speicherkat	
Hubraum	2.143 ccm
Leistung	100 kW / 136 PS (bei 3.200 1/min)
Maximales Drehmoment	300 Nm (bei 1.400 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km	4,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	111 g/km
cW-Wert/Stirnfläche	0,27 / 2,21 m <sup>2</sup>
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	225/40R18
Länge/Breite/Höhe	4.640/1.777/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530 kg/520 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1.500 kg
Kofferraumvolumen	495 l
Stützlast/Dachlast	75 kg/100 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	50 l / -
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Ungarn, Kecskemet

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,6 s
Elastizität 60 – 100 km/h (4./5./6.Gang)	8,3/11,5/15,0 s
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.150 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy HP
Wendekreis links/rechts	11,05/11,15 m
EcoTest-Verbrauch	4,8 l/100 km
Stadt/Land/BAB	5,4/4,2/5,3 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	127 g/km (WTW* 152 g/km)
Reichweite	1.040 km
Innengeräusch 130km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.520 kg/530 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	345 l/705 l/1.205 l

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

Betriebskosten	<b>78 Euro</b>	Werkstattkosten	<b>90 Euro</b>
Fixkosten	<b>130 Euro</b>	Wertverlust	<b>413 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>711 Euro</b>		
Steuer pro Jahr	235 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/24		
Basispreis Mercedes CLA 200d SB Urban	36.301 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.04.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	49.070 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.567 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## 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	1.238 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.041 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- /Lichtsensor	452 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	298 Euro°/298 Euro°/1.023 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	803 Euro°
Parklenkassistent (im Paket)	803 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	399 Euro°/nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	3.522 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	655 Euro

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/nicht erhältlich
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	nicht erhältlich/Serie
Spurassistent (ohne Lenkeingriff)	536 Euro°
Spurwechselassistent (Toter-Winkel-Warner)	536 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/60 Euro°/Serie/506 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.071 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/607 Euro°
Automatisch abblendender Innen-/Außenspiegel	369 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	345 Euro°/nicht erhältlich
Lenkradheizung	nicht erhältlich
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/184 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	940 Euro
Metalliclackierung	762 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.119 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,8**

### AUTOKOSTEN

**2,4**

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

Stand: September 2016  
 Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.