



Mercedes A 180 d Progressive 7G-DCT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 116 PS)

Die zum Ein- und Aussteigen bequeme hohe Karosserie hat schon der Vorgänger der A-Klasse abgelegt. Wer das noch sucht, muss zur größeren B-Klasse greifen. Eine flache Karosserielinie hat durchaus Vorteile, so steht neben sportlicher Optik auch ein sehr guter cW-Wert und eine moderate Stirnfläche auf der Habenseite. Das hilft dem Motor beim Kraftstoffsparen, was im Falle des A 180 d ganz gut funktioniert: 5,2 l/100 km sind für ein Automatik-Auto nicht schlecht, zumal der Verbrauch auch auf der Autobahn nur moderat ansteigt. Dank der geringen Fahrwiderstände kann der kleine Diesel die A-Klasse mit seinen 116 PS bis auf 202 km/h beschleunigen. Auch sonst ist man mit dem "Basisdiesel" im Alltag gut motorisiert und kann flott unterwegs sein. Passend dazu bietet Mercedes ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern an, das einen für diese Klasse sehr guten Federungskomfort bietet. Die Lenkung gefällt durch ihre Präzision, ohne dabei nervös zu wirken, und unterstützt somit einen entspannten Autofahreralltag. Den ermöglichen auch die zahlreichen Assistenzsysteme im Komfort- und Sicherheitsbereich. Darüberhinaus hat Mercedes alles an Infotainment in die A-Klasse gepackt, was aktuell im Portfolio der Stuttgarter verfügbar ist. Dazu gehört auch eine erweiterte Sprachsteuerung, die keine exakten Befehle benötigt, sondern unterschiedliche Formulierungen des Fahrers interpretieren kann. Das funktioniert erstaunlich gut und ist dann praktisch, wenn man eine Funktion sonst in den Untermenüs suchen müsste. Also alles super? Nun ja, all die Dinge, die toll aussehen (Ambientebeleuchtung), die mehr Sicherheit bringen (Fahrerassistenz-Paket) oder für Komfort sorgen (adaptives Fahrwerk), kosten eine Menge Aufpreis. So wird ein ohnehin schon üppiger Grundpreis von über 30.000 Euro zu einem schmerzhaften Preis oberhalb von 50.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3 Sportback, BMW 1er, Ford Focus, Hyundai i30, KIA Ceed, Peugeot 308, Opel Astra, VW Golf.

- ⊕ agile und sichere Fahreigenschaften, mit adaptiven Dämpfern toller Fahrkomfort (Option), sehr gutes Multi-Beam-LED-Licht (Option), umfangreiche Assistenzsysteme (viele Option)
- ⊖ Bediensystem mit hohem Lernaufwand und viel Ablenkungspotenzial, hohe Aufpreise für viele Selbstverständlichkeiten, kleiner Kraftstofftank

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **2,4**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,2
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest **★★★★☆**

2,8 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 Markenlogan „Das Beste oder nichts“ aber nicht ganz gerecht werden. So wackelt der Lichtschalter beim Anfassen, die Türen fallen nur bei schwungvollem Zuziehen ins Schloss, die Lenkstockhebel wirken billig sowie wenig stabil und das Handschuhfach weist unschöne Grate auf. Natürlich ist das Kritik auf hohem Niveau, die Preisgestaltung von Mercedes

sorgt jedoch für eine entsprechend hohe Erwartungshaltung. Auch in puncto Materialqualität herrscht beim kleinen Mercedes Licht und Schatten: Bis zur Höhe der Luftaustrittsdüsen schmeichelt der Benz Augen und Händen mit wertigen Materialien, darunter kommen jedoch ausschließlich harte Kunststoffe zum Einsatz - der qualitative Abstand zur C-Klasse ist erheblich. Während der Unterboden keinen Grund zur Klage gibt und großflächig verkleidet ist, fallen im Motorraum einige schlecht verkleidete Kabelstränge und Steckerverbindungen auf.

3,0 Alltagstauglichkeit

Der Kraftstofftank ist mit 43 Litern arg klein geraten - immerhin ist der A 180 d sparsam, so kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,2 l/100 km etwa 825 km weit. Geradezu riesig erscheint dagegen der 23,8 l große AdBlue-Tank, in dieser Fahrzeugklasse dürfte man keinen größeren finden. Im durchschnittlichen Bereich liegt die mögliche Zuladung, im Falle des Testwagens 455 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, eine Dachreling gibt es nicht. Die Anhängelast darf bis 8 Prozent Steigung maximal 1,6 Tonnen betragen, bis 12 Prozent Steigung liegt die Begrenzung bei 1,4 Tonnen - in beiden Fällen

wird vorausgesetzt, dass der Anhänger eine eigene Bremse hat. Fehlt diese, ist die Anhängelast auf 720 kg begrenzt. Der gemessene Wendekreis fällt mit 11,2 m nur zufriedenstellend aus. Mit seinen 4,42 m Länge und 2,00 m Breite kann man die kompakte A-Klasse 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.

2,7 Licht und Sicht

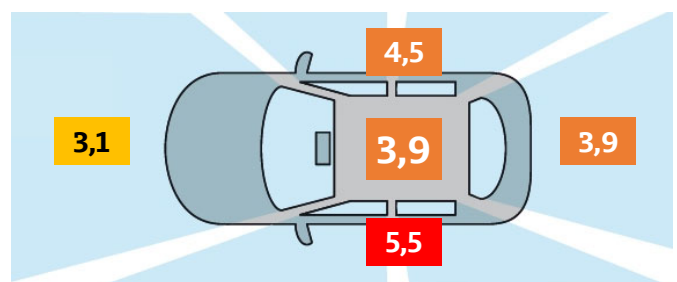
Alles, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte, kostet für die A-Klasse Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahrkamera und 360-Grad-Kameras sowie ein Parkassistent.

⊕ 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

Kurvenlichtfunktion und verfügt über einen dynamischen Fernlichtassistenten, der partiell abblenden kann und damit

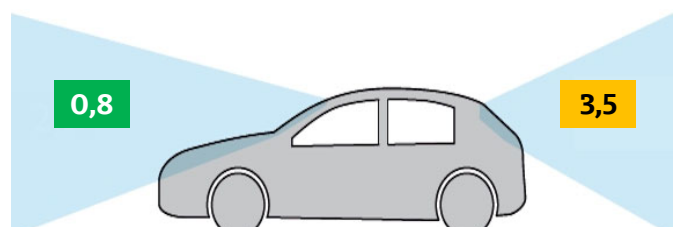
Rundumsicht

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.



Breite Dachstützen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

andere Verkehrsteilnehmer nicht blendet; 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 gut abschätzen.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt nicht ganz so entspannt wie bei etlichen Konkurrenten, deren Karosserie etwas höher gebaut ist. So sind die Türausschnitte der A-Klasse eher flach, vor allem an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen, wenn sie nicht auf die Dachkante achten. Die Sitze befinden sich in eher niedriger Höhe (vorn knapp 39 cm über der Straße), dafür liegen auch die Schweller recht niedrig und sind zudem nicht zu breit gebaut. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die recht niedrig positionierte Rückbank - zum Ein- und Aussteigen ist ein wenig Akrobatik gefragt. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie nicht zuverlässig. Haltegriffe gibt es nur für die hinteren Außenplätze, Fahrer und Beifahrer müssen ohne auskommen. Die optionale Umfeldbeleuchtung bei

3,3 Kofferraum-Volumen

Die Kofferraumgröße ist für die Kompaktklasse noch angemessen. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 275 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 415 l oder alternativ sieben handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 640 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.065 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 10 Liter verstaut werden.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und über zwei praktische Griffe in der Heckklappenverkleidung schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Ab etwa 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, weil die Klappe nicht allzu weit nach oben schwingt. Die Ladekante liegt 65 cm über der Straße und damit ziemlich niedrig. Auch innen stört die Stufe mit zwölf Zentimetern beim Be- und Entladen nicht allzu sehr – einen in der Höhe justierbaren Kofferraumboden gibt es

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

Clever, aber leider wie fast alles aufpreispflichtig: 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.

Dunkelheit wird über das Aktivieren der Front- und Rücklichter sowie Spots unter Außenspiegeln umgesetzt, zusätzlich werden die Außentürgriffe beleuchtet.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Keyless-Go-System kann schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, so dass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr überlistet werden kann; eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden. Sonst kann man auf die Keyless-Go-Option gleich ganz verzichten.



Mit 275 l Volumen fällt der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse nicht besonders üppig aus.

nicht. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, angenehm ist die gute Ausleuchtung im Dunkeln mit einer Lampe links seitlich im Kofferraum und einer zweiten oben in der Klappeninnenverkleidung.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die A-Klasse ist auf Wunsch und ohne Aufpreis mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand. Sinnvolle Verstaumöglichkeiten sind im Kofferraum rar, wenn man nicht extra die Aufpreisliste bemüht hat. Serienmäßig gibt es lediglich zwei einfach gestaltete Taschenhaken und vier Verzurrösen, die aber deutlich über dem Boden angebracht sind, so dass sich kein

Bodennetz einspannen lässt. Die beiden seitlichen Ausbuchtungen haben aufgrund fehlender Netze keinen Zusatznutzen. Erst wenn man das optionale Laderaumpaket ordert, ziehen praktische Details in den Kofferraum ein; dann lassen sich die Rücksitzlehnen in eine steilere Position bringen (Cargostellung), links und rechts gibt es praktische Netze und die Kofferraummatte ist als strapazierfähige Wendematte ausgeführt. Ein Trennnetz ist optional zu haben - eine Seltenheit bei Kompaktlimousinen.

2,5 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 Touchtasten in den Lenkradspeichen 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 Kombiinstrumentes, das sich mit der linken Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Der bekannte Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell mutet vielleicht nicht so modern an, war in seiner Handhabung aber das merklich zielsichere Eingabegerät. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkeregler, ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch. Etwas verwirrend ist die Bedienlogik des Touchpads im Vergleich zum Touchscreen, denn das horizontale Wischen durchs Hauptmenü läuft entgegengesetzt. 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 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 di-

rekt im Bedienteil, sondern dauerhaft unten auf dem Infotainmentdisplay eingeblendet.

⊕ Hat man sich mit den neuen Eingabemethoden und den Menüstrukturen angefreundet, kann man mit der Bedienung im Allgemeinen wie im Speziellen gut zurecht kommen. Der Funktionsumfang ist gewaltig, es gibt aber auch viele Automatikfunktionen, die gut abgestimmt sind und denen man guten Gewissens die Steuerung überlassen kann. Alle Schalter und Tasten sind vorbildlich beleuchtet. Gegen Aufpreis sind die beleuchteten Lüftungsdüsen ein Teil der animierten Ambientebeleuchtung; ein tolles Lichterspiel, das es so in dieser Klasse bisher noch nicht gegeben hat - für jeden, dem es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.

⊖ Der Knopf für die Handbremse ist an Mercedes-klassischer Stelle platziert, vor dem linken Knie des Fahrers und damit für andere Mitfahrer in einer Notsituation nicht ohne weiteres erreichbar.



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.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist in der A-Klasse ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Aufgerüstet werden kann der kleine Benz u. a. mit einem Festplattennavigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen. Gegen weiteren Aufpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion. Anstatt der Navikarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer die Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay spiegeln möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto ordern (Aufpreis).

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich aktuell noch in Grenzen hält: Im Moment 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 Glatteisituationen 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: DAB+, 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.

⊖ Ein AUX-Anschluss ist nicht mehr verfügbar, ebenso handelt es sich bei allen USB-Schnittstellen um USB-C, das heißt die bisher bei Handys mitgelieferten Kabel mit Standard-USB-Anschluss (z.B. für das Ladegerät) passen hier nicht. Aber Mercedes bietet Abhilfe in Form eines Adapterkabel-Sets - für bescheidene 60 Euro Aufpreis.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet die A-Klasse vorn angemessenen Platz, die Sitze lassen sich für etwa 1,95 m große Menschen weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für fast 2,10 m Körpergröße reichen. Der

Innenraum ist vorn breit genug ausgelegt, das Raumempfinden wird nur durch die hohe Karosserielinie etwas eingeschränkt.

3,1 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen haben bis zu 1,85 m große Personen Platz, wenn die Vordersitze für ebenfalls 1,85 m große Menschen eingestellt sind; begrenzend wirken gleichermaßen Bein- und Kopffreiheit. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist zufriedenstellend, der Kopf befindet sich nah an der C-Säule und die Karosserie ist ziemlich hoch gezogen, die Fensterflächen damit eher schmal.



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

3,6 Innenraum-Variabilität

Wie bei den meisten Kompaktfahrzeugen belässt es auch die A-Klasse in puncto Variabilität bei umklappbaren Rücksitzlehnen, immerhin in drei Teilen zu 40:20:40. 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 und fassen sogar ebenfalls Ein-Liter-Flaschen.

⊖ Wer Wert auf Becherhalter legt, muss dafür bei der A-Klasse in die Kasse greifen. Sowohl vorn als auch hinten kosten diese Aufpreis.

2,3 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 sowie 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.

⊕ Mit genannten optionalen Adaptivdämpfern bietet der A 180 d einen gelungenen Federungskomfort. Besonders auf der

Landstraße und Autobahn dringen Hindernisse nur gut gedämmt bis zu den Insassen durch. Im Stadtverkehr schlägt sich die A-Klasse ebenfalls gut; bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken dürfte die Federung vielleicht noch etwas sensibler reagieren, wobei hier vor allem die vergleichsweise großen 18-Zoll-Räder mit niedrigem 45er-Querschnitt den Dämpfungseigenschaften abträglich sind. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten.

2,3 Sitze

⊕ Die Ausstattungslinie Progressive enthält Komfortsitze vorn, die u.a. auch in der Neigung eingestellt werden können und die über eine ausziehbare Oberschenkelauflage verfügen. Die angenehmen Vierwege-Lordosenstützen kosten allerdings Aufpreis. Ebenso kostenpflichtig kann man eine voll-elektrische Sitzeinstellung mit Memory- und Massagefunktionen für die Vordersitze ordern. Die gut konturierten Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt, wer davon mehr wünscht, kann die Sportsitze ordern. Die bringen neben mehr

Halt aber auch Nachteile wie integrierte Kopfstützen und weniger Platz auf der Rückbank mit sich, weil deren Lehnen dicker sind. Die Rücksitze sind weit weniger bequem als die Vorderen, sie weisen nur eine geringe Konturierung und einen mäßigen Seitenhalt auf. In dieser Klasse und angesichts des hohen Basispreises ungewöhnlich: die hintere Mittelarmlehne kostet Aufpreis. Für Erwachsene ist sie aber sehr angenehm und sollte daher mitbestellt werden.

3,2 Innengeräusch

Bei Tempo 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 69,3 dB(A) - das ist nicht sonderlich leise. Die A-Klasse ist allgemein nicht sehr ruhig. Zwar hört man vom Motor nur ein dezentes Brummen, solange er nicht oberhalb von 3.000

1/min läuft. Die sonstigen Wind- und Fahrgeräusche summieren sich aber, beispielsweise sind vom Fahrwerk bei groben Unebenheiten mitunter Poltergeräusche zu vernehmen, die Abrollgeräusche sind ebenfalls etwas erhöht.

2,3 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.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der Dieselmotor stammt in seiner Basis vom Partner Renault. Er holt dank Turbolader aus 1,5 Liter Hubraum 116 PS und ein maximales Drehmoment von 260 Nm. Damit ist die A-Klasse ausreichend flott motorisiert, auch Überholmanöver werden nicht zum Nervenkitzel. Freilich darf man sich keine besonders sportlichen Fahrleistungen erwarten, immerhin

müssen knapp 1,5 Tonnen in Schwung gebracht werden. Der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 6,6 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit gibt Mercedes mit 202 km/h an - diese ist dank sehr günstiger Aerodynamik mit etwas Anlauf gut zu erreichen.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dieselmotor läuft insgesamt angemessen ruhig und zurückhaltend, selbst bei unter 1.400 1/min in den hohen Gängen fängt er nicht das Brummen an. Bei sehr niedrigen Drehzahlen werden lediglich die Vibrationen im Lenkrad etwas ausgeprägter, die jedoch oberhalb von 1.500 1/min gering sind, wenngleich sie nie ganz verschwinden. Über 3.000 1/min wird der

Vierzylinder zunehmend lauter, driftet aber noch nicht ins nervtötende Dröhnen ab. Für einen Basisdiesel bietet er eine solide Laufkultur und damit ein breit nutzbares Drehzahlband, auch weil sein Ansprechverhalten gut und seine Leistungsentfaltung sehr gleichmäßig ist.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Bei den Benzinern und dem 1,5-l-Diesel setzt Mercedes auf ein Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Stufen (7G-DCT). Für ein Doppelkupplungsgetriebe arbeitet die Automatik gut, auch wenn sie die Souveränität der Neungang-Automatik beispielsweise in der C-Klasse nicht ganz erreichen kann. Am ehesten fällt der Unterschied beim Anfahren in Kombination mit der Start-Stopp-Automatik auf, denn hier muss mit der Kriechfunktion kurz gewartet werden, bis der Motor läuft. Die Schaltvorgänge selbst laufen sehr geschliffen und weitgehend unmerklich ab, nur selten ist ein leichtes Rucken zu spüren. Selbst beim forschen Anfahren ruckt es nicht unangenehm, hier findet die Elektronik die richtige Balance zwischen schnellem Kraftschluss und ausreichend geschmeidigem Einkuppeln - nur die Vorderräder finden dann kaum noch Halt.

Über den Getriebewählhebel rechts am Lenkrad kann man die Fahrstufe einfach und leicht verständlich anwählen. Praktisch: beim Abstellen des Motors kann das Getriebe eigenständig die Stufe P einlegen, so wird ein versehentliches Wegrollen des Fahrzeugs verhindert. Mit den sieben Gängen steht für die meisten Fahrsituationen eine passende Abstufung zur Verfügung. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit etwa 2.200 1/min. Im siebten Gang ist die Beschleunigung eher verhalten, trotzdem kommt der 1,5-l-Vierzylinder erstaunlich gut mit der recht langen Übersetzung im Verhältnis zu seinen Leistungswerten zurecht. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit dem Doppelkupplungsgetriebe weitgehend problemlos.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls bringt den A 180 d ebenfalls kaum aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich in angenehmen Grenzen, im Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks sind sie spürbar geringer als im Comfort-Modus. Die Traktion der Vorderachse ist gut, wenngleich etwas Gefühl am Gaspedal hilfreich ist, wenn die Räder bei unsachtem

Einkuppeln des Doppelkupplungsgetriebes nicht durchdrehen sollen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert die A-Klasse eine sehr überzeugende Vorstellung ab. Der Fronttriebler lässt sich präzise und mit hohem Tempo durch die Pylonengasse dirigieren, dabei verhält sich der Schwabe jederzeit sicher und bestens kontrollierbar. Das ESP regelt sensibel und nur im nötigen Rahmen.

1,8 Lenkung

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

⊕ Die Abstimmung der Direktlenkung ist den Ingenieuren sehr gut gelungen. Sie wurde um die Mittellage vergleichbar wie die Standard-Lenkung ausgelegt, dafür 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.

2,2 Bremse

⊕ Die Bremse der A-Klasse lässt sich sehr gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die Bremswerte fallen mit durchschnittlich 34,3 m aus 100 km/h bis zum Stillstand niedrig aus. Die Bremse ist standfest ausgelegt und hält auch höheren Beanspruchungen stand.

1,5 SICHERHEIT
























0,7 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 Notbremssystem 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 in die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die optionale Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt - vorerst nur in Deutschland - auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht die neue A-Klasse ein sehr gutes Ergebnis von 96 Prozent der möglichen Punkte (Test Oktober 2018). Der kleine Benz schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit fünf Airbags (inkl. Fahrer-Knieairbag), wobei die Seitenairbags als Kombination aus Seiten- und Kopfairbags ausgelegt sind; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen ebenfalls Kopf-/Seitenairbags zur Verfügung. Die höheninstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis knapp 1,90 m guten Schutz;

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,75 m Größe, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel recht gering, so dass auch größere Insassen ausreichend geschützt sind.

Gegen Aufpreis lässt sich die A-Klasse mit dem präventiven Crashtest Pre-Safe PLUS ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend

2,6 Kindersicherheit

Der ADAC Crashtest bescheinigt der neuen A-Klasse im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 91 Prozent der maximalen Punkte (Test 10/2018). Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inkl. i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf den äußeren Fondsitzen lassen sich hohe Kindersitze aufgrund des Dachverlaufs nur eingeschränkt 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.

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

1,2 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgänger-Crashtest nach Euro Euro NCAP Norm mit 92 Prozent der erreichbaren Punkte zeigt: Mercedes hat die Front der A-Klasse sehr gut entschärft, nur noch im Bereich der stabilen A-Säulen besteht ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Die aktive Motorhaube, die sich im Falle eines Aufpralls

2,7 UMWELT/ECOTEST

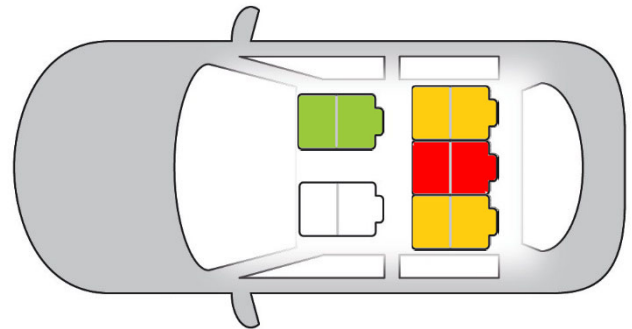
3,1 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des A 180 d mit dem 1,5-l-Turbodiesel liegt im ADAC Ecotest bei 5,2 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 163 g/km. Das gibt im CO₂-Bereich ordentliche 29 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,0 l, außerorts bei 4,6 l und auf der Autobahn bei 6,1 l Diesel alle 100 km. Der A 180 d mit Automatikgetriebe gehört damit zu den sparsameren Vertretern seiner Klasse und zeigt die Vorteile der Dieselmotorisierungen gegenüber den Benzinern vor allem Innerorts und auf der Autobahn, auch dann, wenn man nur bis Richtgeschwindigkeit fährt.

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. Das Warndreieck ist im Kofferraum innen an der Ladekante untergebracht und damit einigermaßen gut zugänglich; für den Verbandkasten unter dem Kofferraumboden gilt das leider nicht.

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)

blitzschnell anhebt, um mehr Knautschzone über harten Motorbauteilen zu schaffen, trägt ihren Teil dazu bei. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,3 Schadstoffe

⊕ Auch der kleinste Dieselmotor in der A-Klasse kommt mit SCR-Kat, in dem zusammen mit AdBlue die Stickoxide verarbeitet werden. Das klappt Innerorts ausgezeichnet, Außerorts auch noch gut, nur unter hohen Lasten kommt das System dann an seine Grenzen. Selbst bei niedrigen Außentemperaturen werden bei den Straßenmessungen die Grenzwerte unterschritten, die Euro 6d-TEMP Abgasnorm wird

also eingehalten. Die Partikelemissionen sind dank des DPF nicht zu beanstanden. Unter Berücksichtigung aller Ergebnisse gibt es 37 von 50 möglichen Punkten - für volle Punkte muss die Reinigungsleistung unter hoher Last noch optimiert werden, so wie bei den Zweiliter-Dieseln von Mercedes. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt der A 180 d 66 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

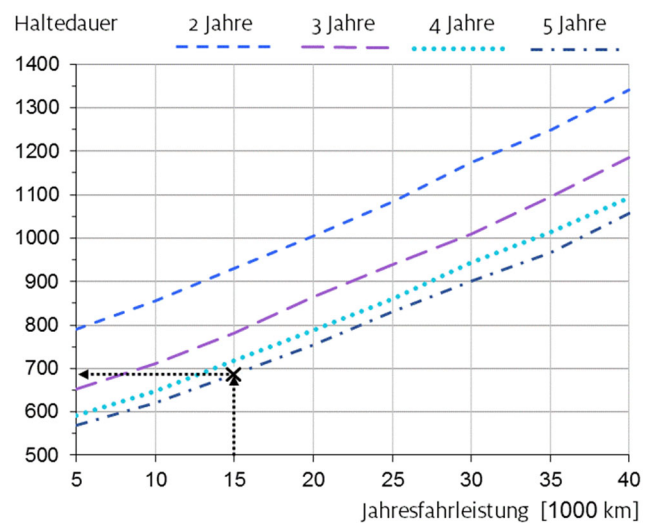
2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für den A 180 d 7G-DCT mit Progressive Paket verlangt Mercedes knapp 33.000 Euro - mindestens. Denn viele Annehmlichkeiten kosten extra, und damit sind weniger exotische Details wie Massagefunktionen gemeint, sondern so selbstverständliche Dinge wie Becherhalter, Abdeckungen für Fächer, ein Reifenreparaturset oder eine Mittelarmlehne hinten. Schnell kommen viele Tausend Euro zusammen, im Falle des gut ausgestatteten Testwagens über 52.000 Euro. Die KFZ-Steuer liegt bei 202 Euro pro Jahr und damit für einen Diesel im moderaten Rahmen - dank niedriger CO-Emissionen. Die Versicherung ist nicht gerade günstig, die Typenklasse für Haftpflicht liegt bei 19, die Klassen für Teil- und Vollkasko beide bei 22.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 686 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A 160	A 180	A 200	A 220 7G-DCT	A 250 7G-DCT	A 180 d 7G-DCT	A 200 d 8G-DCT	A 220 d 8G-DCT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1991	4/1991	4/1461	4/1950	4/1950
Leistung [kW (PS)]	80 (109)	100 (136)	120 (163)	140 (190)	165 (224)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	180/1375	200/1460	250/1620	350/1800	350/1800	260/1750	320/1400	400/1600
0-100 km/h [s]	10,9	8,8	8,2	6,9	6,2	10,5	8,1	7,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	215	225	240	250	202	220	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 S	6,0 S	6,2 S	6,9 S	6,9 S	4,6 D	4,9 D	5,0 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	136	136	140	156	156	120	128	132
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/21	16/21/21	16/22/22	14/23/23	14/23/23	19/22/22	17/22/23	17/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	110	110	118	162	162	192	256	264
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	634	645	680	742	769	666	690	723
Preis [Euro]	26.091	27.549	30.232	34.230	36.462	31.398	33.659	36.640

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Diesel (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat, DPF	
Hubraum	1.461 ccm
Leistung	85 kW/116 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	260 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,2/4,8 l
CO ₂ -Ausstoß	111/ 125 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,19 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.419/1.796/1.440 mm
Leergewicht/Zuladung	1.445/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370/1.210 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	720/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	80/100 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Rastatt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,0/4,6/6,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	136 g/km (WTW* 163 g/km)
Reichweite	825 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.480/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	275/640/1.065 l

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

Betriebskosten	105 Euro	Werkstattkosten	84 Euro
Fixkosten	126 Euro	Wertverlust	371 Euro
Monatliche Gesamtkosten	686 Euro		
Steuer pro Jahr (WLTP)	202 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/22		
Basispreis A 180 d Progressive 7G-DCT	32.999 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.05.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.235 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.481 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. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.178 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/ab 988 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.488 Euro° (Multibeam LED)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/714 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	803 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	803 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	399 Euro°/1.595 Euro°
Head-Up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.707 Euro° (inkl. Navi)
Schlüsselloses Zugangssystem	476 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	536 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/238 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.357 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	434 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	345 Euro°/-
Lenkradheizung	399 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	952 Euro
Metalllackierung	ab 702 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.107 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: Februar 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer