



Mercedes GLA 200 d Urban

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Der GLA ist das kompakteste SUV aus dem Hause Mercedes. Der rund zwei Meter breite und nur 1,50 m hohe SUV möchte sich mit den Powerdome in der Motorhaube, einem massiven Kühlergrill und der beim Urban serienmäßigen zweiflutigen Abgasanlage betont sportlich präsentieren. Das dynamische Erscheinungsbild bringt allerdings auch Nachteile mit sich. Der Blick nach hinten ist stark eingeschränkt und das Resultat bei der ADAC Rundumsichtmessung sogar mangelhaft. Der optionale Park-Assistent samt Parksensoren sowie die Rückfahrkamera sollten daher unbedingt mitbestellt werden. Während das Platzangebot vorn recht großzügig ist, fallen die Platzverhältnisse im Fond und der Kofferraum nur zufriedenstellend aus. Der im Testwagen verbaute 2,2-l-Dieselmotor sorgt mit seinen 136 PS und einem maximalen Drehmoment von 300 Nm in Verbindung mit dem Sechsgangschaltgetriebe für gute Fahrleistungen. Das Resultat im ADAC EcoTest kann sich ebenfalls sehen lassen. Der Testverbrauch liegt bei ordentlichen 4,4 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Punkten kann der GLA auch bei der Sicherheit. Eine Vielzahl an Assistenzsystemen unterstützt den Fahrer und senkt das Unfallrisiko. Neben dem serienmäßigen Collision Prevention Assist Plus, der eine Kollisionswarnung ausgibt und im Bedarfsfall eine Bremsung einleitet, 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 Kaufpreis des Testwagens beträgt aber ohnehin mindestens 34.374 Euro, was im Klassenvergleich sehr teuer ist. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Audi Q3, BMW X1, Hyundai Tucson, Mazda CX-5, Nissan Qashqai, VW Tiguan.

+ gute Verarbeitung, sehr gutes Lichtsystem (optional), umfangreiche Sicherheitsausstattung, sparsamer Motor

- sehr unübersichtliche Karosserie, großer Wendekreis, kein Fehlbetankungsschutz, sehr hohe Autokosten



ADAC-URTEIL

2,0

AUTOTEST

4,7

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6

Familie

3,4

Stadtverkehr

3,0

Senioren

1,9

Langstrecke

2,8

Transport

2,3

Fahrspaß

3,3

Preis/Leistung

Stand: Dezember 2015
Text: Martin Brand

⊕ Der GLA ist insgesamt sauber verarbeitet. Die Karosserie wirkt dank gleichmäßig verlaufender Spaltmaße sowie ordentlich eingepasster Anbauteile solide. Der Kofferraum ist mit robustem Stoff ausgekleidet. Der gute Qualitätseindruck setzt sich im Innenraum fort. Die verwendeten Materialien sind hochwertig und sauber verarbeitet. Details wie sauber entgratete Kunststoffkanten, mit Stoff überzogene A-Säulenverkleidungen und die komplett geschäumten Türverkleidungen sorgen für eine gute Haptik und einen wertigen Eindruck. Der Unterboden des GLA ist komplett geschlossen und aerodynamisch optimiert - das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel wurde in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet. Vorn schützen Einstiegsleisten die lackierten Schweller vor Kratzern. Kunststoffumrandungen an den Radläufen und Seitenschwellern sowie der angedeutete Unterfahrschutz hinten bewahren den Lack zumindest teilweise vor Beschädigungen bei leichten Parkremplern.

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

⊕ Der Mercedes GLA 200 d gibt ein gutes Bild bei der Alltagstauglichkeit ab. Das kleine SUV bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich lediglich für Kurzstecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 495 kg zufriedenstellend aus. Die zulässige Anhängelast liegt bei 1.500 kg (gebremst, bei 12% Steigung) bzw. 750 kg (ungebremst). Mit dem 50 l Tank lassen sich auf Basis des ermittelten EcoTest-Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 1.135 km erzielen. Auf der stabilen Dachreling dürfen maximal 75 kg transportiert werden. Die zulässige Stützlast beträgt 75 kg - damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger montiert und zwei schwerere Räder (z.B. E-Bikes) transportiert werden.

⊖ Gerade in Anbetracht des hohen Grundpreises ist es seitens Mercedes schon dreist, für Selbstverständlichkeiten wie ein Tirefit-System einen Aufpreis zu verlangen. Optional sind auch Reifen mit Notlaufeigenschaften (Runflatreifen) zu haben, allerdings nicht für sämtliche Rad-Reifen-Kombinationen. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Ein Ersatzrad ist gar nicht erhältlich.

Im GLA sitzt man zwar etwas höher als z.B. in der A-Klasse, die Übersicht auf den 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. Niedrige Hindernisse sind aufgrund der hohen Motorhaube direkt vor dem Fahrzeug nur zufriedenstellend erkennbar. Die Außenspiegel ermöglichen ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten - beide Spiegel besitzen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern. Wählt man das optionale Spiegel-Paket, blenden der Innenspiegel und der fahrerseitige Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (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 Befehl selbstständig in die Lücke. Der Fahrer muss nur Gas und Bremse betätigen. Eine klappbare und damit schmutzgeschützte Rückfahrkamera ist ebenfalls optional erhältlich (beides im Testfahrzeug). Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkbereich 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 im Hauptscheinwerfer. Zusätzlich kann auch ein Fernlicht-Assistent geordert werden (im Testwagen).

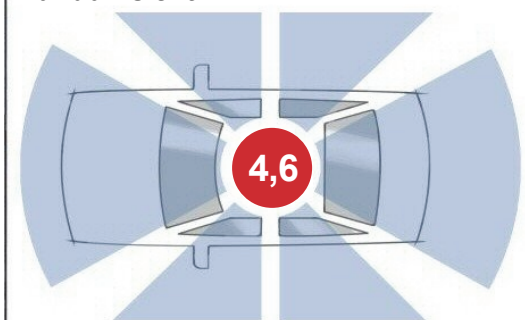
⊖ Das Resultat der ADAC Rundumsichtmessung ist mangelhaft. Besonders die flach verlaufende Frontscheibe und die dadurch sehr schräg stehenden A-Säulen schränken die Sicht beim Abbiegen ein. Aber auch die breiten hinteren Dachsäulen samt der nicht ganz versenkbaren Kopfstützen im Fond verdecken den Blick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

Serienmäßig wird das Fahrzeug mittels Funkfernbedienung mit großen Tasten ent- und verriegelt - die Seitenscheiben lassen sich damit aber nicht öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (nicht im Testwagen). Obwohl der GLA im Vergleich zur A-Klasse einen etwas höheren Aufbau besitzt, steigt man in der Summe nur akzeptabel ein und aus.

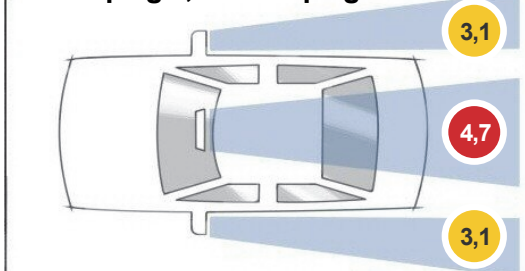


Besonders nach schräg hinten ist die Sicht durch breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen stark eingeschränkt.

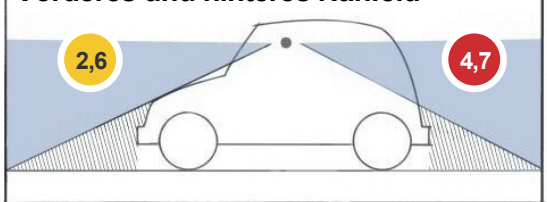
Rundumsicht



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 Fahrzeug erkennt.

Der Fahrersitz ist in zufriedenstellender Höhe angeordnet. Störend sind aber der hohe Türschweller und der große Abstand zwischen Schweller und Sitz, dadurch muss man die Beine weit anheben und einen großen Schritt machen. 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. Die Türraasterungen sind kräftig dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig offen, jedoch besitzen sie nur zwei Stellungen.

⊕ Es gibt über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein-/Aussteigen erleichtern. Bei Dunkelheit wird die Fahrzeugumgebung nach dem Auf- und Abschließen noch für kurze Zeit beleuchtet. In Verbindung mit dem optionalen Spiegel-Paket gibt es auch Spots in den Außenspiegeln.

⊖ Man kann sich leicht aussperren, lediglich bei offener Fahrertür wird ein Verriegeln des Fahrzeugs mit der Funkfernbedienung unterbunden.

3,3 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich zufriedenstellend aus. Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung lassen sich nur 295 l im Kofferraum verstauen. Entfernt man die Hutablage, sind es bis zum Dach gemessen 415 l. Dann können bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. 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 das Ladegut 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. Die Ladeöffnung ist zwar schön hoch, fällt aber recht schmal aus.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben sowie schließen und bietet Personen bis knapp 1,90 m genügend Platz darunter. Optional gibt es auch eine elektrische Heckklappenbetätigung (nicht im Testwagen). Beim Ausladen stört nur eine kleine Stufe von rund elf Zentimetern, über die das Gepäck angehoben werden muss. Die Kofferraumtiefe ist verhältnismäßig gering, wodurch an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichbar sind. 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.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, dies ist einfach und ohne großen Kraftaufwand von vorn aus möglich. Das im Testwagen verbaute optionale 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 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, die eine Durchladeluke in der Mitte der Lehne beinhaltet (nicht im Testwagen).

➖ Für die Gurtbänder gibt es zwar Halterungen, allerdings sind diese erst gut zugänglich, wenn die Lehnen umgeklappt sind. Werden diese nicht verwendet, können die Gurtbänder beschädigt werden. Ein Trennnetz ist nicht erhältlich.

2,3

INNENRAUM

2,0

Bedienung

Das Cockpit des GLA zeigt sich recht ergonomisch aufgebaut, sodass man mit den grundlegenden Bedienelementen schnell zurechtkommt. Umständlicher ist hingegen die Bedienung der Fahrzeug-Systemeinstellungen, da sich manche nur mittels Lenkradtasten im Kombiinstrument und andere in der Mittelkonsole/am Mitteldisplay anpassen lassen. Der Scheibenwischerschalter sitzt im Blinkerhebel, was anfangs ungewohnt ist.

⊕ Das Lenkrad kann manuell über einen großen Bereich in Höhe und Weite eingestellt werden und die Pedale sind optimal angeordnet. Der Schalthebel ist recht tief positioniert, aber dennoch gut erreichbar. Das Zündschloss sitzt im Armaturenbrett, allerdings wird es etwas vom Lenkrad verdeckt und ist zudem unbeleuchtet. Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers. Der Kontrast der silbernen Skalierung ist aber nicht optimal, die Kraftstoff- und Kühlmittel-Temperaturanzeige könnten etwas größer ausfallen. Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- oder Durchschnittsverbrauch. Sind Türen, die Heckklappe oder auch die Motorhaube offen, gibt es einen Hinweis für den Fahrer. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird an einem separaten Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Das Licht lässt sich mittels Drehschalter links neben dem Lenkrad anschalten. Alternativ sind sowohl das Licht (Serie) als auch die Scheibenwischer (Option) sensorgesteuert. Gegen Aufpreis wird auch das Fernlicht automatisch auf- und abgeblendet. Der Nebelschlussleuchtschalter befindet sich im Bereich des Lichtschalters, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Bedienung der optionalen Klimaautomatik ist selbsterklärend, die Wunschtemperatur wird neben dem Schalter angezeigt. Die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab und auch die Umluftfunktion regelt das System. Wird die Umlufttaste länger gedrückt, schließen die Seitenfenster - bei erneuter Betätigung fahren diese wieder in die ursprüngliche Position. Das Acht-Zoll-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems (Comand Online) ist weit oben positioniert und einwandfrei im Kontrast. Die Bedienung erfolgt über die in der Mittelkonsole (zwischen den Sitzen) untergebrachte zentrale Steuereinheit. Das Bedienteil des Audiosystems ist gut erreichbar, aber aufgrund der vielen Schalter etwas unübersichtlich. Darüber hinaus können Radioeinstellungen auch am Lenkrad vorgenommen werden. Die Lautsprecher bieten einen klaren Klang. Die Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärts-Automatik samt zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz und lassen sich auch ohne Zündung steuern, bis eine Tür geöffnet wird. Der Fahrersitz lässt sich elektrisch (Schalter in der Tür) einstellen, der Beifahrerplatz nur manuell - allerdings per gut erreichbarer Einsteller. 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.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind Bei der GLA-Klasse auf guten Niveau.

Im Fond gibt es nur Türfächer. Daher empfiehlt sich das optionale Ablagen-Paket (nicht im Testwagen). Nur dann gibt es Gepäcknetze an der Rückseite der Vordersitze und Fächer unter den Vordersitzen. Ordert man das optionale Licht- und Sicht-Paket, besitzt der GLA u. a. eine Ambientebeleuchtung, zusätzliche Spots am Innenspiegel sowie Leseleuchten hinten und eine Ein-/Ausstiegsbeleuchtung. Gegen weiteren Aufpreis ist beim Urban eine mehrfarbige Ambientebeleuchtung erhältlich.

– Das Klimaanlagebedienteil ist weit unten positioniert, dadurch schweift der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen ab. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, müssen sich Fahrer und Beifahrer zum Schließen weit hinauslehnen. Zudem stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

1,9

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 Raumgefühl, wenn auch die Innenraumbreite im Klassenvergleich nur durchschnittlich ausfällt.

3,5

Raumangebot hinten*

Das Platzangebot im Fond ist allenfalls akzeptabel. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond 1,80 m große Passagiere genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für rund 1,90 m Große ausreichen. Die Innenbreite fällt für zwei Personen akzeptabel aus, bei drei Insassen 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

2,0

Federung

Neben dem Standard-Komfortfahrwerk gibt es für den GLA gegen Aufpreis entweder ein Offroad-Komfortfahrwerk oder das im Testwagen verbaute Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern. Dann lässt sich die Dämpfercharakteristik entsprechend dem Fahrerwunsch anpassen. Zur Verfügung stehen ein komfortabler und ein sportlich straffer Modus.

+ Im Comfort-Modus zeigt sich die Federung ausgewogen. Lange Wellen bringen den GLA nicht aus der Ruhe, etwas größere Aufbaubewegungen sind aber bei höheren Geschwindigkeiten durchaus vorhanden.

Kurze Wellen und feine Unebenheiten werden ebenso souverän geschluckt wie Einzelhindernisse (z.B. abgesenkte Kanaldeckel). Selbst Querfugen dringen nur wenig zu den Insassen durch. Raue Fahrbeläge werden fein absorbiert und Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen nur wenig durch. Der Fahrkomfort bei niedrigen Geschwindigkeiten ist gut. Nickbewegungen der Karosserie halten sich beim Bremsen und Beschleunigen in Grenzen. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist akzeptabel. Im Sport-Modus werden die Aufbaubewegungen reduziert, dafür dringen aber Unebenheiten deutlicher zu den Insassen durch.

2,2

Sitze

Der GLA ist serienmäßig mit Komfortsitzen inklusive Sitzhöhereinstellung für den Fahrer ausgestattet. Wählt man die Ausstattungslinien Urban oder AMG Line, werden Sportsitze verbaut. Alternativ sind in Verbindung mit der Ledernachbildung Artico auch die im Testwagen verbauten Komfortsitze erhältlich. Gegen 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. Im Fond erweisen sich die Lehnen als sehr hoch, jedoch drückt die straffe Polsterung leicht im Lendenbereich. Im Fond sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen kaum konturiert und bieten dadurch wenig Seitenhalt. Die Sitzposition ist im Fond zufriedenstellend, es fehlt aber etwas an Oberschenkelauflege.

+ Der Urban ist serienmäßig mit dem Sitzkomfort-Paket ausgestattet. Dann lassen sich der Fahrer- und der Beifahrersitz sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen. Optional kann für beide Vordersitze eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze geordert werden (im Testwagen). Vorn zeigen sich die recht breiten Komfortsitze ordentlich konturiert, der Seitenhalt in Kurven ist zufriedenstellend. Die recht straff gepolsterten Sitze bieten einen guten Sitzkomfort. Die Lehnen der Vordersitze sind auch für große Personen hoch genug. Der Fahrer findet eine angenehme Sitzposition und kann seinen linken Fuß ordentlich abstützen - ein stabiles Trittbrett fehlt aber.

- Aufgrund der Sitzbezüge in Ledernachbildung kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

2,0

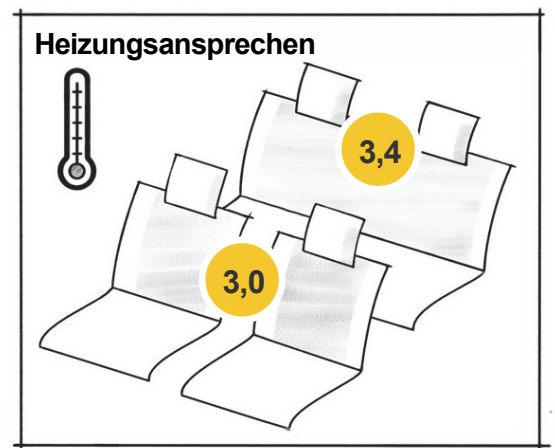
Innengeräusch

+ Der Innenraum des GLA ist leise. Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei 130 km/h nur 67,1 dB(A). Der Dieselmotor fällt insgesamt nicht unangenehm auf, ist aber unterhalb von ca. 1.400 und oberhalb von 4.000 1/min unter Last recht brummig und laut. Fahrgeräusche halten sich stets im Hintergrund und werden nie unangenehm laut. Windgeräusche zeigen sich gut abgeschottet, sind bei höheren Geschwindigkeiten aber etwas ausgeprägter im Innenraum wahrnehmbar.

2,4

Klimatisierung

Serienmäßig ist der GLA mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Klimaautomatik Thermotronic mit Zweizonen-Regelung. Im 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.



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

⊕ Die Temperatur lässt sich bei der Thermotronic für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt jedoch nur in vorgegeben Kombinationen für beide gemeinsam. Die Frisch-/Umluftzufuhr wird mittels Luftgütesensor geregelt. Ein Aktivkohleeinsatz filtert unangenehme Gerüche aus der Luft.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

⊕ Der 2,2-l-Dieselmotor sorgt mit seiner Leistung von 100 kW/136 PS (bei 3.400 1/min) und einem früh anliegenden Drehmoment von 300 Nm (bei 1.400 1/min) für gute Fahrleistungen. Das Aggregat sorgt für guten Vortrieb und kann entsprechend gute Elastizitätswerte vorweisen. Um von 60 auf Tempo 100 zu beschleunigen, braucht der GLA im vierten Gang 8,0 s, im fünften Gang 11,4 s und im sechsten Gang 14,7 s. Den simulierten Überholvorgang, der im gleichen Geschwindigkeitsbereich durchgeführt wird, schließt der GLA nach 5,6 s ab (3. Gang).

2,5 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des 2,2-l-Vierzylindermotors ist insgesamt gut und kann im Alltag überzeugen. Der Dieselmotor läuft über einen weiten Drehzahlbereich unauffällig und überträgt kaum Vibrationen in den Innenraum - unterhalb von 1.400 1/min können sie aber nicht gänzlich gefiltert werden. Störende Brummfrequenzen verkneift sich der Motor weitgehend, diese treten allerdings oft in Verbindung mit den Vibrationen auf. Aufgrund der langen Übersetzung ist man jedoch recht häufig mit niedrigen Drehzahlen unterwegs.

2,3 Schaltung

Die Schaltung ist Mercedes gut gelungen, allerdings erfordert das Schaltschema etwas Gewöhnung. 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, auch wenn ein gewisser Widerstand überwunden werden muss. Schnelle Schaltvorgänge können problemlos durchgeführt werden. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend dem Betriebszustand 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 zufriedenstellend dosieren, vor allem beim Anfahren ist der Druckpunkt nicht ideal fühlbar, wodurch es auch mal Rucken kann. Das Start-Stopp-System funktioniert problemlos. Der erste Gang kann auch während der "Motor-Stopp-Phase" eingelegt werden, bei anschließender Kupplungsbetätigung springt er wieder an.

2,0 Getriebeabstufung

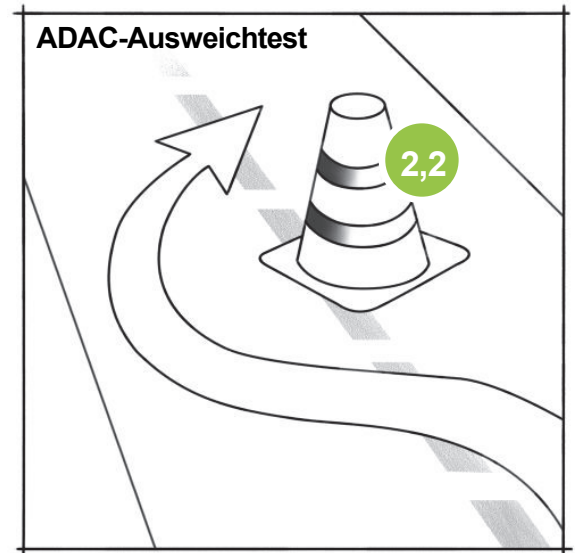
⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Schaltgetriebes passen gut zum Motor, es entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge.

Die Gesamtübersetzung hat Mercedes recht lang gewählt, das Aggregat dreht bei Tempo 130 mit knapp 2.200 1/min. Dennoch mangelt es dem Motor nicht an Zugkraftreserven, wodurch schaltfaules Fahren möglich ist.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls spricht die Vorderachse spontan an, die Hinterachse aber leicht verzögert, wodurch das SUV kaum in Bewegung ist und sich schnell wieder stabilisiert. Spurrinnen haben keinen zu starken Einfluss auf die Richtungsstabilität, aufgrund der nicht perfekten Lenkungszenrierung läuft der Mercedes diesen aber leicht nach. Insgesamt fällt der Geradeauslauf aber ordentlich aus. Im ADAC Ausweichtest fährt der Mercedes ein gutes Ergebnis ein. Beim ersten Anlenken spricht die Vorderachse spontan an, die Hinterachse baut jedoch leicht verzögert Seitenführungskräfte auf, wodurch das SUV etwas mit dem Heck nachdrückt. Beim Zurücklenken neigt das SUV ebenfalls zum Übersteuern, wird dann aber durch das effektiv regelnde Stabilitätsprogramm (ESP) eingebremst und lässt sich dadurch im Anschluss problemlos in die Ausfahrgasse steuern. In der Summe bleibt der GLA durch die gute ESP-Unterstützung auch in kritischen Situationen sicher beherrschbar. 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 Kurve schlagartig vom Gas, sind leichte 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.



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.

2,5 Lenkung*

Für den GLA gibt es neben der serienmäßigen Parameterlenkung gegen Aufpreis eine Sport-Direktlenkung mit variabler Lenkübersetzung, die auch bei Wahl der adaptiven Dämpfung verbaut ist (im Testwagen).

⊕ Die Sport-Direktlenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an, allerdings baut die Hinterachse bei größeren Lenkwinkeln etwas verzögert Seitenführungskräfte auf. Im Comfort-Modus ist das Lenkgefühl um die Mittellage nicht perfekt, was zu gelegentlichen Lenkkorrekturen führt. Bei größeren Lenkwinkeln geht die Rückmeldung in Ordnung. Im Sport-Modus wird die Lenkunterstützung etwas reduziert, was ein besseres Lenkgefühl vermittelt. Die Lenkübersetzung ist sehr direkt. Von Anschlag zu Anschlag sind nur etwas über zwei Lenkradumdrehungen notwendig. Zum Rangieren ist kein großer Kraftaufwand erforderlich.

⊖ Der Wendekreis des GLA fällt mit knapp zwölf Metern groß aus.

1,3

Bremse

⊕ Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der GLA bis zum Stillstand durchschnittlich nur 34,3 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact5 der Größe 235/50 R18 97V). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut, allerdings drängt das Heck etwas.

1,3

SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

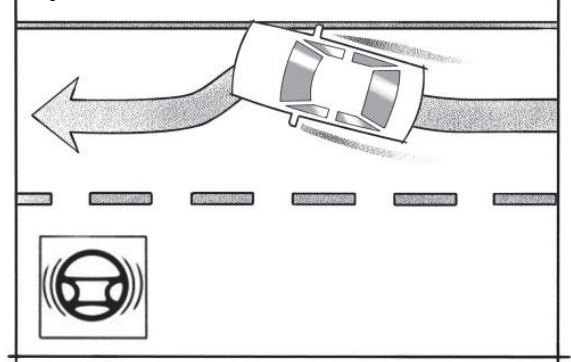
⊕ Für den GLA gibt es eine Reihe an Assistenzsystemen, wenn auch einige nur gegen Aufpreis erhältlich sind. Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm findet man serienmäßig einen vorausschauenden adaptiven Bremsassistenten an Bord (Collision Prevention Assist Plus). Damit wird mittels Radarsensor in der Fahrzeugfront eine drohende Kollision erkannt und eine optische und akustische Warnmeldung ausgegeben. Reagiert der Fahrer nicht, erfolgt automatisch eine Teilbremsung (fahrende Objekte, 7 bis 105 km/h), die die Aufprallgeschwindigkeit entsprechend reduziert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten (stehende Objekte, 7 bis 50 km/h) kann das System Unfälle unter Umständen sogar ganz vermeiden (City-Safety). Bremsst der Fahrer nicht stark genug, greift der adaptive Bremsassistent zusätzlich ein und stellt die benötigte Bremskraft zur Verfügung, um einen möglichen Zusammenstoß noch zu verhindern. Bei einer Notbremsung blinken die reaktionsschnellen, optionalen LED-Bremsleuchten und warnen so den rückwärtigen Verkehr. Ab Stillstand wird zusätzlich die Warnblinkanlage aktiviert. Ab Werk ist zudem eine Müdigkeitserkennung vorhanden, die dem Fahrer bei nachlassender Konzentration eine Pausenempfehlung anzeigt. Gegen Aufpreis gibt es das Intelligent Light System - dafür bekommt man Xenonlicht mit variabler Lichtverteilung, die entsprechend der Umgebung (Landstraße, Autobahn, starker Nebel) angepasst wird. Darüber hinaus sind ein aktives Kurven- sowie Abbiegelicht enthalten. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch einen Fernlichtassistenten. Ebenfalls erhältlich ist ein Spurverlassenswarner, der den Fahrer durch Lenkradvibrationen 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. Tür-Rückleuchten in den Vordertüren, die den nachfolgenden Verkehr bei offenen Türen warnen, gibt es bei Wahl des Licht- und Sicht-Pakets. Ein Speedlimiter kostet Aufpreis (bei Schaltgetriebe).

Einschlafwarner



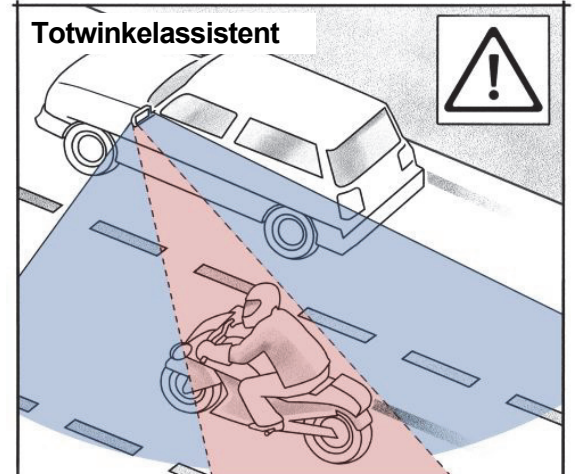
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Spurhalteassistent



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.

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.

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 Notlauf Eigenschaften. Eine Reifendruckverlustwarnung gibt es ab Werk, ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist gegen Aufpreis erhältlich. 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 im Notfall nicht zu erreichen.

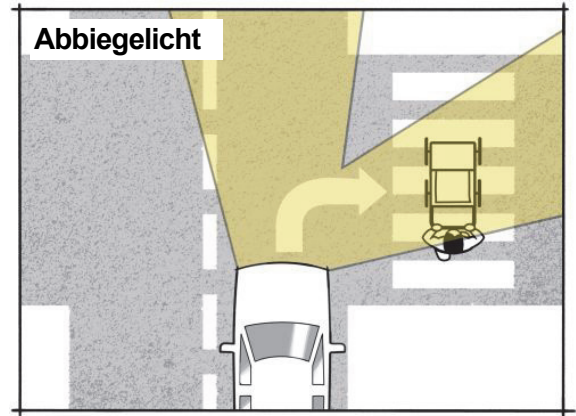
1,0 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Mercedes GLA ist serienmäßig mit Front-, Seitenairbags für die vorderen Passagiere und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Optional sind auch Seitenairbags für die äußeren Fondpassagiere erhältlich. Zudem besitzen die Gurte vorn wie hinten außen Gurtstraffer und -kraftbegrenzer. Im ADAC Crashtest erreicht der GLA im Bereich Insassenschutz 96 Prozent der möglichen Punkte. Insgesamt kommt der Mercedes auf volle fünf Sterne (Test 09/2014). 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. Fahrer und Beifahrer werden durch ein akustisches und optisches Signal ermahnt, sich anzuschnallen. Der Status der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt. Werden die Gurte im Fond gelöst, 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. Gegen Aufpreis gibt es das Pre-Safe-System. Es erkennt kritische Situationen und trifft Maßnahmen, um das Verletzungsrisiko der Insassen bei einem Unfall zu minimieren. Dazu gehört das Straffen der vorderen Sicherheitsgurte und das Schließen der Seitenscheiben. Ist das Fahrzeug mit dem Command Online Navigationssystem ausgestattet, wird nach einem Unfall automatisch ein Notrufsignal abgegeben (Mercedes-Benz Notrufsystem). Mercedes klebt bei allen Neufahrzeugen (kann auch nachgerüstet werden) einen QR-Code in die Tankklappe und in die gegenüberliegende B-Säule, den Rettungskräfte abscaannen und so zur fahrzeugspezifischen Rettungskarte gelangen können. Für den Verbandkasten gibt es links im Kofferraum ein fest definiertes, beschriftetes Fach.

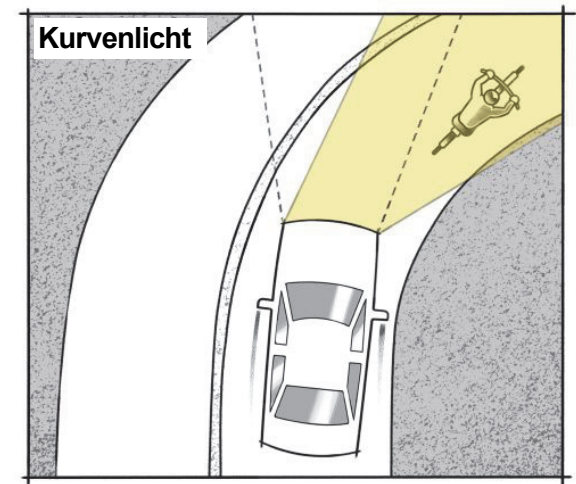
– Das Warndreieck liegt unter dem Kofferraumboden und ist im Notfall unter Umständen nicht sofort erreichbar (bei beladenem Kofferraum). Im Fond reichen die Kopfstützen dagegen nur für knapp 1,70 m große Personen, der Abstand zum Kopf ist nicht zu groß.

1,9 Kindersicherheit

+ Im ADAC Crashtest erreicht der Mercedes 88 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung sind auf den hinteren äußeren Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Der Beifahrersitz ist mit einer automatischen Kindersitzerkennung ausgestattet.



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.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Über eine Gewichtsmatte wird erkannt, wenn ein Kindersitz montiert ist und die Beifahrerairbags werden entsprechend abgeschaltet. Kindersitze aller Altersklassen lassen sich problemlos auf dem Beifahrersitz montieren. Auf den äußeren Plätzen im Fond gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken, sodass hier Rückhaltesysteme problemlos und lagestabil montiert werden können. Alternativ lassen sich auf diesen Plätzen Kindersitze auch mit den Gurten sicher befestigen, da Position und Abstand der Gurtanlenkpunkte optimal ausfallen. Zudem sind die Gurte lang genug für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf und die Schlösser sowohl fest wie auch kurz, was das Befestigen erleichtert. 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 nur bedingt, 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. Der Mittelsitz ist für Kindersitze mit Stützfuß und universelle Sitze der Gruppe II und III ungeeignet. 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.

2,4 Fußgängerschutz

+ Der GLA ist serienmäßig mit einem Fußgängerschutzsystem (aktive Motorhaube) ausgestattet, was für einen guten Fußgängerschutz sorgt. Im ADAC Crashtest erreicht er 67 Prozent der möglichen Punkte.

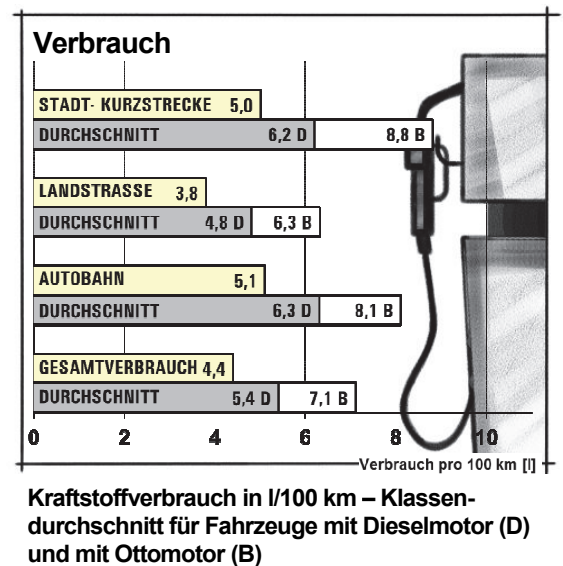
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO2*

+ In diesem Kapitel erhält der GLA 200 d mit einer CO2-Bilanz von 141 g/km 36 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,4 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,0 l/100 km, außerorts bei 3,8 l/100 km und auf der Autobahn bei 5,1 l pro 100 km.

1,6 Schadstoffe

+ Der Mercedes GLA 200 d erfüllt durch einen NOx-Speicherkat die Abgasnorm Euro 6. Es lassen sich beim Schadstoffausstoß insgesamt keine Auffälligkeiten feststellen. Nur der NOx-Ausstoß ist im anspruchsvollen Autobahnzyklus leicht erhöht. In diesem Kapitel erhält der GLA 44 von 50 Punkten. In der Summe kommt der Mercedes auf 80 Punkte, was vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest entspricht.



4,7

AUTOKOSTEN

2,3

Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Mercedes recht sparsam mit dem im Vergleich zu Super-Benzin günstigeren Diesel umgeht, erhält er hier eine gute Bewertung.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 2,2-Liter-Dieselmotor hat eine Steuerkette, die einen oft kostenintensiven Wechsel des Zahnriemens überflüssig macht.

⊕ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz.

⊖ Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Teure Werkstattstundensätze sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

1,8

Wertstabilität*

Dem kleinen SUV wird in Verbindung mit dem sparsamen Diesel für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

5,5

Kosten für Anschaffung*

Der GLA 200 d kostet zusammen mit der Ausstattungslinie Urban mindestens 34.374 Euro. Das ist für ein SUV in der unteren Mittelklasse ein stolzer Preis. Die Serienausstattung fällt dabei nicht besonders umfangreich 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.

5,5

Fixkosten*

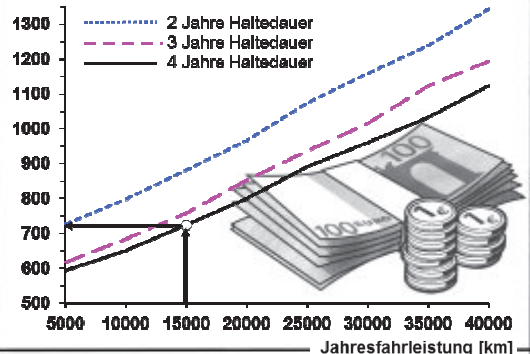
Die jährlichen Fixkosten liegen für den GLA 200 d im Klassenvergleich sehr hoch. Allein die Kfz-Steuer schlägt mit 239 Euro zu Buche. Die Versicherungskosten sind aufgrund der ungünstigen Einstufung extrem hoch (KH: 19; TK: 22; VK: 24).

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten des GLA 200 d fallen sehr hoch aus. Dies liegt maßgeblich an den hohen Anschaffungs-, Werkstatt- und Fixkosten.

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeugheldauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 725 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	180	200	250	180 d	200 d	220 d 7G-DCT	45 AMG 4MATIC SPEEDSHIFT DCT 7G-TRONIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1595	4/1991	4/1461	4/2143	4/2143	4/1991
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	115 (156)	155 (211)	80 (109)	100 (136)	130 (177)	280 (360)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1250	250/1250	350/1200	260/1750	300/1400	350/1400	450/2250
0-100 km/h[s]	9,3	8,9	7,2	12,0	10,0	7,7	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	215	235	190	205	223	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7 l S	5,9 l S	6,0 l S	4,0 l D	4,2 l D	4,2 l D	7,5 l SP
CO ₂ [g/km]	133	137	141	105	110	110	175
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/25/22	16/25/22	17/22/22	17/23/22	19/24/22	19/24/22	20/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	108	116	132	162	239	239	200
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	719	739	760	683	711	760	1126
Preis [Euro]	27.668	29.601	33.415	30.732	32.428	37.348	56.168

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2143 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	3400 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/50R18
Reifengröße (Testwagen)	235/50R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,0/3,8/5,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	110 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	141 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4417/1804/1494 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1525 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	295 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1135 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	85 Euro
Monatliche Werkstattkosten	95 Euro
Monatliche Fixkosten	135 Euro
Monatlicher Wertverlust	410 Euro
Monatliche Gesamtkosten	725 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/22
Grundpreis	34.374 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk (Intelligent Light)	1.666 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (7G-DCT)	2.178 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)	452 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	375 Euro°
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)	357 Euro
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	607 Euro°
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 1.071°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	940 Euro
Lackierung Metallic	702 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,4
Alltagstauglichkeit	2,4	Lenkung*	2,5
Sicht	2,6	Bremse	1,3
Ein-/Ausstieg	3,0	Sicherheit	1,3
Kofferraum-Volumen*	3,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,0
Kofferraum-Variabilität	2,4	Kindersicherheit	1,9
Innenraum	2,3	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	2,0	Umwelt/EcoTest	2,0
Raumangebot vorne*	1,9	Verbrauch/CO2*	2,4
Raumangebot hinten*	3,5	Schadstoffe	1,6
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,2		
Federung	2,0		
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,0		
Klimatisierung	2,4		
Motor/Antrieb	2,2		
Fahrleistungen*	2,1		
Laufkultur	2,5		
Schaltung	2,3		
Getriebeabstufung	2,0		

AUTOKOSTEN

4,7

Betriebskosten*	2,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	1,8
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,3

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen