



## Mercedes GLA 200 Style

Fünftüriges SUV der Mittelklasse  
(115 kW / 156 PS)

**L**ange hat es gedauert, bis Mercedes einen Vertreter der beliebten Kompakt-SUV-Klasse ins Rennen geschickt hat. Der auf der A-Klasse basierende GLA überzeugt durch seine solide Verarbeitung und sticht mit der wuchtigen Heckpartie und der flachen Dachlinie aus der Masse hervor, das dynamische Design birgt aber einige Nachteile. So ist der GLA vor allem nach hinten extrem unübersichtlich - bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der GLA mangelhaft ab. Der optionale Park-Assistent sowie die Rückfahrkamera sollten daher unbedingt mitbestellt werden. Das Platzangebot im GLA geht vorn in Ordnung, im Fond wird es aber für Erwachsene eng. Auch der Kofferraum fällt nicht besonders groß aus. Zu den Stärken des SUV gehört vor allem das gute Sicherheitsniveau: Eine Vielzahl an Assistenzsystemen unterstützen den Fahrer und senken das Unfallrisiko. Neben dem serienmäßigen Kollisionswarnsystem (Collision Prevention Assist) gibt es auch das empfehlenswerte Spur-Paket, das einen Spur- und Totwinkelassistenten beinhaltet. Das optionale Lichtsystem (Intelligent Light) sorgt für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung und ist ebenfalls eine echte Kaufempfehlung. Der Basismotor leistet 156 PS, damit ist man immer ausreichend motorisiert. Im EcoTest erreicht der GLA 200 dank sauberer Abgase und einem annehmbaren Testverbrauch von 6,4 l/100 km gute 77 Punkte und damit klar vier Sterne. Für den GLA 200 müssen in der Ausstattungslinie Style mindestens 30.435 Euro berappt werden - angesichts der nicht besonders umfangreichen Serienausstattung ist das kein besonders günstiger Preis. **Karosserievarianten:** keine.

**Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Opel Mokka, VW Tiguan.

**+** gute Verarbeitung, sehr gutes Lichtsystem (optional), umfangreiche Sicherheitsausstattung erhältlich

**-** sehr schlechte Rundumsicht, im Fond wenig Platz, kleiner Kofferraum



### ADAC-URTEIL

**2,2** AUTOTEST

**3,2** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,5** Familie

**3,5** Stadtverkehr

**2,9** Senioren

**2,2** Langstrecke

**2,9** Transport

**2,6** Fahrspaß

**2,7** Preis/Leistung

Stand: Juli 2014  
Text: D. Silvestro

**+** Der GLA ist insgesamt sauber verarbeitet. Die Karosserie wirkt dank schmal und gleichmäßig verlaufender Spaltmaße sowie ordentlich eingepasster Anbauteile solide. Der gute Qualitätseindruck setzt sich im Innenraum fort. Die verwendeten Materialien sind auch hier hochwertig und sauber verarbeitet. Details wie die komplett geschäumten Türverkleidungen sorgen für eine gute Haptik. Der Unterboden des GLA ist komplett geschlossen und aerodynamisch optimiert - das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, die Schweller der vorderen Türen besitzen Schutzleisten, wodurch der Lack nicht so schnell verkratzt. Kunststoffumrandungen an den Radläufen und Seitenschwellern, sowie der angelegte Unterfahrschutz hinten schützen den Lack zumindest teilweise vor Beschädigungen bei leichten Parkremplern.

**-** Die unteren Bereiche der Mittelkonsole und das Handschuhfach bestehen aus recht kratzempfindlichen Kunststoffen. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, zudem ist der Entriegelungsmechanismus der Haube schlecht zu erreichen. Das Fahrzeug kann versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da es keine Sperrklappe gibt. An den Türen gibt es keine Schutzleisten, die verhindern könnten, dass der Lack bei einer unvorsichtig geöffneten Tür beschädigt wird.

Die Alltagstauglichkeit des Mercedes GLA 200 ist zufriedenstellend. Das kleine SUV bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich lediglich für Kurzstecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 465 kg noch zufriedenstellend aus. Die zulässige Anhängelast liegt bei 1.400 kg (gebremst, bei 12% Steigung), bzw. 695 kg (ungebremst).

**+** Mit dem 50 l Tank lassen sich auf Basis des im EcoTest ermittelten Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 780 km realisieren. Auf der stabilen Dachreling dürfen maximal 75 kg transportiert werden. Die Stützlast beträgt gute 75 kg - damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger montiert und schwerere Fahrräder (z.B. zwei E-Bikes) transportiert werden.

**-** Für den Fall einer Reifenpanne ist serienmäßig zwar nur ein Reifenreparaturset an Bord, gegen Aufpreis gibt es aber auch Reifen mit Notlaufeigenschaften (nicht im Testwagen verbaut). Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens.

Im GLA sitzt man zwar etwas höher, als z.B. in der A-Klasse, die Übersicht auf den umliegenden Verkehr ist aber dennoch nur durchschnittlich. Die Karosserieenden lassen sich allenfalls zufriedenstellend abschätzen. Durch die Auswölbungen auf der Motorhaube ist das vordere Fahrzeugende nicht besonders gut einsehbar. Aufgrund der hohen Motorhaube sind kleine Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug nur zufriedenstellend erkennbar. Die Außenspiegel ermöglichen ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten - beide Spiegel besitzen zusätzliche asphärische Bereiche, dadurch fällt tote Winkel nicht so groß aus.



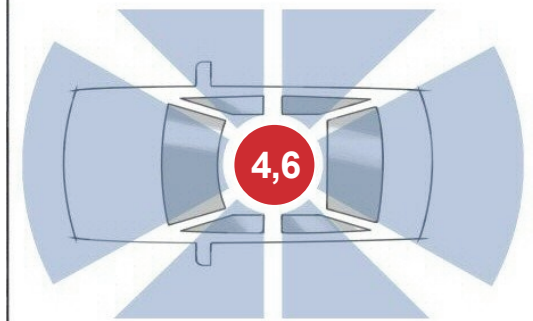
**Besonders nach schräg hinten ist die Sicht durch breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen stark eingeschränkt.**

Wählt man das optionale Spiegelpaket, blenden der Innenspiegel und der fahrerseitige Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (Spiegel-Paket, nicht im Testwagen).

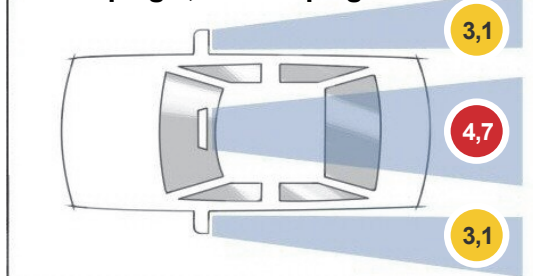
**+** Um das Parken und Rangieren mit dem unübersichtlichen GLA zu erleichtern, bietet Mercedes eine ganze Reihe an Einpark- und Rangierhilfen an. Optional gibt es einen aktiven Park-Assistenten (inkl. Parksensoren an Front und Heck). Dieser vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken und signalisiert dem Fahrer, wenn eine geeignete Lücke gefunden wird. Das Fahrzeug lenkt dann auf Knopfdruck selbstständig in die Lücke. Der Fahrer muss nur Gas und Bremse betätigen. Eine Rückfahrkamera ist ebenfalls optional erhältlich (beides im Testfahrzeug). Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkungsbereich und reinigen die Windschutzscheibe zuverlässig. Die optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer (inkl. LED-Tagfahrlicht) leuchten die Fahrbahn optimal aus. Wird zusätzlich das "Intelligent Light System" geordert, gibt es eine variable Lichtverteilung (Landstraße, Autobahn, starker Nebel), eine aktive Kurvenlicht-Funktion und Abbiegelicht. Zusätzlich kann auch ein adaptiver Fernlicht-Assistent geordert werden.

**-** Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der GLA nicht überzeugen. Besonders die flach verlaufende Frontscheibe und die dadurch sehr schräg stehenden A-Säulen schränken die Sicht beim Abbiegen ein. Aber auch die breiten hinteren Dachsäulen samt der nicht ganz versenkbaren Kopfstützen im Fond verdecken den Blick nach schräg hinten stark. Tief hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse können kaum erkannt werden, die optionale Rückfahrkamera ist daher durchaus empfehlenswert. Der Innenspiegel fällt klein aus und bietet dadurch auch nur ein beschränktes Sichtfeld nach hinten.

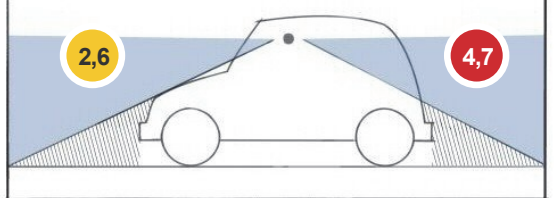
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

3,0

## Ein-/Ausstieg

Obwohl der GLA leicht höher gelegt ist als z.B. eine A-Klasse, steigt man in der Summe nur akzeptabel ein und aus. Der Fahrersitz ist in zufriedenstellender Höhe angeordnet. Störend sind aber der hohe Türschweller, wodurch man die Beine weit anheben muss sowie der große Abstand zwischen Schweller und Sitz. Der Abstand zwischen Sitz und Dachkante ist akzeptabel - große Personen sollten dennoch darauf achten, dass sie sich nicht den Kopf an der schräg verlaufenden A-Säule anstoßen. Im Fond steigt man akzeptabel ein und aus. Auch hier stören aber der hohe und breite Schweller, zudem ragt der Radlauf weit in den Einstiegsbereich hinein.

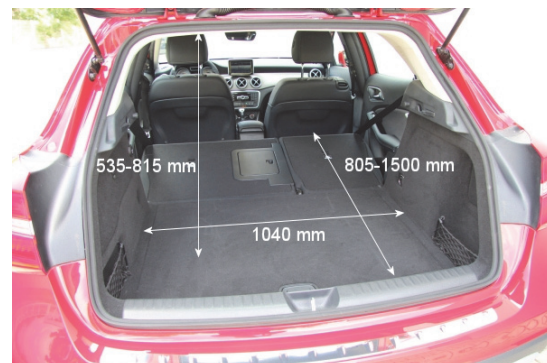
**+** Serienmäßig wird das Fahrzeug mittels Funkfernbedienung ent- und verriegelt - die Tasten sind verwechslungssicher. Die Tür rasterungen sind kräftig dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig offen, jedoch besitzen sie nur zwei Stellungen. Es gibt für alle außen sitzenden Insassen Haltegriffe am Dachhimmel. Bei Dunkelheit wird die Fahrzeugumgebung nach dem Auf- und Abschießen noch für kurze Zeit beleuchtet.

**-** Man kann sich leicht Aussperren, lediglich bei offener Fahrtür wird ein Verriegeln des Fahrzeugs mit der Funkfernbedienung unterbunden.

3,9

## Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich recht klein aus. Üblicherweise lassen sich nur 295 l im Kofferraum verstauen (gemessen bis Hutablage). Entfernt man die Hutablage sind es bis zum Dach gemessen 415 l - bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen haben dann im Fahrzeug Platz. Legt man die Rücksitzlehne um, stehen zufriedenstellende 640 l zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante). Belädt man das Fahrzeug über die gesamte Fläche bis zum Dach, liegt der Stauraum bei 1.030 l.



**Mit nur 295 l Volumen ist der Kofferraum des GLA einer der kleinsten in dieser Fahrzeugklasse.**

2,7

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit des GLA ist insgesamt zufriedenstellend. Aufgrund der hohen Kofferraumladekante muss man schweres Gepäck weit anheben - die Ladekante liegt rund 73 cm über der Fahrbahn. Das Kofferraumformat geht insgesamt in Ordnung. Sowohl die Kofferraumbreite als auch die Höhe fallen nur zufriedenstellend aus. Das gilt auch für die Breite der Ladeöffnung, die recht schmal ausfällt.

**+** Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben sowie schließen und bietet Personen bis knapp 1,90 m finden genügend Platz darunter. Optional gibt es auch eine elektrische Heckklappenbetätigung (nicht im Testwagen). Beim Ausladen stört keine zu hohe Stufe, das Ladegut muss nur rund elf Zentimeter angehoben werden. Die Kofferraumtiefe ist verhältnismäßig gering, wodurch an die Rücksitzlehne gerutschte Gegenstände gut erreichbar sind. Die Höhe der Ladeöffnung ist gut. Nach dem Umklappen der Rückbank bleibt der Kofferraumboden eben.

**-** Bei geöffneter Heckklappe stehen an der Seite spitze Ecken ab, an denen man sich leicht verletzen kann. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet.

2,3

## Kofferraum-Variabilität

**+** Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen, dies ist einfach und ohne großen Kraftaufwand möglich. Das im Testwagen verbaute Laderaum-Paket beinhaltet eine Vielzahl an Ablagemöglichkeiten. Die Rücksitzlehnen können dann in Cargo-Stellung fixiert werden, d.h. sie werden aufrecht gestellt, wodurch der Laderaum vergrößert wird. Gleichzeitig behalten die Rücksitzlehnen aber ihre Schutzfunktion, damit schweres Gepäck nicht nach vorn rutschen kann. Zusätzlich im Laderaum-Paket enthalten sind Netztaschen links und rechts im Kofferraum, eine 12V-Steckdose, sowie die Möglichkeit, die Lehne des Beifahrersitzes nach vorn umzulegen (Tischfunktion). Dann können auch sehr lange Gegenstände bis weit über zwei Meter transportiert werden. Unter dem Kofferraumboden findet man zusätzlich rund 40 l Stauraum, um Kleingepäck zu verstauen. Gegen Aufpreis gibt es eine Mittelarmlehne im Fond, welche auch eine Durchladeluke in der Mitte der Rücksitzlehne beinhaltet.

**-** Für die Gurtbänder gibt es zwar Halterungen, allerdings sind diese erst gut zugänglich wenn die Lehnen umgelegt sind. Werden diese nicht verwendet können die Gurtbänder beschädigt werden.



Das Cockpit des GLA ist weitgehend mit dem der A-Klasse identisch. Es zeigt sich ergonomisch aufgebaut, so dass man bereits nach einer kurzen Eingewöhnungszeit die Bedienelemente intuitiv verwenden kann. Etwas umständlicher ist die Bedienung der Fahrzeugeinstellungen, da sich manche nur im Kombiinstrument und andere in der Mittelkonsole ändern lassen. Der Getriebebeschaltelhebel ist beim GLA etwas tief angeordnet und dadurch nur zufriedenstellend erreichbar.

**+** Das Lenkrad kann manuell über einen großen Bereich in Höhe und Weite eingestellt werden und die Pedale sind optimal angeordnet. Das Zündschloss ist gut im Armaturenbrett positioniert, allerdings ist es unbeleuchtet. Die Instrumente lassen sich gut ablesen, wenn auch die Kraftstoff- und Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige etwas klein ausfallen. Ein Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- oder Durchschnittsverbrauch. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird an einem Lenkstockhebel aktiviert. Scheibenwischer und Licht werden sensorgesteuert, so auch das Fernlicht (optional). Alternativ kann das Licht auch über einen beleuchteten Drehschalter links im Armaturenbrett gesteuert werden. Die Taste für die Nebelleuchten ist gut erreichbar im Bereich des Lichtschalters angebracht, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Bedienung der optionalen Klimaautomatik ist selbsterklärend, das Bedienteil übersichtlich. Die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab und auch die Umluftfunktion wird vom System geregelt. Wird die Umlufttaste länger gedrückt, schließen die Seitenfenster - bei erneuter Betätigung fahren diese wieder in die ursprüngliche Position. Das 7-Zoll-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems ist weit oben positioniert und einwandfrei ablesbar. Die Bedienung erfolgt über die in der Mittelkonsole (zwischen den Sitzen) untergebrachte zentrale Steuereinheit. Das Bedienteil des Audiosystems ist gut erreichbar, aufgrund der vielen Schalter etwas unübersichtlich, jedoch nach kurzer Eingewöhnung einfach bedienbar. Darüber hinaus können Radioeinstellungen auch am Lenkrad vorgenommen werden. Schon die serienmäßigen Lautsprecher vermitteln einen klaren Klang. Gegen Aufpreis gibt es zudem ein Surround-Soundsystem. Die Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärts-Automatik und lassen sich auch ohne Zündung steuern, bis eine Tür geöffnet wird. Optional kann eine elektrische Sitzeinstellung für den Fahrer- und Beifahrersitz geordert werden (Testwagen mit elektrischer Einstellung für Fahrersitz). Die in der Tür verbauten Schalter sind gut erreichbar. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn gibt es Becherhalter in der Mittelkonsole und Ablagefächer in den Türen, ein Halter für große Wasserflaschen fehlt jedoch. Das Handschuhfach weist ein zufriedenstellendes Format auf. Hinten gibt es genügend Ablagen, allerdings nur, wenn man das optionale Ablagen-Paket bestellt. Nur dann gibt es Gepäcknetze an der Rückseite der Vordersitze. Dann findet man auch Fächer unter den Vordersitzen. Ein kleines Fach in der Mittelkonsole gibt es bei Wahl der Mittelarmlehne. Sowohl vorn wie hinten gibt es Leseleuchten und eine helle Ein-/Ausstiegsbeleuchtung.

**-** Der Scheibenwischerschalter ist im Blinkerhebel integriert, dadurch ist dieser mit Funktionen überladen. Das Klimaanlagebedienteil ist weit unten positioniert, wodurch der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abschweift. Der Fahrer wird erst nach Fahrantritt gewarnt, wenn eine Tür, die Heckklappe oder die Motorhaube offen ist. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, müssen sich Fahrer und Beifahrer zum Schließen weit hinauslehnen. Zudem stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen.



**Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind beim CLA-Klasse vorbildlich.**

2,3

## Raumangebot vorne\*

- ⊕ Das Raumangebot vorn fällt im GLA großzügig aus. Personen bis gut 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für über zwei Meter große Personen ausreichen. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl.
- ⊖ Für ein SUV in der Mittelklasse fällt die Innenbreite nicht besonders großzügig aus.

3,8

## Raumangebot hinten\*

Das Platzangebot im Fond fällt ausreichend aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden ca. 1,80 m große Personen genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für rund 1,90 m große Personen ausreichen. Die Innenbreite fällt für zwei Personen akzeptabel aus, bei drei Personen wird es aber schon sehr eng. Das subjektive Raumempfinden wird durch die schmalen Fenster, die recht niedrige Dachlinie und die nahe am Kopf verlaufenden C-Säulen deutlich eingeschränkt.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen nur bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

4,0

## Innenraum-Variabilität

Für den GLA werden keine Sitzvarianten angeboten. Es lassen sich lediglich die Vordersitzlehnen in Liegeposition bringen und die Fondlehnen geteilt umlegen. Insgesamt ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,2

## KOMFORT

2,3

## Federung

Neben dem Standard-Komfortfahrwerk gibt es für den GLA gegen Aufpreis entweder ein um 15 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk (Fahrodynamik-Paket) oder ein Offroad-Komfortfahrwerk.

- ⊕ Der mit dem serienmäßigen Komfortfahrwerk ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem ausgewogenen Fahrkomfort. Bei langen Bodenwellen spricht die Federung sanft an, weist aber speziell bei höheren Geschwindigkeiten und bei voller Beladung eine leichte Nachschwingtendenz auf. Sowohl kurze Bodenwellen, als auch feine Fahrbahnunebenheiten werden gut abgefedert und dringen nicht zu stark zu den Insassen durch. Sowohl die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven, als auch Karosseriewanken beim Beschleunigen oder Bremsen gehen für ein SUV in Ordnung. Raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster dringen zwar akustisch bis zu den Insassen durch, sind aber nicht unangenehm vorhanden. Der Langsamfahrkomfort ist gut.

2,1

## Sitze

Der GLA ist serienmäßig mit Komfortsitzen inklusive SitzhöhenEinstellung für den Fahrer ausgestattet. Wählt man die Ausstattungslinie Urban oder AMG Line, sind Sportsitze verbaut. Das optionale Sitzkomfort-Paket beinhaltet eine HöhenEinstellung für den Beifahrersitz, zudem lassen sich dann beide Vordersitze in der Neigung einstellen.

Gegen weiteren Aufpreis gibt es dann auch in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen für die Vordersitze (im Testwagen). Zahlt man dann nochmals Aufpreis, lassen sich entweder nur der Fahrersitz, oder beide Vordersitze elektrisch einstellen. Dann gibt es auch eine Memory-Funktion. Im Testwagen war nur der Fahrersitz elektrisch einstellbar.

**+** Die recht straff gepolsterten Vordersitze bieten einen guten Komfort. Die Sitzfläche und Lehne sind ordentlich konturiert und bieten einen annehmbaren Seitenhalt. Die Lehnen der Vordersitze sind auch für große Personen hoch genug. Der Fahrer findet eine angenehme Sitzposition und kann seinen linken Fuß fest abstützen, wenn auch ein stabiles Trittbrett nicht vorhanden ist. Im Fond erweisen sich die Lehnen als sehr hoch und die Polsterung ebenfalls als bequem. Die Sitzposition ist im Fond zufriedenstellend, es fehlt etwas an Oberschenkelauflege.

**-** Im Fond sind sowohl die Sitzfläche als auch die Lehne nur wenig konturiert und bieten dadurch keinen festen Halt.

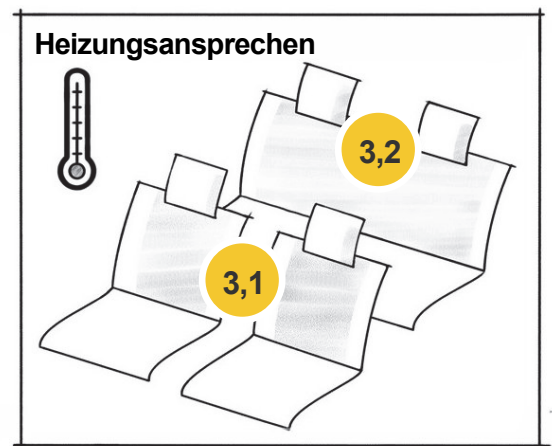
## 1,9 Innengeräusch

**+** Der Innenraum des GLA ist leise. Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei 130 km/h nur 67,0 dB(A). Der Benzinmotor ist dabei akustisch kaum präsent. Auch Wind- und Fahrgeräusche halten sich stets im Hintergrund und werden nie unangenehm laut. Erst mit steigender Geschwindigkeit sind die Windgeräusche etwas ausgeprägter im Innenraum wahrnehmbar.

## 2,4 Klimatisierung

Serienmäßig ist der GLA mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es eine Klimaautomatik "Thermotronic" mit einer Zwei-Zonen-Regelung (im Testwagen vorhanden). Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn wie hinten zufriedenstellend an. Die Fußbereiche werden dabei deutlich schneller erwärmt als der restliche Innenraum, was dem Behaglichkeitsempfinden entspricht.

**+** Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt jedoch nur in vorgegeben Kombinationen für beide gemeinsam. Die Umluftfunktion wird mittels Luftgütesensor geregelt. Ein Aktivkohleeinsatz filtert unangenehme Gerüche aus der Luft.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

## 2,4 Fahrleistungen\*

Der 156 PS starke Basisbenziner sorgt im GLA für gute Fahrleistungen. Der Turbo-Motor besitzt eine sehr gleichmäßige Leistungsentfaltung. Kein Wunder, liegt das maximale Drehmoment von 250 Nm auch schon bei 1.250 1/min an und hält sich bis 4.000 1/min.

⊕ Der Motor sorgt in einem weiten Drehzahlbereich für einen guten Vortrieb. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt der GLA 200 nur 5,3 s (gemessen im 2./3. Gang). Aber auch die Elastizitätswerte fallen gut aus. Im vierten Gang vergehen für den Sprint von 60 km/h auf 100 km/h rund 8,3 s, im fünften Gang sind 11,7 s. Nur im lang ausgelegten sechsten Gang lässt die Kraft spürbar nach - dann vergehen rund 14,1 s, bis die 100 km/h überschritten werden. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 215 km/h.

## 2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des 1,6 l großen Vierzylindermotors ist insgesamt gut. Der Motor läuft über einen weiten Drehzahlbereich unauffällig und es werden kaum Vibrationen in den Innenraum übertragen. Störende Brummfrequenzen sind selbst unter Last kaum im Innenraum präsent.

## 2,3 Schaltung

Die Schaltung ist Mercedes gut gelungen, allerdings ist das Schaltschema etwas gewöhnungsbedürftig. Der Rückwärtsgang ist unüblich links hinten angeordnet und der Hebel muss zum Einlegen des Ganges nach oben gezogen werden. Er lässt sich aber problemlos einlegen.

⊕ Die Vorwärtsgänge sind ordentlich geführt und lassen sich leicht wechseln. Es sind auch schnelle Schaltvorgänge möglich, allerdings ist dann ein etwas größerer Widerstand spürbar. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Autoholdfunktion: Drückt man das Bremspedal voll durch, wird diese aktiviert und verhindert zeitlich unbegrenzt ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Beim Losfahren wird die Bremse automatisch gelöst. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, beim Anfahren ist der Druckpunkt aber nicht ideal. Das Start-Stopp-System funktioniert problemlos. Der erste Gang kann auch während der "Motor-Stopp-Phase" eingelegt werden, bei anschließender Kupplungsbetätigung springt der Motor wieder an.

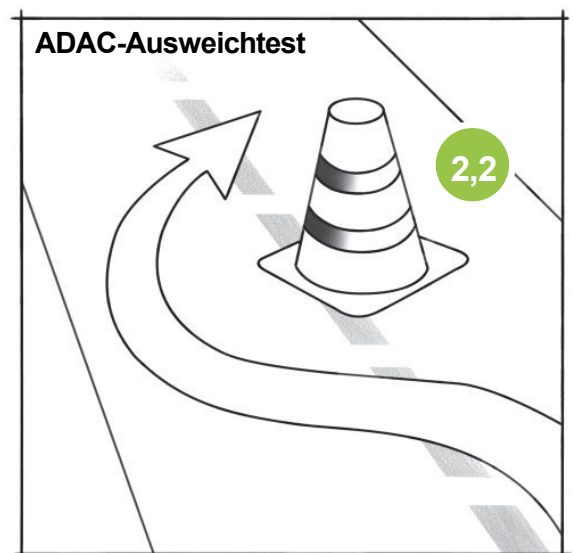
## 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen gut zum Motor, es entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung hat Mercedes recht lang gewählt, das Aggregat dreht bei Tempo 130 mit rund 2.550 1/min. Dennoch mangelt es dem Motor nicht an Zugkraftreserven, wodurch schaltfaules Fahren möglich ist.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

Bei einem plötzlichen Lenkimpuls lenkt der GLA erst leicht verzögert an, pendelt dann aber nicht zu stark nach und stabilisiert sich schnell wieder. Dadurch ist das Verhalten zwar wenig sportlich aber sicher.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.



Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten gehen für ein SUV in Ordnung, der Grenzbereich kündigt sich bereits früh an, wodurch stets genügend Sicherheitsreserven vorhanden sind. Geht man bei einer schnell durchfahrenen Kurven schlagartig vom Gas, sind deutliche Lastwechselreaktionen vorhanden. Diese werden aber vom effizient eingreifenden ESP abgefangen und sind somit nicht unsicher. Die Traktion ist insgesamt zufriedenstellend. Die Traktionskontrolle greift früh und situationsgerecht ein, um ein durchdrehen der Antriebsräder zu verhindern.

⊕ Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität des GLA. Der Geradeauslauf fällt gut aus. Beim ADAC Ausweichtest überzeugt der GLA zwar nicht durch ausgeprägte Dynamik, das Verhalten ist aber dank des gut regelnden ESP weitgehend problemlos. Beim ersten Anlenken drängt das Heck leicht nach, beim Gegenlenken wird der GLA dann durch das ESP abgebremst, was zu starkem Untersteuern führt. In der Summe bleibt der GLA durch die gute ESP-Unterstützung auch in kritischen Situationen sicher beherrschbar.

## 2,6 Lenkung\*

Für den GLA gibt es neben der serienmäßigen Parameterlenkung gegen Aufpreis eine Sport-Direktlenkung mit variabler Lenkübersetzung (enthalten im Fahrdynamik-Paket, nicht im Testwagen verbaut). Die Parameterlenkung spricht um die Mittellage erst leicht verzögert an, baut dann aber sehr direkt Seitenführungskräfte auf. Dadurch sind öfters kleine Lenkkorrekturen notwendig. Um die Nulllage fühlt sich die Lenkung insgesamt schwammig an. Bei höheren Lenkwinkeln wird dem Fahrer dagegen ein zufriedenstellendes Lenkgefühl vermittelt. Die Lenkübersetzung hat Mercedes recht direkt gewählt. Von Anschlag zu Anschlag sind nur 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig. Zum Rangieren ist kein großer Kraftaufwand erforderlich. Der Wendekreis des GLA fällt mit knapp zwölf Meter groß aus.

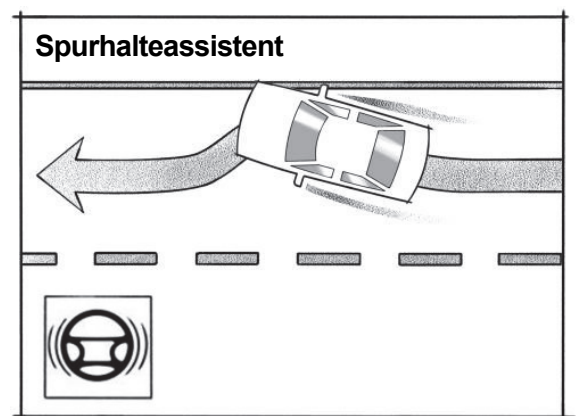
## 2,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der GLA bis zum Stillstand durchschnittlich 36,1 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Yokohama C-drive 2MO 97V der Größe 235/50 R18). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich recht gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut, allerdings drängt das Heck etwas.

## 1,6 SICHERHEIT

### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie die Kollisionswarnung mit erweitertem Bremsassistenten sind beim GLA serienmäßig an Bord: Ist der Abstand zum Vorfahrenden zu gering, so dass eine Kollision möglich ist, wird der Fahrer optisch und akustisch gewarnt. Bremsst dieser im Anschluss, unterstützt ihn der Bremsassistent, in dem er die erforderliche Bremskraft zur Verfügung stellt, um eine eventuelle Kollision zu vermeiden. Ab Werk ist zudem eine Müdigkeitserkennung vorhanden, die den Fahrer durch eine Pausenempfehlung warnt.



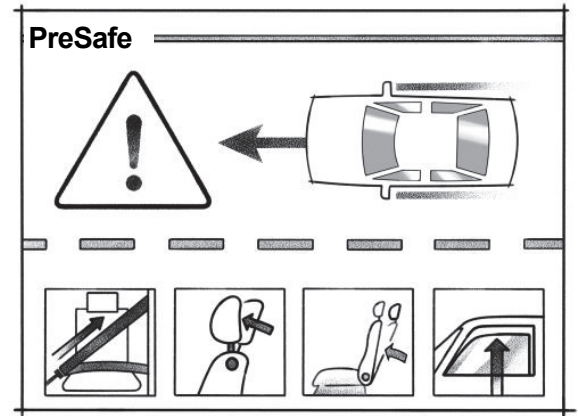
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Gegen Aufpreis gibt es das "Intelligent Light System" - das Xenonscheinwerfer mit variabler Lichtverteilung beinhaltet, die entsprechend der Umgebung (Landstraße, Autobahn, starker Nebel) angepasst werden. Darüber hinaus sind ein aktives Kurven- und ein Abbiegelicht enthalten. Gegen weiteren Aufpreis gibt es einen adaptiven Fernlichtassistenten, der bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Fahrzeugen das Fernlicht automatisch abblendet und danach wieder einschaltet. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter und warnen den nachfolgenden Verkehr, ab Stillstand wird zusätzlich die Warnblinkanlage aktiviert. Ebenfalls erhältlich ist ein Spurverlassenswarner, der durch Lenkradvibrationen den Fahrer auf die Gefahr aufmerksam macht. Zusätzlich kann ein Totwinkelassistent erworben werden. Dieser warnt beim Spurwechsel in den Außenspiegeln, wenn sich Objekte im toten Winkel befinden. Serienmäßig gibt es Tür-Rückleuchten, die den nachfolgenden Verkehr bei offenem Zustand warnen. Einen Speedlimiter gibt es gegen Aufpreis. Bei Wahl des COMMAND Online Multimedia-Systems inklusive Navigationssystem findet man eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung an Bord, die dem Fahrer Geschwindigkeitslimits im Kombiinstrument einblendet. Optional gibt es Reifen mit Notlaufeigenschaften. Ein Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Die Blinker funktionieren auch bei aktivierter Warnblinkanlage, so kann z. B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden.

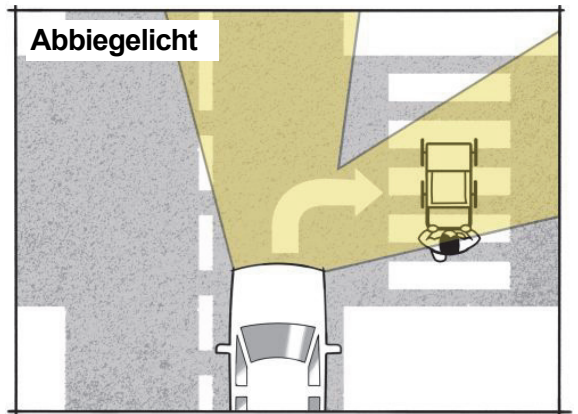
⊖ Die Handbremsaktivierung ist links vom Fahrer angeordnet und dadurch vom Beifahrer nicht zu erreichen.

## 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

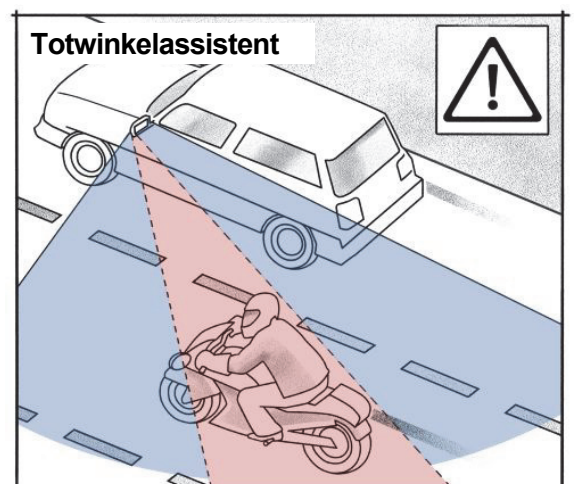
⊕ Der Mercedes GLA ist serienmäßig mit Front-, Kopf- und Seitenairbags für die vorderen Passagiere ausgestattet. Darüber hinaus gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Optional sind auch Seitenairbags für die äußeren Fondpassagiere erhältlich. Für den GLA lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch kein ADAC Crashtestergebnis vor, es kann aber von einem ähnlich guten Ergebnis wie bei der A-Klasse ausgegangen werden (A-Klasse: 93 % der möglichen Punkte bei der Insassensicherheit). Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für 1,90 m große Insassen, der Abstand zum Kopf ist gering, wodurch sie im Falle eines Heckaufpralls gut wirken können. Im Fond reichen die Kopfstützen dagegen nur für knapp 1,70 m große Personen, der Abstand zum Kopf ist nicht zu groß. Fahrer und Beifahrer werden durch ein akustisches und optisches Signal ermahnt sich anzuschnallen. Der Status der hinteren Passagiere wird im Display angezeigt. Werden die Gurte im Fond gelöst, so wird der Fahrer durch ein optisches und akustisches Warnsignal darauf aufmerksam gemacht. Die Türgriffe sind stabil und ermöglichen hohe Zugkräfte beim Öffnen - dies kann nach einem Unfall von Vorteil sein.



**Pre-Safe**  
Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.



**Abbiegelicht**  
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



**Totwinkelassistent**  
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Ist das Fahrzeug mit dem Command Online Navigationssystem ausgestattet, wird nach einem Unfall automatisch ein Notrufsignal abgegeben (Mercedes-Benz Notrufsystem). Optional sind Sicherheitsgurte mit reversiblen Gurtstraffern für Fahrer und Beifahrer (PRE-SAFE System) erhältlich. Zudem werden bei Wahl des PRE-SAFE bei einer drohenden Kollision automatisch die Fensterscheiben und das Schiebedach geschlossen.

– Für den Verbandkasten gibt es links im Kofferraum ein fest definiertes beschriftetes Fach. Das Warndreieck liegt dagegen unter dem Kofferraumboden und ist im Notfall unter Umständen nicht sofort erreichbar (bei beladenem Kofferraum).

## 1,9 Kindersicherheit

+ Bei der Kindersicherheit schneidet der GLA gut ab. Laut Bedienungsanleitung sind auf den hinteren Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Der Beifahrersitz ist mit einer automatischen Kindersitzerkennung ausgestattet. Über eine Gewichtsmatte wird erkannt, wenn ein Kindersitz montiert ist und die Beifahrerairbags werden entsprechend angeschaltet. Kindersitze aller Altersklassen lassen sich problemlos auf dem Beifahrersitz montieren. Auf den äußeren Plätzen im Fond gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken, so dass hier Rückhaltesysteme problemlos und lagestabil montiert werden können. Alternativ können auf diesen Plätzen Kindersitze auch mit den Gurten sicher befestigt werden, da Position und Abstand der Gurtanlenkpunkte optimal sind. Zudem sind die Gurte lang, für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf und die Schlösser sowohl fest wie auch kurz - eine Einhandbedienung ist möglich. Auf dem Beifahrerplatz ist das Gurtschloss recht lang, allerdings kann dies durch die Höheneinstellung des Sitzes ausgeglichen werden. Hohe Kindersitze können auf den äußeren Plätzen im Fond gerade so, in der Mitte und auf dem Beifahrerplatz problemlos montiert werden. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

– Auf dem Mittelsitz lassen sich Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen, da der Abstand zwischen den Gurtanlenkpunkten zu gering ist. Aus Platzgründen können im Fond ohnehin lediglich zwei Kindersitze nebeneinander montiert werden. Hinten sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher. Die Kindersicherung der Türen lässt sich zu einfach deaktivieren.

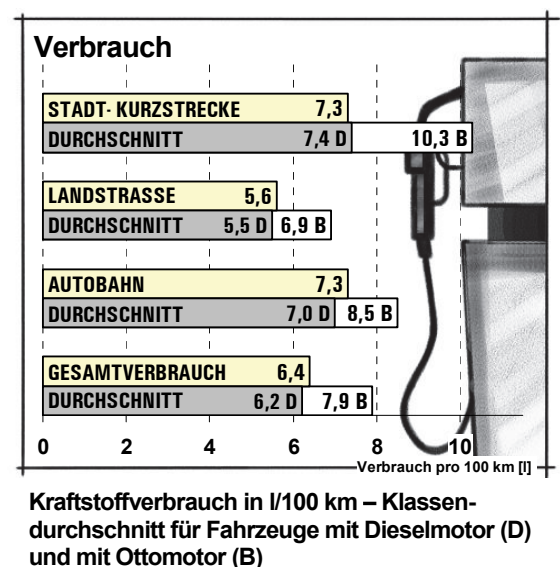
## 2,5 Fußgängerschutz

+ Der GLA ist serienmäßig mit einem Fußgängerschutzsystem (aktive Motorhaube) ausgestattet, was für einen guten Fußgängerschutz sorgen sollte. Zur Testveröffentlichung lag aber noch kein Crashtestergebnis vor.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO2\*

Der Kraftstoffverbrauch des Basisbenziners liegt im zufriedenstellenden Bereich. Im ADAC EcoTest wurde ein durchschnittlich Verbrauch von 6,4 l/100 km ermittelt. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 177 g/km erreicht der GLA 200 im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest 30 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,3 l, außerorts bei 5,6 l und auf der Autobahn bei 7,3 l pro 100 km.



