



Mercedes GLA 220 Style 4MATIC 7G-DCT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Mit dem Kürzel GL versteht Mercedes die SUV-Varianten seiner Baureihen A, C, E und S. Während die größeren GL-Modelle auch tatsächlich von den Dimensionen her der Bezeichnung SUV gerecht werden, ist der GLA eigentlich eine etwas grob zurechtgeschminkte A-Klasse. Auf den oft kaufentscheidenden SUV-Vorteil der höheren Sitzposition muss man hier verzichten, der GLA ist nicht höher als konventionelle Kompaktwagen. Zumindest verkneift sich das kleinste Modell der GL-Reihe aber konsequenterweise auch die Steifbeinigkeit im Fahrverhalten, die andere SUVs auszeichnet.

Der Test-GLA rollt mit dem optionalen Adaptivfahrwerk komfortabel-geschmeidig ab, verliert aber auch bei zackigeren Lenkmanövern nicht die Contenance und bleibt spurstabil, unterstützt vom feinfühlig regelnden ESP. Zum souveränen Fahrverhalten passt der kraftvolle Vierzylinder im Testwagen, der immer an Allradantrieb und Doppelkupplungsgetriebe gebunden ist. Der Testverbrauch ist mit 7,5 Litern auf 100 Kilometer allerdings recht hoch, die Schadstoffanteile im Abgas dafür sehr niedrig.

Seit dem Facelift 2017 gibt es die Bi-Xenon-Scheinwerfer nicht mehr, sie wurden gegen ebenfalls aufpreispflichtige LED-Lampen ersetzt. Diese bieten zwar eine dem Tageslicht noch ähnlichere Lichtfarbe, Kurven- oder Abbiegelicht gibt es aber nicht mehr. Kein wirklicher Fortschritt.

Verarbeitung und Anmutung sind dem Selbstverständnis der Marke angemessen, die Aufpreisliste ist aber typisch lang: Selbst den Regensensor lassen sich die Schwaben gesondert bezahlen. Da auch der Grundpreis des GLA 220 4matic als Style bei schon fast 38.000 Euro liegt, ist der GLA nicht für jeden Geldbeutel geeignet. **Konkurrenten:** u.a. BMW X2, VW T-Roc.

⊕ **kräftiger Motor, niedrige Emissionen, komfortables und sicheres Fahrverhalten**

⊖ **teure Aufpreispolitik, kein Kuvenlicht mehr, recht hoher Verbrauch**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

Familie **3,3**

Stadtverkehr **3,7**

Senioren **3,0**

Langstrecke **2,8**

Transport **3,3**

Fahrspaß **2,6**

Preis/Leistung **2,6**

EcoTest ★★★★★

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Wenn auch ein kleiner, so ist der GLA eben doch ein Mercedes und muss sich genauso am Selbstverständnis der Marke messen lassen. Das bekommt das kompakte SUV aber hin, alles wirkt wertig und solide verarbeitet. Auch die Materialien im Innenraum müssen keinen Vergleich scheuen, gerade in seiner Fahrzeugklasse. Annähernd alles, was man im Normalfall berührt, ist weich geschäumt

3,2 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs ermöglicht der 50 Liter fassende Tank einen Aktionsradius von etwa 665 Kilometern. Die Zuladung des Testfahrzeugs fällt mit 460 Kilogramm durchschnittlich aus. Auf der Anhängerkuppelung sowie auf dem Dach sind Lasten bis 75 Kilogramm erlaubt, die Dachreling ist nicht serienmäßig, kostet aber keinen Aufpreis. Bis 1,8 Tonnen schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen.

3,1 Licht und Sicht

Zwar ist der GLA nominell ein SUV, die Sitzhöhe ist aber nicht höher als bei "normalen" Fahrzeugen der Kompaktklasse.

Der GLA bietet seit der Überarbeitung neben Einparkhilfen vorn und hinten, Rückfahrkamera und Parklenkassistent auch eine 360°-Kamerafunktion. Diese nutzt insgesamt vier Kameras vorn, hinten und in den Außenspiegeln, um auf dem Bildschirm eine Draufsicht auf das Auto darzustellen.

⊕ Die LED-Rückleuchten haben - wenn man wie beim Testwagen die LED-Scheinwerfer ordert - drei Helligkeitsstufen. Brems- und Blinkleuchten strahlen am



Breite Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen behindern die Sicht nach hinten sehr stark.

oder mit Stoff bezogen. Nur die Verkleidung des Mitteltunnels aus hartem Kunststoff fällt in der Qualitätsanmutung etwas ab.

⊖ Nicht zum guten Gesamteindruck passt der schnöde Haltestab der Motorhaube - eine Gasdruckfeder wäre die adäquate Lösung gewesen.

Der Wendekreis des Kompakt-SUV beträgt nicht gerade praktische 12,2 Meter.

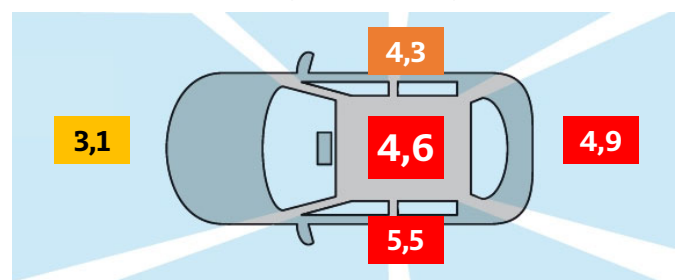
⊖ Manches fehlt im GLA: ein Fehlbetankungsschutz genauso wie Wagenheber oder Radschlüssel. Auch ein Ersatzrad gibt es für den kleinen Mercedes nicht, gegen Aufpreis bekommt man ein Reifenreparaturset oder Reifen mit Notlaufeigenschaften.

Tag in voller Helligkeit, nachts werden sie dunkler und im Stand bei Dunkelheit wird die Lichtstärke nochmals heruntergeregelt. So wird vermieden, dass nachfolgende Autos geblendet werden.

Die LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, vor allem die tageslichtähnliche Leuchtfarbe gefällt.

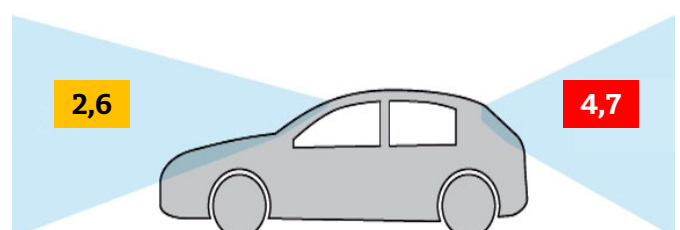
Rundumsicht

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.



⊖ Zum Facelift - bei Mercedes "Mopf" (kurz für Modellpflege) genannt - entfielen nicht nur die Bi-Xenon-Scheinwerfer, sondern auch die Kurvenlichtfunktion: Für die nun stattdessen erhältlichen LED-Scheinwerfer gibt es den intelligent light assist nicht mehr.

Die Rundumsichtmessung attestiert dem GLA eine sehr

schlechte Sicht nach draußen. Keine Dachsäule ist wirklich schmal, die hinteren sind sehr breit und die Heckscheibe ist klein. Deshalb erkennt man nach hinten zum Beispiel kleine Kinder gar nicht - die optionale Rückfahrkamera sei jedem Käufer dringend ans Herz gelegt.

3,0 Ein-/Ausstieg

Serienmäßig wird das Fahrzeug mittels Funkfernbedienung mit großen Tasten ent- und verriegelt, die Heckklappe kann einzeln angesteuert werden. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (nicht im Testwagen). Dieses kann man per doppeltem Tastendruck am Schlüssel temporär deaktivieren, um die Batterie zu schonen und das Diebstahlrisiko zu senken. Vor allem weil der GLA nicht besonders hoch ist, steigt man insgesamt

auch nur durchschnittlich bequem ein und aus: Die Sitzhöhe ist für ein SUV recht niedrig, die Schweller nicht besonders schlank gestaltet. Hinten kommt der eher schmale Türausschnitt hinzu.

⊕ Im aufpreispflichtigen Spiegel-Paket sind Spots enthalten, die im Stand zusammen mit Front- und Heckleuchten für eine nächtliche Ausleuchtung des Fahrzeugumfelds sorgen.

3,2 Kofferraum-Volumen

Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung lassen sich nicht sehr üppige 295 Liter im Kofferraum verstauen. Entfernt man die Hutablage, sind es bis zum Dach gemessen 415 Liter. Dann können bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen gestapelt werden. Legt man die Rücksitzlehne um, stehen bis zur Fensterunterkante 640 Liter zur Verfügung. Belädt man das Fahrzeug über die gesamte Fläche bis zum Dach, liegt der Stauraum bei 1.030 Litern.



Lediglich 295 l Volumen für das Gepäck stehen im Heck des GLA zur Verfügung.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die gegen Aufpreis automatisch öffnende Heckklappe gibt eine gut nutzbare Öffnung frei. Der Kofferraum selbst ist praktisch, weil nicht zerklüftet gestaltet: Glattflächige Seiten erleichtern das Packen. Nur bei der Ladekante erlaubt sich Mercedes eine Schwäche, denn über stattliche 73 Zentimeter muss man sein Gepäck in das Ladeabteil heben. Auch ist die Kante nicht eben mit dem Kofferraumboden, sondern elf Zentimeter darüber.

⊖ Eine schwache Lampe im Kofferraum reicht nicht aus, um das Ladeabteil bei Nacht ordentlich auszuleuchten.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar, zwei Drittel links zu einem Drittel rechts. Dies geht von den hinteren Türen aus leicht von der Hand, man muss aber drauf achten, vor dem Klappen die Gurtschlösser in die dafür vorgesehenen Halterungen zu stecken. Ansonsten klemmt man die Gurte beim Wiederaufstellen schnell ein und beschädigt sie so.

Nutzt man häufiger den Stauraum bis zum Dach aus, ist aus Sicherheitsgründen das aufpreispflichtige Trennnetz

für den Kofferraum sehr zu empfehlen, das entweder hinter der Fondsitzebank oder hinter den Vordersitzen angebracht werden kann.

⊕ Für Verstaumöglichkeiten für Kleinkram ist im Kofferraum gesorgt: Netztaschen und Haken sorgen dafür, dass auch kleine Einkäufe nicht herumfliegen. Auch unter dem Kofferraumboden ist Platz für kleine Dinge.

Ordert man das Laderaum-Paket, ist der Boden sogar abschließbar, außerdem kann man dann die Rücksitzlehne steiler stellen, um für etwas mehr Stauraum zu sorgen. Für die Möglichkeit, auch sehr lange Gegenstände zu

verladen, sorgt die serienmäßig umklappbare Beifahrersitzlehne. Bestellt man Sportsitze oder den elektrisch verstellbaren Beifahrersitz, entfällt die Funktion aber.

2,6 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Sitz und Lenkrad sind in weiten Bereichen einstellbar, sodass die meisten Staturen eine angenehme Sitzposition finden. Gegen Aufpreis ist der Fahrersitz elektrisch einstellbar (im Testwagen). Soll auch der Beifahrer in diesen Genuss kommen, ist eine weitere Preiserhöhung zu verkraften. Typisch Mercedes fehlt der rechte Lenkstockhebel für die Scheibenwischer, die Scheibenwischfunktionen sind in den Blinkerhebel integriert – nach einer kurzen Gewöhnungsphase funktioniert die Bedienung jedoch tadellos. Wie bei allen aktuellen Mercedes lässt sich aber dennoch ein rechter Lenkstockhebel einbauen, man muss nur ein Automatikgetriebe wählen. Der dann rechts hinter dem Lenkrad montierte Hebel ist nach kurzer Eingewöhnung eine erstklassige Variante, ein Getriebe zu steuern. Darüber hinaus bleibt so auf dem Mitteltunnel im Vergleich zum Handschalter Platz für eine weitere Ablage. Die Klimaanlage ist an sich auch problemlos zu steuern – warum das eigentlich übersichtliche Bedienteil aber so niedrig angebracht wurde, ist unverständlich. Will man während der Fahrt die Temperatur oder andere Einstellungen ändern, ist man lange vom Straßenverkehr abgelenkt. Vorbildlich hoch platziert ist dagegen der Bildschirm des Infotainmentsystems – leider ist dessen Menüführung nicht immer selbsterklärend, so dass man mit dem Dreh-Drück-Steller auf dem Mitteltunnel mitunter etwas länger nach der gewünschten Einstellung suchen muss. Auch sind nicht alle Funktionen dort zu finden – Fahrassistenzeinstellungen nimmt man im Bordcomputer mittels der Lenkradtasten vor. Das farbige Display des Bordcomputers zwischen den übersichtlich gestalteten Rundinstrumenten ist hochauflösend und bietet eine gute Ablesbarkeit. Dort befinden sich bis auf die

Öltemperatur alle wünschenswerten Informationen zum Fahrzeug und zur aktuellen Fahrt.

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

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



Der GLA überzeugt durch eine gute Verarbeitung und standesgemäße Materialanmutung. Auch die Bedienung gefällt bis auf wenige Ausnahmen.

2,2 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio samt zwei USB-Anschlüssen, einer SD-Schnittstelle und Bluetooth-Freisprecheinrichtung ist serienmäßig, über die Mercedes-Benz Apps kann auch Internetradio empfangen werden. Zusätzlich lässt sich die etwas höhere Version der A-Klasse noch mit allerlei weiteren elektronischen Annehmlichkeiten ausstatten: CD-

Laufwerk, Sechsfach-DVD-Wechsler, Digitalradio, Internetbrowser (nur über gekoppeltes Handy), SIM-Kartenleser, Apple CarPlay, Android Auto, Online-/Festplattennavigation samt Echtzeit-Verkehrsdaten oder auch ein Harman/Kardon-Lautsprechersystem findet man in der Aufpreisliste.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Das kleine SUV bietet vorn viel Platz für den Fahrer, der Sitz lässt sich für Menschen bis knapp zwei Meter Größe zurückschieben - dabei bleibt noch etwas Luft überm

Scheitel. Im GLA mit den eher breiten Dachsäulen und nicht allzu großen Fensterflächen stellt sich aber kein allzu luftiges Raumgefühl ein.

3,7 Raumangebot hinten

Hinten ist bei den meisten Autos weniger Platz als vorn, da macht auch der GLA keine Ausnahme. Ab knapp 1,90 Meter wird die Luft nach oben hin dünn, vor allem aber limitiert die Beinfreiheit: Sitzt vorn ein 1,85 Meter großer Mensch, bleibt dahinter nur Raum für nicht ganz 1,80 Meter große Insassen.

3,6 Innenraum-Variabilität

Der GLA ist im Innenraum kein Verwandlungskünstler, Besonderheiten wie eine verschiebbare Rückbank bietet er nicht. Die optional steiler arretierbare Rücksitzlehne ist ein Notbehelf, da man dann darauf sehr unbequem sitzt.

⊕ Vorn findet man viele Ablagen für Flaschen, Becher und sonstige Dinge. Optional gibt es noch ein Brillenfach im Dachhimmel, Schubläden unter den Vordersitzen und noch weitere Gepäcknetze - alles im Ablage-Paket für knapp 180 Euro enthalten. Für den Alltag ist das Geld gut angelegt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m Platz

⊖ Hinten ist dagegen wenig Stauraum vorhanden, Becherhalter gibt es nur gegen Aufpreis und in Verbindung mit der klappbaren Armlehne im Fond.

2,6 KOMFORT

1,9 Federung

Neben dem Standard-Komfortfahrwerk gibt es für den GLA gegen Aufpreis entweder ein Offroad-Komfortfahrwerk mit einer Höherlegung um drei Zentimeter, ein Sportfahrwerk mit einer Tieferlegung um 15 Millimeter oder das im Testwagen verbaute Fahrwerk mit adaptiv regelnden Dämpfern. Zusätzlich lässt sich die Dämpfercharakteristik entsprechend dem Fahrerwunsch anpassen. Zur Verfügung stehen ein Comfort- und ein Sportmodus, wobei der Comfortmodus der für den GLA passendere ist, da er im Sportmodus nicht ernsthaft schneller ums Eck geht, dafür aber auf ein gutes Stück Geschmeidigkeit verzichtet.

⊕ Gerade für die Kompaktklasse liefert der Testwagen eine äußerst gelungene Vorstellung ab. Im getesteten Comfortmodus pariert er kurze Stöße manierlich und bietet so auch in der Stadt einen guten Komfort. Die bei aktuellen Kompaktwagen nicht mehr selbstverständliche Mehrlenkerhinterachse überzeugt.

Außerorts und erst recht auf der Autobahn schluckt der kleine Mercedes Bodenwellen sehr gelassen, ohne sich zu übertriebenem Nachschwingen verführen zu lassen

2,9 Sitze

Beide Vordersitze des GLA lassen sich elektrisch auch in Sitzflächenneigung und -länge einstellen. Die Lendenwirbelstütze kann in alle Richtungen angepasst werden. Die Einstellungen lassen sich dann auf drei verschiedenen Me-

mory-Plätzen abspeichern. Alle gerade genannten Einstellmöglichkeiten kosten allerdings Aufpreis. Serienmäßig ist neben der obligatorischen Längsverschiebung der Sitze und der anpassbaren Lehnenneigung nur die Möglichkeit, die Sitzhöhe zu variieren - und dies nur auf der Fahrerseite.

Die vorderen Testwagensitze sind mit allen erhältlichen Einstellmöglichkeiten ausgestattet und bieten einen guten Komfort. Nur etwas mehr Seitenführung würde man sich

mitunter wünschen. Hinten sitzt man ungleich unbequemer, kann aber auch längere Strecken ohne Haltungsschäden überstehen. Der Fondmittelplatz ist tatsächlich nur für kürzere Strecken zu empfehlen.

3,1 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei 130 km/h nicht besonders niedrige 69,1 dB(A). Maßgeblich

sind dafür die Windgeräusche verantwortlich, der Motor hält sich gerade bei gleichmäßiger Fahrt im Hintergrund.

3,0 Klimatisierung

Serienmäßig ist der GLA mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten Klimaautomatik Thermotronic mit Zweizonen-Regelung. Die Temperatur lässt sich bei der Thermotronic für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen, die Luftverteilung aber nur gemeinsam. Die Frisch-/Umluftzufuhr wird

im Automatikmodus mittels Luftgütesensor geregelt. Dunkel getönte Scheiben ab der B-Säule stehen in der Aufpreisliste, genauso wie Sitzheizung für die Vordersitze und eine Standheizung.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der zwei Liter große Turbobenziner sorgt mit seiner Leistung von 184 PS und einem schon bei 1.200 Umdrehungen anliegenden Drehmoment von 300 Nm für souveräne Fahrleistungen. Laut Hersteller sprintet der GLA 220 4matic in 7,1 Sekunden auf 100 km/h und läuft 230

km/h Spitze. Auch die ADAC Messungen bezeugen die Potenz des Direkteinspritters: Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h braucht der Testwagen 4,3 Sekunden, auch das Anfahren aus niedrigen Geschwindigkeiten geht flott vonstatten.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder ist laufruhig, fällt im Stand aber mitunter durch ein hartes Verbrennungsgeräusch auf. Abgesehen davon zeigt sich der Testwagen aber akustisch zurückhaltend, brummt und dröhnt nicht übermäßig. Die

Leistungsentfaltung ist richtig gut, der Motor zieht gleichmäßig und kraftvoll durch, das Ansprechverhalten wird durch den Turbo nicht übermäßig beeinträchtigt.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Als 220 4matic ist der GLA stets mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet. In manchen Motorisierungen ist ein Sechsgang-Handschalte verbaut. Der Testwagen gefällt mit zügigen und gerade im Komfortmodus dennoch gelungenen komfortablen Schaltvorgängen, gelegentlich sucht die Getriebesteuerung aber etwas länger nach dem gerade passenden Gang. Die Bedienung mittels Lenkstockhebel

geht leicht von der Hand, nur vermisst man einen manuellen Modus. Einen solchen gibt es zwar - man muss dafür nur die Schaltwippen am Lenkrad nutzen. Nach einer gewissen Zeit ohne Betätigung der Wippen springt das Getriebe aber wieder in "D" zurück. Auto-Hold und Berganfahrhilfe sind serienmäßig, im Alltag eine Erleichterung.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Die Notizen, die während des ADAC Ausweichtests vom GLA gemacht werden, sprechen eine deutliche Sprache: „Immer sicher beherrschbar, stets lenkbar und korrigierbar. ESP regelt soviel wie nötig, aber sehr sensibel.“ Dem muss nichts hinzugefügt werden. Das spurstabile, aber nicht stoische Fahrverhalten des GLA überzeugt auch unter sportlichen Gesichtspunkten. Wie ein SUV fährt sich der GLA nicht - kein Wunder, ist er doch kaum höher als die "normale" A-Klasse und auch der Vergleich mit anderen Kompaktwagen relativiert die Bezeichnung SUV für den GLA: Er ist so hoch wie ein Standard-Golf.

2,1 Lenkung

⊕ Die Sport-Direktlenkung des Testwagens arbeitet mit einer geschwindigkeitsabhängigen Lenkkraftunterstützung. Beim Rangieren lässt sich der Mercedes so problemlos mit einer Hand steuern, während bei schnellerer Fahrt die Lenkkräfte im Sinne einer besseren Fahrstabilität höher ausfallen. Zusätzlich bietet die Lenkung eine vom Lenkwinkel abhängige Übersetzung – je weiter man das Lenkrad einschlägt, desto direkter ist diese. So fährt man engere Kurven mit weniger Lenkwinkelbedarf, was ein sportliches Fahrgefühl vermittelt. Die Lenkung und das Lenkverhalten des ganzen Fahrzeugs können als gelungen bezeichnet werden, die insgesamt gute Zielgenauigkeit wird lediglich mitunter durch ein leicht verzögert einlenkendes Heck verwässert. Um die Mittellage zeigt sich die Lenkung etwas unpräzise, hier geht Gefühl für die Vorderachse verloren.

2,9 Bremse






















Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der Test-GLA bis zum Stillstand durchschnittlich 36,5 Meter, das ist kein guter Wert mehr. Die Bremse spricht zumindest schnell an und lässt sich gut dosieren.

2,1 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Assistenzsysteme im GLA sind recht umfangreich, vor allem aber ist hervorzuheben, dass der aktive Bremsassistent serienmäßig an Bord ist. Dieser nutzt ein Radar in der Frontschürze und umfasst mehrere Funktionen. Fährt man zu nah auf, wird man gewarnt; ist

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

ein Bremsmanöver nötig, wird der Fahrer optisch sowie akustisch gewarnt - bei Bedarf leitet das Auto die Bremsung selbst ein. Bremst der Fahrer doch rechtzeitig selbst, aber zu zaghaft, erhöht das System den Bremsdruck, um eine Kollision möglichst zu vermeiden. Der Assistent funktioniert ab Schrittgeschwindigkeit und bei stehenden Hindernissen bis etwa 50 km/h, bei vorausfahrenden Fahrzeugen bis 100 km/h und wenn man den aufpreispflichtigen Abstandregeltempomat bestellt hat, bei fahrenden Hindernissen sogar bis 200 km/h.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Mercedes GLA ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für die vorderen Insassen sowie durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Optional sind auch Seitenairbags für die äußeren Fondinsassen erhältlich. Zudem besitzen die Gurte vorn wie hinten außen Gurtstraffer und -kraftbegrenzer. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für 1,90 Meter große Insassen.

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).

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 gehören das Straffen der vorderen

Normaler Tempomat und manueller Begrenzer sind serienmäßig, genauso wie ein Müdigkeitswarner. Optional gibt es noch einen Spurverlassenswarner und einen Totwinkelassistenten sowie eine Verkehrszeichen-erkennung, die das aktuell erkannte Tempolimit im Cockpit anzeigt.

Eine Notbremsung wird dem nachfolgenden Verkehr durch blinkende Bremslichter signalisiert, ab Stillstand geht die Warnblinkanlage an. Der Reifendruck wird beim GLA direkt über Sensoren in den Felgen gemessen.

Sicherheitsgurte und das Schließen der Seitenscheiben. Nach einem Unfall werden automatisch ein Notrufsignal abgegeben und eine Sprechverbindung zu Mercedes-Benz oder direkt mit der nächsten Notrufzentrale aufgebaut. Dafür ist kein weiteres Mobiltelefon notwendig, der Dienst funktioniert über eine ins Fahrzeug integrierte SIM-Karte. Mercedes klebt bei allen Neufahrzeugen (kann auch nachgerüstet werden) einen QR-Code in die Tankklappe und in die gegenüberliegende B-Säule, den Rettungskräfte abscannen und so zur fahrzeugspezifischen Rettungskarte gelangen können.

⊖ Für Warndreieck und Verbandkasten ist kein eigener Halter vorgesehen, deshalb sind diese im Notfall eventuell nicht gleich zu finden. Die Kopfstützen im Fond reichen nur für knapp 1,70 Meter große Insassen.

3,0 Kindersicherheit

Kindersitze aller Altersklassen lassen sich problemlos auf dem Beifahrersitz montieren. Zwar ist das Gurtschloss recht lang und kann so am Sitz anstehen, allerdings kann dies durch die Höheneinstellung des Sitzes ausgeglichen werden.

⊕ 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.

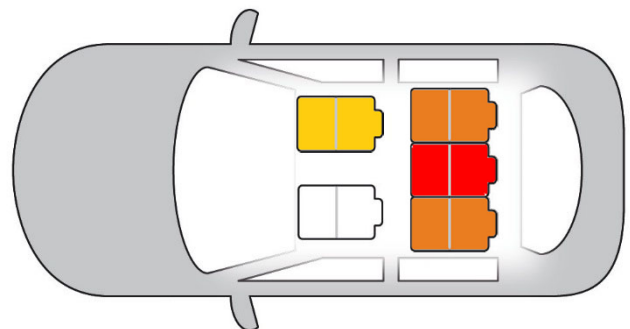
⊖ Die Isofix-Anlenkpunkte der äußeren Rücksitze eignen sich problemlos für die Befestigung von Kindersitzen, die Gurtanlenkpunkte sind für die modernen Kindersitze im ADAC Autotest aber nicht optimal. Will man eine Base samt Stützfuß nutzen, ist die Verstellbarkeit des jeweiligen Vordersitzes stark eingeschränkt - hier empfiehlt sich wie generell immer

eine Probemontage vor dem Kauf.

Die Kindersicherungen an den hinteren Türen sind auch von Kindern selbst problemlos bedienbar.

Kindersitze

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



Notenskala

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

3,6 Fußgängerschutz

Der GLA ist serienmäßig mit einem Fußgängerschutzsystem (aktive Motorhaube) ausgestattet, was für einen ver-

besserten Fußgängerschutz sorgt. Im ADAC Crashtest erreicht er dennoch nur mäßige 67 Prozent der möglichen Punkte.

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Für einen Wagen der Kompaktklasse sind 7,5 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer heutzutage kein besonders niedriger Verbrauch, selbst angesichts der recht stattlichen Leistung. Der Verbrauch resultiert aus der EcoTest-Messung, deren CO₂-Bilanz bei 205 g/km liegt - dafür erhält der GLA 220 4matic nur 15 von 60 Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 8,8 l und außerorts 6,6 l pro 100 km. Auf der Autobahn genehmigt sich der Mercedes 7,8 l/100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Alle Emissionen liegen im sehr niedrigen Bereich, in Sachen Abgasreinigung und Schadstoffvermeidung ist der GLA 220 Spitzenklasse. Der Lohn sind 48 von 50 möglichen Punkten in der Schadstoffbewertung. Die insgesamt erreichten 63 Punkte genügen für drei Sterne im EcoTest.

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

37.860 Euro sind ein recht happiger Grundpreis für den GLA 220 4matic in der Ausstattungslinie Style. Zudem ist die Serienausstattung nicht allzu üppig, positiv hervorzuheben ist aber der Bremsassistent. Ein Regensensor sollte heutzutage aber nicht mehr Aufpreis kosten. Die Fixkosten liegen im Durchschnitt. Die Kfz-Steuer kostet 154 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen liegen auf erträglichem Niveau (HP 18, TK 20, VK 24). Insgesamt liegt der GLA auch aufgrund seines eher stabilen Restwertverlaufs im Mittelfeld der klassenunabhängigen Bewertung im ADAC Autotest.

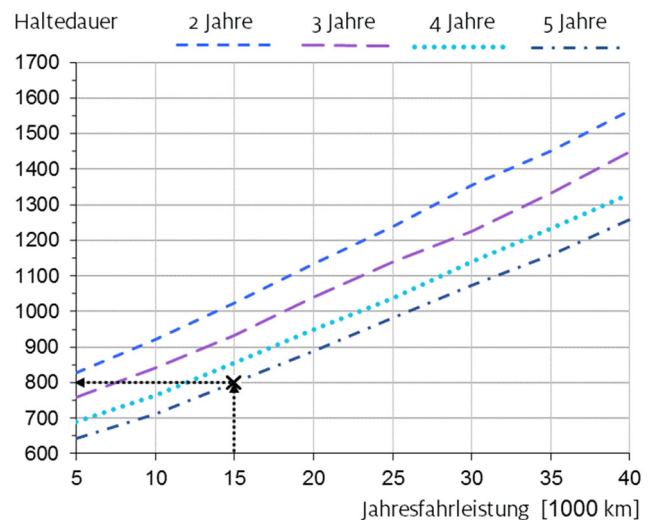
Verbrauch

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

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

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 801 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	180	200	220 4MATIC 7G-DCT	250	180 d	200 d	220 d 7G- DCT
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	4/1991	4/1461	4/2143	4/2143
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	115 (156)	135 (184)	155 (211)	80 (109)	100 (136)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1250	250/1250	300/1200	350/1200	260/1750	300/1400	350/1400
0-100 km/h [s]	9,0	8,4	7,1	6,7	11,9	9,5	7,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	215	230	235	190	205	223
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7 S	5,8 S	6,5 S	6,2 S	4,0 D	4,2 D	4,2 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	133	134	152	142	105	110	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/20	19/24/20	18/24/20	18/24/20	17/22/20	21/24/20	21/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	108	110	154	134	162	239	239
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	760	717	801	759	683	719	774
Preis [Euro]	28.941	30.821	37.146	34.665	31.952	33.647	38.473

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-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	1.991 ccm
Leistung	135 kW/184 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.200 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Verbrauch pro 100 km	6,5 l
CO ₂ -Ausstoß	152 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,27 m ² /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/60 R17 V
Länge/Breite/Höhe	4.424/1.804/1.494 mm
Leergewicht/Zuladung	1.505/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	421/1.235 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Rastatt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R18 97V
Reifenmarke Testwagen	Yokohama C. drive 2
Wendekreis links/rechts	11,9/12,2 m
EcoTest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,8/6,6/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	173 g/km (WTW* 205 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.555/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	295/640/1.030 l

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

Betriebskosten	133 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	126 Euro	Wertverlust	455 Euro
Monatliche Gesamtkosten	801 Euro		
Steuer pro Jahr	154 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/20		
Basispreis GLA 220 Style 4MATIC 7G-DCT	37.860 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.02.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	51.604 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.094 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.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.238 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.041 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket)	345 Euro°/-
Fernlichtassistent (statisch)	119 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.023 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (Park-Pilot-Paket)	803 Euro°
Parklenkassistent (Park-Pilot-Paket)	803 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	399 Euro°/1.488 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (bei Comand Online inkl.)	3.522 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	536 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (Distronic)	Serie/1.023 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent (passiv)	536 Euro°
Spurwechselassistent (Totwinkel-Assistent)	536 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/60 Euro/Serie/506 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 595 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/607 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Spiegel-Paket)	369 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	345 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (Sitzkomfort-Paket)	Serie/184 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (klappbar)	940 Euro
Metalliclackierung	ab 702 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1416 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: Februar 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.