



Mercedes A 200 d Limousine Progressive 8G-DCT

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Nicht erst seit kurzem versuchen die Automobilhersteller, durch diverse Derivate ihrer Modelle jede noch so kleine Nische zu besetzen beziehungsweise zu schaffen. Mercedes hat zum Beispiel Coupé-Varianten der SUVs GLE und GLC im Angebot. Auch bei der seit zwei Jahren erhältlichen A-Klasse hat der Kunde die Qual der Wahl: Neben der fünftürigen Steilheck-Limousine gibt es noch das "viertürige Coupé" CLA nebst dessen Kombi-Ableger CLA Shooting Break. Dazu kommt die SUV-Variante GLA und eben die hier im Autotest befindliche Limousine. Diese bietet weniger Kofferraumvolumen als das 14 Zentimeter längere CLA Coupé, dafür aber dank der höheren Dachlinie deutlich mehr Platz auf der Rücksitzbank.

Auf den Vordersitzen unterscheidet sich die Limousine nicht von den anderen Versionen der A-Klasse und nur leicht vom GLA: Eine auf den ersten Blick wertige Anmutung paart sich mit Verarbeitungsschwächen im Detail und einem recht komplexen Bediensystem, das zwar viele Funktionen, aber hohes Ablenkungspotential bietet. Der 150 PS starke Dieselmotor im Testwagen kombiniert einen Verbrauch von 5,1 Litern pro 100 Kilometer mit mustergültig gereinigten Abgasen. Er hat stets ausreichend Kraft, läuft aber gerade bei niedrigen Drehzahlen rau. Auch das an sich schnell und recht ruckfrei schaltende Doppelkupplungsgetriebe in unserem Testmodell hat uns nicht überzeugt, zu zögerlich agiert es gerade beim Anfahren und nach dem Abbiegen. So steht man öfters ungewollt im Weg.

Fahrwerk und Lenkung dagegen geben wenig Anlass zur Kritik, Mercedes hat die kleine Limousine fahrsicher und betont komfortabel abgestimmt. Die größte Hemmschwelle beim Kauf einer A-Klasse Limousine stellt natürlich ganz in der Tradition der Marke der Kaufpreis dar. Zum eh schon happigen Testwagen-Grundpreis von über 36.000 Euro kommt noch einiges hinzu, weil Mercedes sehr gerne Aufpreise für Kleinigkeiten verlangt. Im Grundmodell der A-Klasse ist nicht einmal der Becherhalter Serie. So kostet der Testwagen dann schon fast 55.000 Euro - ein ganz schöner Batzen für eine kompakte Limousine mit 150 PS. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3 Limousine, Honda Civic Limousine, Mazda 3 Stufenheck, Mercedes CLA, Toyota Corolla Limousine.

- +** umfangreiche Sicherheitsausstattung, agile und sichere Fahreigenschaften, guter Fahrkomfort, saubere Abgase
- Bediensystem mit großem Ablenkungspotenzial, hoher Grundpreis, kleinliche Ausstattungspolitik, nur Halogenscheinwerfer Serie

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **2,7**

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|------------|
| | Familie | 3,4 |
| | Stadtverkehr | 3,2 |
| | Senioren | 3,4 |
| | Langstrecke | 2,6 |
| | Transport | 3,8 |
| | Fahrspaß | 2,6 |
| | Preis/Leistung | 2,4 |

Ecotest **★★★★☆**

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung kann die neue A-Klasse nicht restlos überzeugen. Zwar macht das Interieur besonders mit den Optionen des Testwagens einen wertigen Eindruck, bei genauerem Hinsehen und Tasten kann der Kompaktwagen dem Markenslogan „Das Beste oder nichts“ aber nicht vollauf gerecht werden. So wackelt der Lichtschalter beim Anfassen, die Türen fallen nur bei schwungvollem Zuziehen ins Schloss, und die Lenkstockhebel wirken billig und wenig stabil.

3,2 Alltagstauglichkeit

Die Allradversionen der A-Klasse sind mit einem 51 Liter großen Tank ausgerüstet, während die Fronttriebler mit lediglich 43 Liter Kraftstoffvorrat zurecht kommen müssen. Ab 190 PS können auch diese optional vom großen Tank profitieren. Der Testwagen hat also nur 43 Liter zur Verfügung, kommt damit aber dennoch respektable 840 km weit - der mit 5,1l/100 km nicht allzu hohe Verbrauch hilft. Bei den Transportqualitäten hat der Stuttgarter Klassenübliches zu bieten: Die mögliche Zuladung beim Testwagen beträgt 450 kg, davon können bis zu 75 kg auf dem Dach transportiert werden; eine Dachreling, die die Montage eines Dachträgers vereinfacht, ist wie bei Limousinen

2,7 Licht und Sicht

Alles, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte, kostet für den kompakten Stuttgarter Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahr- und 360-Grad-Kamera sowie ein Parkassistent.

⊕ Ab Werk ist die A-Klasse lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, gegen Aufpreis sind zwei unterschiedliche LED-Scheinwerfersysteme erhältlich. Das im Testwagen verbaute teurere Multibeam-LED-Licht bietet eine



Breite Dachsäulen und die schmale, hoch ansetzende Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten ein.

Auch in puncto Materialqualität gibt es beim kleinen Mercedes Licht und Schatten: Bis zur Höhe der Luftaustrittsdüsen schmeichelt der Benz Augen und Händen mit wertigen Materialien, darunter kommt jedoch ausschließlich kratzempfindliches Hartplastik zum Einsatz.

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

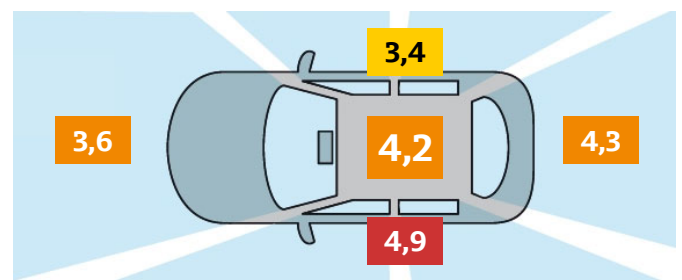
üblich nicht zu haben. Die Anhängelast liegt bei 1,6 Tonnen für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Der gemessene Wendekreis fällt mit 11,2 m nicht zu groß aus. Mit ihren 4,55 m Länge und 2,00 m Breite inklusive der Außenspiegel kann man die kompakte Limousine auch noch gut in der Stadt bewegen.

⊖ Ab Werk befindet sich nichts an Bord, was einem im Falle einer Reifenpanne weiterhilft. Gegen Aufpreis gibt es immerhin ein Reifenreparaturset sowie Reifen mit Notlaufeigenschaften.

Kurvenlichtfunktion und verfügt über einen Fernlichtassistenten, der dynamisch andere Verkehrsteilnehmer

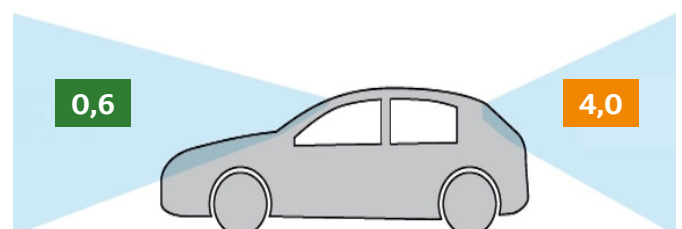
Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



ausblendet; zudem bietet es ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. Die nächtliche Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht ist hell und bietet einen sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für die A-Klasse leider nicht erhältlich.

Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber dank der klassisch gestalteten Karosserie vernünftig

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn wie hinten zufriedenstellend. Neben dem recht hohen und breiten Schweller wird dies vor allem durch die tiefe Sitzposition erschwert. Vorn sitzt man 39 Zentimeter über der Fahrbahn, wenn der Sitz ganz nach unten gestellt ist. Erschwerend kommt hinzu, dass in der ersten Reihe keine Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden sind.

3,2 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst 335 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 685 Liter verstauen..

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist nicht zu haben - im Rahmen des Keyless-Pakets kann man die Heckklappe dennoch auch per Fußschwenk unter die Heckstoßstange öffnen. Sie öffnet nach Entriegelung nämlich über ein Federsystem selbstständig.

Typisch Limousine ist die Kofferraumöffnung nicht allzu groß. Die Ladekante ist mit 66 cm angenehm niedrig, allerdings gibt es für die A-Klasse keinen verstellbaren Ladeboden, weshalb beim Entladen eine 13 Zentimeter hohe Stufe überwunden werden muss.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Als Style ist die A-Klasse ab Werk mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Kofferraum aus einfach und ohne großen Kraftaufwand entriegeln und umlegen. Die Gurtschlösser rastet man dann am besten in den dafür vorgesehenen Schlitzen ein, sonst kann man den Gurt beim Wiederaufstellen der Lehne einklemmen - immerhin nicht in den Schlössern der Lehnenentriegelung.

abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind dank der flachen Motorhaube gut zu erkennen, hinten fällt dies aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante deutlich schwerer.

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

⊖ Die Mercedes A-Klasse ist mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet, gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem zu haben. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe und fällt deutlich größer aus als bei der fünftürigen Schrägheckversion (275 l).

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

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Die A-Klasse ist das erste Mercedes-Modell mit dem neuen Bediensystem MBUX. Im Testwagen war das System mit den optionalen 10,25 Zoll großen Displays verbaut (Serie: sieben Zoll). Bei diesem Bediensystem hat der Fahrer die Wahl, ob er Befehle über die beiden Touchflächen am Lenkrad, das optionale Touchpad auf der Mittelkonsole, die Touchfunktion des Infotainmentsystems selbst oder die Sprachsteuerung eingibt, wobei man mit letzterer natürlich nur ausgewählte Funktionen steuern kann.

Die Bedienstruktur des neuen Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell, hier ist Mercedes ein großer Fortschritt gelungen. Die Handhabung mit den beiden Touchpads ist allerdings mühsam, da man nicht so zielgenau und schnell durch die Menüs navigieren kann wie mit dem Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Gleiches gilt für den Bordcomputer bzw. die Funktionen des digitalen Kombiinstrument, das sich über die linke Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Der Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell mutet vielleicht nicht so modern an, war in seiner Handhabung aber das merklich zielsicherere Eingabegerät. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkereglern, ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig kommt die A-Klasse mit dem MBUX-Bediensystem samt den "erweiterten Funktionen". Die online-basierte Sprachbedienung ist also genauso an Bord wie der Wifi-Hotspot. Auch digitaler Radioempfang ist serienmäßig wie auch die Möglichkeit der Bluetooth-Anbindung und USB-C-Schnittstellen. Darüber rangieren noch die beiden MBUX-Pakete namens advanced und high-end, mit denen dann noch viele weitere Funktionen in die kleine Benz-Limousine einziehen. Ein Festplattenavigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen gibt es beispielsweise, das optional über eine Augmented Reality-Funktion verfügt. Anstatt der Navikarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepefeile ergänzt. Wer die Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay spiegeln möchte, kann die Schnittstelle Apple CarPlay oder Android

Abgesehen davon gibt die Bedienung der neuen A-Klasse wenig Rätsel auf. Die wenigen verbliebenen Schalter im stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar, die Klimabedieneinheit ist nun höher positioniert und damit besser zu bedienen als im Vorgängermodell. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur umständlich über Wipptasten und der Wert wird nicht direkt im Bedienteil, sondern unten auf dem Infotainmentdisplay eingeblendet.



Die Verarbeitung und Materialauswahl im Innenraum des kleinen Mercedes gehen in Ordnung - Premium sind sie jedoch nicht. Bei der Bedienung wechseln Licht und Schatten. Grundsätzlich ist die Logik des neuen Bediensystems "MBUX" gelungen, die Ansteuerung der Funktionen durch die Touchpads gelingt jedoch nicht immer und lenkt doch zu sehr vom Verkehrsgeschehen ab.

Auto ordern.

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich noch in Grenzen hält: Aktuell können nur wenige Mercedes-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteissituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle werden in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen können.

Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich: kabellose Smartphone-Ladestation samt NFC und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung/Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen punktet die A-Klasse mit einem großzügigen Platzangebot. Allein bei der nur durchschnittlichen Innenbreite merkt man dem Stuttgarter an, dass

3,2 Raumangebot hinten

Im Fond fällt das Platzangebot im Klassenvergleich nicht sonderlich großzügig aus, hier finden bis zu 1,95 Meter große Mitfahrer genügend Beinfreiheit vor - wenn die Vordersitze wie bei dieser ADAC Messung üblich für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit limitiert das Platzangebot allerdings wieder auf etwa 1,85 Meter große Passagiere. Das Raumgefühl leidet etwas unter dem Mitteltunnel, den schmalen Seitenfenstern und der hohen Seitenlinie. Vorn wie hinten wird das subjektive Raumgefühl gegen Aufpreis durch ein Panoramadach aufgelockert.

3,3 Innenraum-Variabilität

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

2,4 KOMFORT

2,0 Federung

Standardmäßig ist die A-Klasse mit einem konventionellen Fahrwerk (Komfortfahrwerk) ausgestattet. Gegen Aufpreis stehen zudem ein Komfortfahrwerk mit 15 mm Tieferlegung und wie im Falle des Testwagens ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern zur Wahl. Sind diese an Bord, verbaut Mercedes an der Hinterachse auch eine Mehrlenkerkonstruktion statt der einfachen Verbundlenkerachse.

⊕ Die kleine Limousine bietet mit den optionalen Adaptivdämpfern einen gelungenen Federungskomfort, es sind zusätzlich zur automatischen adaptiven Verstellung noch zwei verschiedene Grundmodi auswählbar - bewertet wird im ADAC Test die Standardeinstellung, hier der Comfortmodus. Besonders auf der Landstraße und Autobahn gibt sich der

2,3 Sitze

Der Sitzkomfort auf der tief montierten Rückbank geht in Ordnung, lange Zeit möchte man dort allerdings nicht sitzen. Die Sitzfläche steigt nach vorn hin kaum an, die Oberschenkel-

er der Kompaktklasse entspringt. Die Beinfreiheit reicht auch für zwei Meter große Personen aus, die dabei noch eine Handbreit Luft überm Scheitel haben.



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

und fassen sogar ebenfalls Ein-Liter-Flaschen.

Wer Wert auf Becherhalter legt, muss dafür bei der A-Klasse in die Tasche greifen. Sowohl vorn als auch hinten sind diese im Grundmodell nicht enthalten.

kleine Benz alle Mühe, sachte schwingend über Bodenwellen zu rollen. Im Stadtverkehr schlägt sich der Mercedes ebenfalls gut, nur manchmal kommen Einzelhindernisse wie Kanaldeckel und Teerflicken deutlicher durch.

Die Spreizung zwischen den beiden anwählbaren Fahrwerksmodi Sport und Comfort ist deutlich, der Sportmodus wird für die meisten Fahrernaturen aber zu straff sein. Der standardmäßige Comfortmodus passt da besser zum Limousinencharakter - der zweifellos komfortable, aber gerade außerorts doch sehr wogende Fahreindruck mag allerdings auch nicht für jeden das richtige sein. Eine Probefahrt kann klären, welches der zur Verfügung stehenden Fahrwerke das individuell richtige ist.

auflage ist dementsprechend mau. Die Lehne ist ordentlich konturiert und bietet dadurch etwas Seitenhalt. Angesichts des hohen Basispreises ungewöhnlich: Die hintere Mittelarmlehne

kostet Aufpreis. Für Erwachsene ist sie aber sehr angenehm und sollte daher mitbestellt werden.

⊕ Die A-Klasse ist als Progressive mit Komfortsitzen ausgestattet, die u. a. eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe haben. Die Vierwege-Lordosenstütze kostet allerdings Aufpreis. Ebenso kostenpflichtig kann man eine vollelektrische

Sitzeinstellung mit Memory- und Massagefunktionen für die Vordersitze ordern. Die gut konturierten Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt, wer davon mehr wünscht, kann die Sportsitze wählen. Diese bringen neben mehr Halt aber auch Nachteile wie integrierte Kopfstützen und weniger Platz auf der Rückbank mit sich, weil die Lehnen dicker sind.

3,0 Innengeräusch

Mit gemessenen 68,8 dB(A) bei Tempo 130 ist die Limousinenversion der A-Klasse nicht sonderlich leise. In diesem Geschwindigkeitsbereich dominieren die Windgeräusche, die nicht allzu laut ausfallen. Vom Motor hört man wenig, solange

man ihm keine hohen Drehzahlen abverlangt. Seitens des Fahrwerks sind bei groben Unebenheiten mitunter Poltergeräusche zu vernehmen, die Abrollgeräusche sind ebenfalls etwas erhöht.

2,8 Klimatisierung

Serienmäßig ist die A-Klasse mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Variante erhältlich. Für die kalten Tage des Jahres bietet der Mercedes gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze, Lenkradheizung

sowie eine Standheizung. Ebenso in der Optionsliste findet man belüftete Vordersitze und getönte Scheiben für den hinteren Bereich.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbodiesel leistet 150 PS und sorgt für mehr als ausreichende Fahrleistungen. Von null auf hundert km/h beschleunigt die A 200 d Limousine in 8,2 Sekunden, bei für die 150 PS beachtlichen 227 km/h setzen der Limousine die Fahrwiderstände Grenzen. Den Überholvorgang von 60 auf 100

km/h erledigt der Stuttgarter in 4,8 Sekunden. Das schnelle Ansprechen des Motors nach dem Abbiegen ermöglicht ein sehr zügiges Einfädeln in den fließenden Verkehr, von 15 auf 30 km/h vergeht nicht ganz eine Sekunde.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Vibrationen sind dem Diesel nicht fremd, im Gegenteil. Im Leerlauf und zum Beispiel auch, wenn man im Eco-Modus des Getriebes fährt und beim Ausrollen der Motor abgekoppelt im Leerlauf betrieben wird, kommen knackige Vibrationen zu den Fahrgästen durch. Ab etwa 1.500 Touren bessert sich der Lauf, dann gibt es wenig Kritik am Vibrationsverhalten. Da der Diesel

aber oft bei niedrigen Drehzahlen betrieben wird, ist der Antriebskomfort insgesamt weit von dem Niveau entfernt, das man von einem Mercedes erwarten würde.

⊕ Die Leistungsentfaltung und auch das Ansprechen des Motors sind gut, da gibt es keine Klagen.

1,7 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Diesel in der A 200 d Limousine mit einem Sechsgang-Handschalter verheiratet, der Testwagen hat das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe verbaut.

Die Schaltstrategie des Getriebes kann nicht recht überzeugen. Vor allem das Ansprechverhalten beim Anfahren und nach Gaspedalbefehl aus gleichmäßiger Fahrt heraus wirkt unsouverän - was gerade angesichts des kräftigen Motors schade ist. Das Getriebe braucht lang oder sehr lang, bis es sich für einen passenden Gang entschieden hat und den Kraftschluss herstellt. Im schlimmsten Fall rollt man langsam in die Kreuzung

hinein, statt zügig anzufahren. Es dauert, bis man sich an das Verhalten des Getriebes gewöhnt hat und auch dann ist es nicht so, wie man sich das von einer Mercedes-Limousine vorstellt.

⊕ An der Bedienbarkeit gibt es nichts zu kritisieren. Der Wählhebel ist ideal am Lenkstock angebracht und dort bestens zu erreichen. Die Abstufung der acht Vorwärtsgänge ist gut gewählt, die Drehzahlanschlüsse zwischen den Fahrstufen passen. Im Eco-Modus schaltet der Mercedes möglichst in den Leerlauf, sobald man vom Gas geht. Erkennen die Sensoren des

Autos andere Verkehrsteilnehmer voraus, lässt der kleine Benz aber mitunter auch die Fahrstufe eingelegt und nutzt die Bremswirkung des Motors. Im recht lang übersetzten achten

Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit entspannten 1.900 Umdrehungen pro Minute.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Die Aufbaubewegungen halten sich in angenehmen Grenzen, im Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks sind sie spürbar geringer als im Comfort-Modus. Beim ADAC Ausweichtest liefert die A-Klasse eine sehr

überzeugende Vorstellung ab. Der Stuttgarter lässt sich präzise und zügig durch die Pylonengasse dirigieren, dabei verhält sich der Schwabe jederzeit sicher und bestens kontrollierbar. Das ESP regelt sensibel und nur im nötigen Rahmen. Die Traktionskontrolle arbeitet gefühlvoll und unterbindet durchdrehende Räder weitestgehend.

1,9 Lenkung

Ordert man wie im Falle des Testwagens die adaptive Dämpferregelung, gibt es die variabel übersetzte Direktlenkung oben-drein.

⊕ Die Abstimmung der Direktlenkung ist den Ingenieuren gut gelungen. Sie wurde um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standardlenkung ausgelegt, wird aber mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag

weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten.

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 nur 2,7 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht die A 200 d Limousine nach 33,9 m (Durchschnittswert aus zehn Einzelmessungen) - ein guter Wert. Das Pedalgefühl kann

rundum überzeugen - die Bremse spricht gut an und lässt sich feinfühlig dosieren.

1,3 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist für ein Fahrzeug der Kompaktklasse sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremsystem und erkennt sogar Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist bei diesem Paket ebenfalls an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise auf die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung zeigt die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an. Die erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung kann man gegen Aufpreis direkt in die Anstandsregeltempomaten übernehmen. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Mercedes A-Klasse erreicht im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm sehr gute 96 Prozent der erreichbaren Punkte. Der Benz schützt die Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Knieairbag), Seitenairbags für die äußeren Fondinsassen stehen gegen Aufpreis zur Verfügung. Die Kopfstützen bieten vorn für bis zu 1,95 m, hinten für bis zu 1,80 m große Insassen Schutz.

Gegen Aufpreis lässt sich die A-Klasse mit dem präventiven Crashsystem Pre-Safe ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann einen Schutzreflex auslösen. Das Gehör koppelt sich kurz ab und schützt sich so vor den lauten Crashgeräuschen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,1 Kindersicherheit

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

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

1,2 Fußgängerschutz

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

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

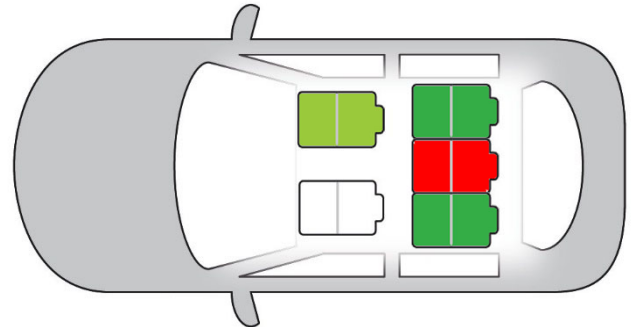
Im ADAC Ecotest kommt die A 200 d Limousine auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,1 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 162 g/km, wofür der Schwabe 29 von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,7 l, außerorts bei 4,4 l und auf der Autobahn bei 5,8 l Diesel pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionswerte liegen auf durchgehend niedrigem Niveau, dafür gibt die vollen 50 Zähler. Zusammen mit den CO₂-Punkten landet die A 200 d Limousine bei 79 Punkten und erreicht damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Die gute Abgasreinigung stellte der Wagen auch bei einer Fahrt im realen Straßenverkehr (PEMS-Messung) unter Beweis.

Kindersitze

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



Notenskala

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

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

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt die A 200 d Limousine auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,1 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 162 g/km, wofür der Schwabe 29 von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,7 l, außerorts bei 4,4 l und auf der Autobahn bei 5,8 l Diesel pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionswerte liegen auf durchgehend niedrigem Niveau, dafür gibt die vollen 50 Zähler. Zusammen mit den CO₂-Punkten landet die A 200 d Limousine bei 79 Punkten und erreicht damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Die gute Abgasreinigung stellte der Wagen auch bei einer Fahrt im realen Straßenverkehr (PEMS-Messung) unter Beweis.

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 5,7 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |
| Landstraße | 4,4 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |
| Autobahn | 5,8 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |
| Gesamtverbrauch | 5,1 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

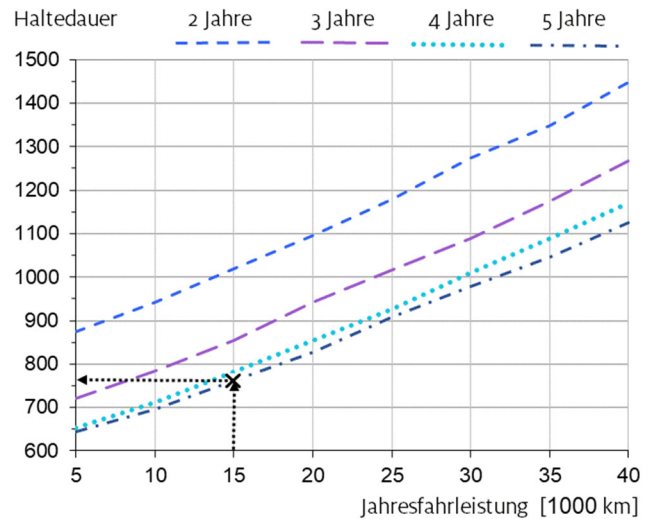
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Die A 200 d Limousine kostet mit Doppelkupplungsgetriebe in der Ausstattung Progressive 36.587 Euro - eine Menge Geld für ein Kompaktklasse-Auto. Bei dem Preis würde man sich mehr Ausstattung wünschen, aber Mercedes bleibt sich treu und verlangt für vieles, was schön, komfortabel und sicher ist, einen saftigen Aufpreis. Andererseits wird dieser Variante eine gute Wertstabilität attestiert, so dass sich der absolute Wertverlust trotz des hohen Anschaffungspreises noch in Grenzen hält. Die Steuer beträgt 250 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen befinden sich noch in einem erträglichen Rahmen (Haftpflicht 17, Teilkasko 23, Vollkasko 22).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 762 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | A 180 | A 200 | A 250 e 8G-DCT | A 250 7G-DCT | A 160 d | A 180 d | A 200 d | A 220 d 4MATIC 8G-DCT |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-------------------|-----------------|----------|----------|-----------|-----------------------------|
| Aufbau/Türen | ST/4 | ST/4 | ST/4 | ST/4 | ST/4 | ST/4 | ST/4 | ST/4 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1332 | 4/1332 | 4/1332 | 4/1991 | 4/1461 | 4/1461 | 4/1950 | 4/1950 |
| Leistung [kW (PS)] | 100 (136) | 120 (163) | 160 (218) | 165 (224) | 70 (95) | 85 (116) | 110 (150) | 140 (190) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 200/1460 | 250/1620 | 450/0 | 350/1800 | 240/1750 | 260/1750 | 320/1400 | 400/1600 |
| 0-100 km/h [s] | 9,3 | 8,3 | 6,7 | 6,3 | 12,5 | 10,7 | 8,7 | 6,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 216 | 230 | 240 | 250 | 196 | 206 | 227 | 240 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 5,9 S | 5,8 S | 0,9 S | 6,8 S | 4,4 D | 4,4 D | 4,7 D | 5,0 D |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | 120 | 120 | 31 | 134 | 105 | 105 | 121 | 119 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 16/21/21 | 15/22/21 | 19/23/24 | 14/23/23 | 19/22/22 | 19/22/22 | 17/22/23 | 14/23/23 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 108 | 104 | 28 | 158 | 186 | 186 | 246 | 264 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 676 | 708 | 700 | 801 | 686 | 687 | 716 | 799 |
| Preis [Euro] | 29.122 | 31.448 | 37.161 | 37.694 | 29.643 | 30.601 | 32.805 | 40.014 |

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 (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC (WLTP) 36AM-AO, SCR-Kat mit DPF | |
| Hubraum | 1.950 ccm |
| Leistung | 110 kW/150 PS bei 4.000 1/min |
| Maximales Drehmoment | 320 Nm bei 1.400 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 227 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 8,2 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 4,8 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 108 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | 2,19 m²/0,22 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße | 205/55 R17 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.549/1.796/1.446 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.510/500 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 410/- l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750/1.600 kg |
| Stützlast/Dachlast | 80/75 kg |
| Tankinhalt | 43 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/30 Jahre |
| Produktion | Deutschland, Rastatt |

ADAC Messwerte

| | |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 4,8 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 1.900 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 33,9 m |
| Reifengröße Testwagen | 225/45 R18 95W |
| Reifenmarke Testwagen | Michelin Pilot Sport 4 |
| Wendekreis links/rechts | 11,2/11,0 m |
| EcoTest-Verbrauch | 5,1 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 5,7/4,4/5,8 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 136 g/km (WTW* 162 g/km) |
| Reichweite | 840 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 68,8 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.000 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.560/450 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 335/685/685 l |

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

| Betriebskosten | 100 Euro | Werkstattkosten | 94 Euro |
|--|-------------|-----------------|----------|
| Fixkosten | 126 Euro | Wertverlust | 442 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 762 Euro | | |
| Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹ | 250 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/22/23 | | |
| Basispreis A 200 d Limousine Progressive 8G-DCT | 36.587 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 22.07.2019 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 54.556 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 9.177 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

| | |
|--|-----------------------|
| Adaptives Fahrwerk | 1.179 Euro° |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | ab 988 Euro° |
| Abbiege-/Kurvenlicht (Multibeam-Paket) | 1.488 Euro° |
| Regen-/Lichtsensoren | Serie |
| Fernlichtassistent | 215 Euro° |
| Tempomat/Limiter/ACC (Fahrerassistenz-Paket) | Serie/Serie/714 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten (Parktronic-Paket) | 804 Euro° |
| Parklenkassistent (Parktronic-Paket) | 804 Euro° |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | 399 Euro/1.595 Euro° |
| Head-up-Display | 1.179 Euro° |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 476 Euro° |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|----------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/447 Euro |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | Serie/- |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselsassistent | 536 Euro° |

INNEN

| | |
|---|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem (Paket) | 1.542 Euro° |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Spiegel-Paket) | 476 Euro° |
| Sitzheizung vorn/hinten | 346 Euro°/- |
| Lenkradheizung | 191 Euro° |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung (teilelektrisch) | 952 Euro |
| Metalllackierung | ab 703 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/1.119 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: Juni 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.