1,3

## Schadstoffe

⊕ Der Mercedes GLA 200 zeigt beim Schadstoffausstoß keine Auffälligkeiten, der Lohn sind sehr gute 47 Punkte in diesem Kapitel. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht das SUV 77 Punkte und damit ein gutes Vier-Sterne-EcoTest-Ergebnis.

3,2

## AUTOKOSTEN

3,7

### Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Hier schneidet der Benziner allenfalls akzeptabel ab.

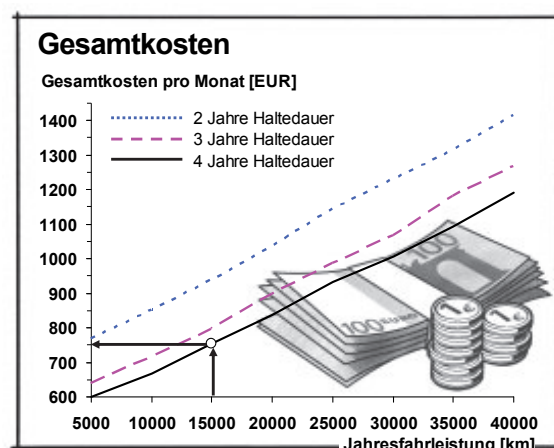
3,8

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig.

⊕ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Verhältnismäßig hohe Zeiten für den Service sowie teure Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 754 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,8

### Wertstabilität\*

Dem ganz neu auf dem Markt erhältlichen SUV kann während des vierjährigen Berechnungszeitraums ein zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

3,7

### Kosten für Anschaffung\*

Der GLA 200 kostet zusammen mit der Ausstattungslinie Style mindestens 30.435 Euro. Das ist selbst für ein SUV in der Mittelklasse ein stolzer Preis. Die Serienausstattung fällt dabei nicht besonders gut aus. Einerseits sind wichtige Sicherheitssysteme wie das Kollisionswarnsystem COLLISION PREVENTION ASSIST zwar Serie, andererseits verlangt Mercedes für eigentlich in dieser Klasse obligatorische Ausstattungen wie Regensensor oder Tempomat saftig Aufpreis.



3,0

## Fixkosten\*

Die jährlichen Fixkosten liegen insgesamt für den GLA 200 im Klassendurchschnitt. Die KFZ-Steuer beträgt jährlich nur 116 Euro. Die Versicherungseinstufungen des SUV sind dagegen nicht ideal. Die Haftpflichtversicherung ist noch einigermaßen erschwinglich (KH: 16), teuer zeigt sich das Fahrzeug aber in der Teil- und Vollkaskoversicherung: (TK: 22; VK: 23).

2,9

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten des GLA 200 liegen für diese Fahrzeugklasse auf durchschnittlichem Niveau. Vor allem die erhöhten Betriebskosten, der hohe Anschaffungspreis sowie die nicht gerade niedrigen Werkstatt- und Reifenkosten verhindern ein besseres Ergebnis.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	200	250 7G-DCT	200 CDI	220 CDI 7G-DCT	45 AMG 4MATIC SPEED SHIFT DCT 7G-TRONIC
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1991	4/2143	4/2143	4/1991
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	155 (211)	100 (136)	125 (170)	265 (360)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1250	350/1200	300/1400	350/1400	450/2250
0-100 km/h[s]	8,9	7,2	10,0	8,3	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	235	205	215	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,9 S	6,0 S	4,3 D	4,4 D	7,5 S
CO2 [g/km]	137	141	114	115	175
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/22	18/24/22	18/24/22	18/24/22	20/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	116	132	247	249	200
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	751	829	734	803	1147
Preis [Euro]	29.304	35.284	32.130	37.039	55.871

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1595 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	5300 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/50R18V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,8/11,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>5,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,3/5,6/7,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	137 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>177 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,0 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4417/1804/1494 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2025 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1455 kg/465 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>295 l/640 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>780 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>136 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>73 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>115 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>430 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>754 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/22
Grundpreis	30.435 Euro

## NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*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.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht (Intelligent Light)	1.666 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.166 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	119 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Intelligent Light)	1.666 Euro°
Lichtsensoren	Serie
Parkhilfe, elektronisch	803 Euro°
PRE-SAFE	393 Euro°
Regensensor (Licht-Sicht-Paket)	345 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	536 Euro°
Tempomat	298 Euro°
Totwinkelassistent	536 Euro°
Xenonlicht	1006 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/446 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegel-Paket)	351 Euro
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	607 Euro°
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 916°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	940 Euro
Lackierung Metallic	702 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.416 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,2**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	2,7	Lenkung*	2,6
Sicht	2,7	Bremse	2,0
Ein-/Ausstieg	3,0	<b>Sicherheit</b>	<b>1,6</b>
Kofferraum-Volumen*	3,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kofferraum-Variabilität	2,3	Kindersicherheit	1,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	Fußgängerschutz	2,5
Bedienung	1,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,2</b>
Raumangebot vorne*	2,3	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,0
Raumangebot hinten*	3,8	Schadstoffe	1,3
Innenraum-Variabilität	4,0		

### Komfort

**2,2**

Federung 2,3

Sitze 2,1

Innengeräusch 1,9

Klimatisierung 2,4

**Motor/Antrieb** **2,2**

Fahrleistungen\* 2,4

Laufkultur 2,0

Schaltung 2,3

Getriebeabstufung 2,0

### AUTOKOSTEN

**3,2**

Betriebskosten\* 3,7

Werkstatt- / Reifenkosten\* 3,8

Wertstabilität\* 2,8

Kosten für Anschaffung\* 3,7

Fixkosten\* 3,0

Monatliche Gesamtkosten\* 2,9

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen