



Mercedes A 200 AMG-Line 7G-DCT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(120 kW / 163 PS)

Wohl kaum ein Auto hat einen derartigen Imagewandel hingelegt wie die Mercedes A-Klasse. Vom vanartigen Kompaktwagen der ersten beiden Generationen, der sich wegen der hohen Sitzposition besonders bei älteren Semestern großer Beliebtheit erfreute, zum dynamischen Designerstück (dritte Generation), das die Fahrdynamik in den Fokus rückt und es mit der Praktikabilität nicht ganz so ernst nimmt. Generation vier macht sich seit dem Sommer 2018 in den Mercedes-Schauräumen breit und nimmt die Designsprache des viertürigen Coupés CLS auf. Die Sicherheitsausstattung steht dem CLS ebenfalls kaum nach - sofern man zusätzliches Geld in die Hand nimmt. Vorreiter im Mercedes-Modellprogramm ist die neue A-Klasse bei der Bedienung. Das neue Bediensystem MBUX kann via Touch-Funktion auf dreierlei Arten (Touchscreen, Touchpad auf der Mittelkonsole und Touchflächen am Lenkrad) gesteuert werden. Zudem können einige Funktionen auch mithilfe der Sprachsteuerung bedient werden. Diese lässt sich einfach durch das Schlüsselwort "Hey Mercedes" aktivieren und kommt auch mit frei formulierten Ansagen gut klar. Das System ist logisch aufgebaut, die Ablenkungsgefahr aufgrund des immensen Funktionsumfangs und der teils langwierigen Befehlseingabe mithilfe der Touchflächen ist aber dennoch beträchtlich. Unter der Haube des A 200 steckt ein 1,3 Liter großer Turbobenziner vom Kooperationspartner Renault. Der Vierzylinder überzeugt mit guten Fahrleistungen bei erträglichem Verbrauch und niedrigen Emissionswerten. Laufkultur und Leistungsentfaltung sind allerdings verbesserungswürdig. Auch das Zusammenspiel mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe klappt nicht so harmonisch, wie man es von einem immerhin mehr als 35.000 Euro teuren Premium-Auto erwartet. **Konkurrenten:** u. a. Audi A3 Sportback, BMW 1er, Ford Focus, Hyundai i30, Peugeot 308, Opel Astra, VW Golf.








- + sehr gutes LED-Licht (Option), agile und sichere Fahreigenschaften, guter Fahrkomfort, saubere Abgase
- Bediensystem mit großem Ablenkungspotenzial, unharmonischer Antrieb, kleinliche Ausstattungspolitik, kleiner Kraftstofftank

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

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

3,2 Alltagstauglichkeit

Mit dem lediglich 43 l großen Tank kommt der A 200 7G-DCT bescheidene 650 km weit (auf Basis des ADAC Eco-Test). Bei den Transportqualitäten hat der Stuttgarter Klassenübliches zu bieten: Die mögliche Zuladung beim Testwagen beträgt 475 kg, davon können bis zu 75 kg auf dem Dach transportiert werden; eine Dachreling, die die Installation eines Dachträgers vereinfacht, ist nicht zu haben. Die Anhängelast liegt bei 1,6 Tonnen für gebremste und 675 kg für ungebremste Anhänger. Der gemessene Wendekreis

2,8 Licht und Sicht

Alles, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte, kostet für den A 200 Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahr- und 360-Grad-Kamera sowie ein Parkassistent.

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



Breite Dachsäulen und feststehende Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

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

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

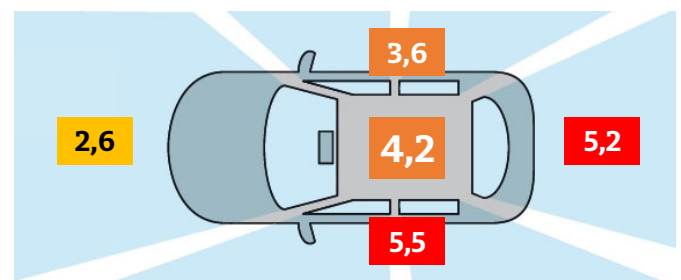
fällt mit 11,2 m nicht zu groß aus. Mit seinen 4,42 m Länge und 2,00 m Breite kann man die kompakte A-Klasse auch noch gut in der Stadt bewegen.

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

bietet eine Kurvenlichtfunktion und verfügt über einen Fernlichtassistenten, der dynamisch andere

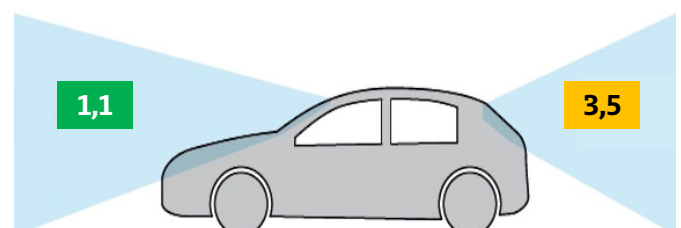
Rundumsicht

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.



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

Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen,

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn wie hinten zufriedenstellend. Neben dem recht hohen und breiten Schweller wird dies vor allem durch die tiefe Sitzposition erschwert. In der ersten Reihe findet man keine Haltegriffe am Dachhimmel vor.

⊖ Die Mercedes A-Klasse ist mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet, gegen

3,3 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 275 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 415 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 640 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.065 Liter Volumen verfügbar.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist wie in dieser Klasse üblich nicht zu haben. Der Kofferraum lässt sich dank der großen Heckklappe gut nutzen. Die Klappe schwingt, nachdem man sie etwas angehoben hat, selbstständig und erfreulich weit auf - erst ab rund 1,85 m läuft man Gefahr, sich an der Heckklappe den Kopf zu stoßen. Die Ladekante ist mit 67 cm angenehm niedrig, allerdings gibt es für die A-Klasse keinen verstellbaren Ladeboden, weshalb beim Entladen eine zwölf Zentimeter hohe Stufe

2,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Als AMG Line ist die A-Klasse ab Werk mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand.

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

Clever: Steht man vorn an der Ampel, wird die Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplay sichtbar. Dies ist besonders hilfreich, wenn Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.

Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem zu haben. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



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

überwunden werden muss. Der Kofferraum selbst ist durchschnittlich groß, hat aber ein praktisches Format und lässt sich wegen der glattflächigen Seitenwände gut nutzen.

⊖ Für die ausgebaute Hutablage gibt es keine Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden.

Verstaumöglichkeiten sind im Kofferraum rar. Man findet lediglich zwei Taschenhaken vor, die beiden seitlichen Ausbuchtungen sind aufgrund fehlender Netze nicht praxistauglich. Ordert man das optionale Laderaumpaket, lassen sich die Rücksitzlehnen in eine steilere Position

bringen (Cargostellung), links und rechts gibt es dann praktische Netze und die Kofferraummatte ist als strapazierfähige Wendematte ausgeführt.

2,7 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die A-Klasse ist das erste Mercedes-Modell mit dem neuen Bediensystem MBUX. Im Testwagen war das System mit den optionalen 10,25 Zoll großen Displays verbaut (Serie: sieben Zoll). Bei diesem Bediensystem hat der Fahrer die Wahl, ob er Befehle über die beiden Touchflächen am Lenkrad, das optionale Touchpad auf der Mittelkonsole, die Touchfunktion des Infotainmentsystems selbst oder die Sprachsteuerung eingibt, wobei man mit letzterer natürlich nur ausgewählte Funktionen steuern kann. Die Bedienstruktur des neuen Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell, hier ist Mercedes ein großer Fortschritt gelungen. Die Handhabung mit den beiden Touchpads ist allerdings mühsam, da man nicht so zielgenau und schnell durch die Menüs navigieren kann wie mit dem Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Gleiches gilt für den Bordcomputer bzw. die Funktionen des digitalen Kombiinstrument, das sich mit der linken Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Der bekannte Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell mutet vielleicht nicht so modern an, war in seiner Handhabung aber das merklich zielsichere Eingabegerät. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkeregler, ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist in der A-Klasse ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung verbaut. Aufgerüstet werden kann die A-Klasse u. a. durch ein Festplattenavigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen. Gegen weitem Aufpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion. Anstatt der Navikarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepfeile ergänzt. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer die Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay spiegeln möchte,

Ein Trennnetz ist optional zu haben - eine Seltenheit bei Kompaktlimousinen.

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



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

kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto ordern.

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

erhältlich: DAB+, kabellose Smartphone-Ladestation samt NFC und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich

verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung/Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen.

2,2 Raumangebot vorn

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

Stuttgarter an, dass er der Kompaktklasse entspringt. Die Beinfreiheit reicht auch für 1,95 Meter große Personen aus, die dabei noch eine Handbreit Luft überm Scheitel haben.

3,7 Raumangebot hinten

Im Fond fällt das Platzangebot im Klassenvergleich nicht sonderlich großzügig aus, hier finden bis zu 1,75 m große Mitfahrer genügend Beinfreiheit vor - wenn die Vordersitze wie bei dieser ADAC Messung üblich für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit würde sogar für 1,85 m große Insassen reichen. Das Raumgefühl leidet etwas unter dem Mittelunnel, den schmalen Seitenfenstern und der hohen Seitenlinie.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

3,6 Innenraum-Variabilität

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

ebenfalls Ein-Liter-Flaschen.

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

2,4 KOMFORT

2,1 Federung

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

⊕ Der A 200 bietet mit den optionalen Adaptivdämpfern einen gelungenen Federungskomfort. Besonders auf der Landstraße und Autobahn dringen Hindernisse nur gut gedämmt bis zu den Insassen durch. Im Stadtverkehr schlägt sich die A-Klasse ebenfalls gut, bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken dürfte die Federung jedoch etwas sensibler reagieren. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten allerdings.

2,4 Sitze

Der Sitzkomfort auf der tief montierten Rückbank geht in Ordnung, lange Zeit möchte man dort allerdings nicht Platz nehmen. Die Sitzfläche steigt nach vorn hin kaum an, die Oberschenkelaufgabe ist dementsprechend mau. Die

Lehne ist ordentlich konturiert und bietet dadurch etwas Seitenhalt.

⊕ Der Testwagen mit AMG Line-Paket ist mit Sportsitzen sowie dem Sitzkomfort-Paket ausgestattet, das u. a. eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe beinhaltet. Ebenfalls an Bord waren eine Vierwege-Lordosenstütze sowie die elektrische Sitzverstellung für Fahrer- und Beifahrersitz. Die Sportsitze bieten insgesamt einen guten Komfort, der Seitenhalt dürfte jedoch ausgeprägter sein. Im Schulterbereich sollte der Sitz besser stützen. Auch die

Sitzfläche könnte besser konturiert sein. Mercedes verbaut in der A-Klasse integrierte Kopfstützen, die keinerlei Verstellmöglichkeiten zulassen. Da sie zudem nach vorn geneigt sind, führen sie bei recht steiler Lehne zu einer unbequemen Kopfhaltung. Die nach außen gewölbte Form hat zur Folge, dass man mit angelehntem Hinterkopf leicht seitlich abrutscht.

3,0 Innengeräusch

Mit gemessenen 68,6 dB(A) bei Tempo 130 ist die A-Klasse nicht sonderlich leise. In diesem Geschwindigkeitsbereich dominieren die Windgeräusche, die nicht allzu laut ausfallen. Vom Motor hört man wenig, solange man ihm keine

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

2,4 Klimatisierung

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

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

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Mit dem lediglich 1,3 Liter großen Vierzylinder-Turbobenziner ist die A-Klasse völlig ausreichend motorisiert. Der von Renault stammende Direkteinspritzer mobilisiert bis zu 250 Nm bereits ab rund 1.600 1/min und leistet in der Spitze 163 PS. Bei Bedarf ist der A 200 flott unterwegs, von null auf hundert km/h beschleunigt er in

8,0 Sekunden, erst bei 225 km/h setzen ihm die Fahrwiderstände Grenzen. Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Stuttgarter in 4,9 Sekunden. Das schnelle Ansprechen nach dem Abbiegen ermöglicht ein zügiges Einfädeln in den fließenden Verkehr, von 15 auf 30 km/h vergeht nur eine Sekunde.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Benziner legt ordentliche Manieren an den Tag, in puncto Laufruhe kann er es allerdings nicht mit den besten seiner Klasse aufnehmen. Bereits bei mittleren Drehzahlen läuft der Motor recht rau, im oberen Drittel des Drehzahlbereichs sind Vibrationen zu spüren. Legt die Zylinderabschaltung zwei der vier Zylinder still, klingt der Motor schnatrig und läuft merklich unrund. Bei der Leistungsentfaltung merkt man, dass der Ottomotor seine Leistung mit wenig Hubraum generieren muss

und dementsprechend stark aufgeladen ist. Die Folge ist ein merklich verzögertes Ansprechen, insbesondere bei niedrigen Touren. Hat der Turbomotor erst einmal Ladedruck aufgebaut, gibt er seine Leistung allerdings recht homogen ab.

Störendes Brummen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Vierzylinder, bei hohen Drehzahlen neigt er allerdings zum Dröhnen.

1,9 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Benziner im A 200 an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt. Der Testwagen war mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgerüstet.

Die Schaltstrategie des Getriebes kann nicht recht überzeugen. Das Mercedes-DCT schaltet unnötig zögerlich hoch und verlangt dem Motor dadurch bisweilen hohe Drehzahlen ab. Bei Beschleunigungswünschen wiederum agiert es

hektisch und schaltet gleich mehrere Gänge herunter anstatt das Durchzugsvermögen des mit 250 Nm durchaus kräftigen Benziners zu nutzen.

Auch das Anfahrverhalten ist verbesserungswürdig. Besonders bei unsensiblen Gasgeben kuppelt das Getriebe abrupt ein und das Fahrzeug setzt sich mit einem Ruck in Bewegung.

⊕ An der Bedienbarkeit gibt es nichts zu kritisieren. Der Wählhebel ist ideal am Lenkstock angebracht und dort

bestens zu erreichen. Die Abstufung der sieben Vorwärtsgänge ist gut gewählt, die Drehzahlanschlüsse zwischen den Fahrstufen passen. Trotzdem fällt der kleinvolumige Benziner nach jedem Schaltvorgang gefühlt in sich zusammen und es dauert einen Moment, ehe der Ladedruck wieder aufgebaut ist. Im recht lang übersetzten siebten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit entspannten 2.400 Umdrehungen pro Minute.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes stoisch den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls bringt den A200 ebenfalls kaum aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich in angenehmen Grenzen, im Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks sind sie spürbar geringer als im Comfort-Modus. Die Traktion der Vorderachse ist gut, wengleich etwas Gefühl am Gaspedal

hilfreich ist, wenn die Räder bei unsachtem Einkuppeln des Doppelkupplungsgetriebes nicht durchdrehen sollen. Beim ADAC Ausweichtest liefert die A-Klasse eine sehr überzeugende Vorstellung ab. Der Fronttriebler lässt sich präzise und mit hoher Tempo durch die Pylonengasse dirigieren, dabei verhält sich der Schwabe jederzeit sicher und bestens kontrollierbar. Das ESP regelt sensibel und nur im nötigen Rahmen.

1,8 Lenkung

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

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

So muss man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die Lenkung überzeugt mit einem harmonischen Lenkgefühl, guter Präzision und passenden Lenkkräften. Diese kann man in zwei Stufen variieren (über Dynamic Select). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,7 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der A 200 nach 34,5 m (Durchschnittswert aus zehn Einzelmessungen) - ein guter Wert. Das Pedalgefühl kann

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

1,8 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist für ein Fahrzeug der Kompaktklasse sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremsystem und erkennt sogar Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist bei diesem Paket ebenfalls an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn.



Spurassistent

Warnt durch gepulste Lenkradvibrationen und zieht das Fahrzeug beim Überfahren einer durchgezogenen Linie durch einseitige Bremsung zurück in die Spur

Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise auf die - und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die optionale Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt - vorerst nur in Deutschland - auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Testberichts noch nicht vor. Da aber schon der Vorgänger gut abgeschnitten hat und Mercedes-Modelle meist gute Resultate erzielen, ist bei der neuen A-Klasse von einem mindestens guten Abschneiden auszugehen. Die Voraussetzungen dafür sind gegeben. Der Benz schützt die Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Knieairbag), Seitenairbags für die äußeren Fondinsassen stehen gegen Aufpreis zur Verfügung. Die integrierten Kopfstützen bieten vorn für bis 1,85 m, hinten für bis zu 1,70 m große Insassen Schutz.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Gegen Aufpreis lässt sich die A-Klasse mit dem präventiven Crashsystem Pre-Safe ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern

und kann einen Schutzreflex auslösen. Das Gehör koppelt sich kurz ab und schützt sich so vor den lauten Crashgeräuschen.

Das Warndreieck ist vorbildlich in der Heckklappenverkleidung untergebracht, der Verbandkasten unter dem Ladeboden, wo er unter Umständen schlecht zu erreichen ist.

2,7 Kindersicherheit

Auch im Bereich der Kindersicherheit steht das Crashergebnis noch aus. Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz und den äußeren Fondsitzen lassen sich hohe Kindersitze aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstütze nur eingeschränkt montieren, auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe ist vor dem Kauf ratsam.

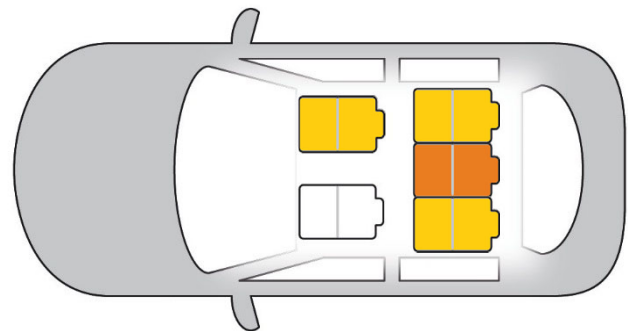
⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

3,1 Fußgängerschutz

Einen ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Testberichts noch nicht vor. Die Fahrzeugfront ist nachgiebig gestaltet, eine aktive Motorhaube schafft zusätzlichen Deformationsweg im Falle einer Kollision mit einem Passanten. Ein vergleichsweise biegeweicher Querträger unter der Frontscheibe ist

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)

konstruktiv als so genannte Lasche ausgebildet und kann dadurch bei einem Kopfaufprall besser nachgeben.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Im ADAC EcoTest kommt der A 200 DCT auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 181 g/km, wofür der Schwabe 23 Punkte erhält. Im niedrigen Leistungsbereich kann die serienmäßige Zylinderabschaltung wirken und den Verbrauch etwas reduzieren. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,9 l, außerorts bei 5,7 l und auf der Autobahn bei 7,7 l Super alle 100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Emissionswerte liegen auf durchgehend niedrigem Niveau. Der Ottopartikelfilter (OPF) sorgt für einen geringen Partikelaustritt, auch den CO-Austritt hat Mercedes sehr gut im Griff. Unterm Strich reicht das für 48 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten landet der A 200 DCT bei 71 Punkten und ergattert damit gerade so vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest.

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der A 200 kostet mit dem Doppelkupplungsgetriebe in der Ausstattung AMG-Line 35.837 Euro - eine Menge Geld für ein Kompaktklasse-Auto. Bei dem Preis würde man sich mehr Ausstattung wünschen, aber Mercedes bleibt sich treu und verlangt für vieles, was schön, komfortabel und sicher ist, einen saftigen Aufpreis. Andererseits wird dieser Variante eine gute Wertstabilität attestiert, so dass sich der absolute Wertverlust trotz hohem Anschaffungspreis noch in Grenzen hält. Die Steuer beträgt 84 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen befinden sich noch in einem erträglichen Rahmen (Haftpflicht 16, Teilkasko 22, Vollkasko 22).

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

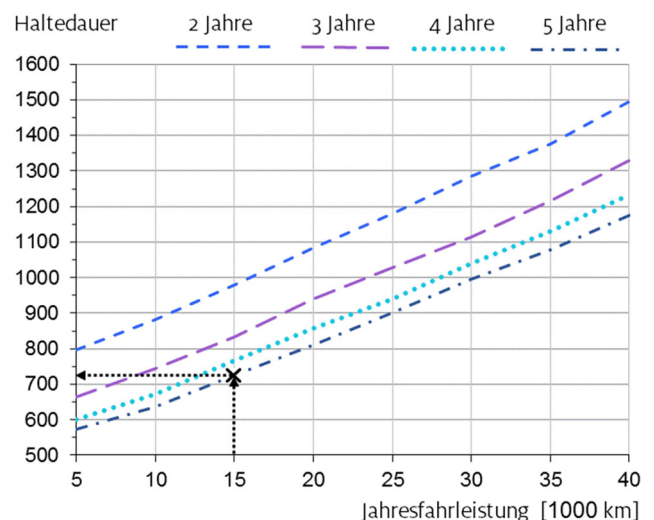
Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 724 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A 200	A 220 7G-DCT	A 250 7G-DCT	A 180 d 7G-DCT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1991	4/1991	4/1461
Leistung [kW (PS)]	120 (163)	140 (190)	165 (224)	85 (116)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1620	350/1800	350/1800	260/1750
0-100 km/h [s]	8,2	6,9	6,2	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	240	250	202
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8 S	6,2 S	6,2 S	4,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	133	141	141	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/22	14/23/23	14/23/23	19/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	104	132	132	168
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	667	k.A.	749	638
Preis [Euro]	30.232	34.230	36.462	31.398

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, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	120 kW/163 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.620 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km	5,3 l
CO ₂ -Ausstoß	123 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,19 m ² /0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.419/1.796/1.440 mm
Leergewicht/Zuladung	1.375/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370/1210 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	675/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Rastatt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/5,7/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	153 g/km (WTW* 181 g/km)
Reichweite	650 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.410/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	275/640/1.065 l

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

Betriebskosten	120 Euro	Werkstattkosten	91 Euro
Fixkosten	108 Euro	Wertverlust	405 Euro
Monatliche Gesamtkosten	724 Euro		
Steuer pro Jahr	84 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/22		
Basispreis A 200 AMG-Line 7G-DCT	35.837 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.04.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.633
Km-Stand bei Testbeginn	9.270 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	833 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/ab 988 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (Multibeam LED)	1.488 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	214 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/714 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (inkl. Parkassist)	803 Euro°
Parklenkassistent	803 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	399 Euro°/1.595 Euro°
Head-Up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung (inkl. Festplattennavigat.)	2.011 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	476 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: August 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl