
Vorstellung: Der Mercedes-Benz CLA als Quasi-Coupé

Von Michael Kirchberger

Da duckt sich einer, der mehr Schein als Sein vorgibt. Der Mercedes CLA ist das zweite Coupé der Marke, das mit vier Türen seine Nützlichkeit im Alltag zu steigern sucht, mit einem runden Rücken und Wucht um die Hüften als Sportler unter den Kompakten gleichermaßen punkten will. Der 4,69 Meter lange CLA basiert auf der A-Klasse, die ein Steilheck ins Feld der Tauglichkeit führt, das Coupé muss mit dem starrem Kofferraumvolumen von 460 Litern bestehen.

Zum Einstiegspreis von 31 476 Euro gibt es den Basisbenziner mit 136 PS, das Spektrum reicht über zwei weitere Ottomotoren, der ebenfalls 1,33 Liter große mit 163 PS und der Zweiliter mit 190 PS bis zum gleichgroßen Spitzentriebwerk im CLA 250, das es auf 224 PS bringt und 39 508 Euro kostet.

Bis zum Sommer fristet der CLA 180d für 35 980 Euro ein einsames Dasein als einziger Diesel im Angebot. Sein auf einem Renault-Aggregat basierender Motor leistet 116 PS aus 1,5 Liter Hubraum, das Angebot wird erst im Juni um zwei leistungsstärkere Eigengewächsen mit zwei Liter Hubraum 150 PS und 190 PS erweitert.

Der CLA folgt den formalen Spuren des größeren CLS. Die niedrige Motorhaube mündet in der sogenannten Haifischnase, die Front schnüffelt am Asphalt, die Scheinwerfer sind den Zeitströmungen und technischen Möglichkeiten folgend um satte fünf Zentimeter schlanker geschnitten. LED-Licht macht schmale Augenschlitze möglich. Die Dach- und Türlinie gefallen sich in einem Radius, der Außenspiegel ist aus dem Fensterdreieck an der A-Säule auf die Türschulter umgezogen. Dank umfangreicher Arbeit im Windkanal ist der Luftwiderstandsbeiwert gesunken und liegt nun bei schlanken cW 0,23. Hierfür wurde der Unterboden nahezu komplett eingekleidet, Lamellen im Kühlergrill öffnen nur dann, wenn tatsächlich Kühlungsbedarf besteht.

Eine breitere Spur soll das Fahrverhalten und die Frontansicht aufwerten, vorn sind die Räder um 5,5, hinten um 6 Zentimeter auseinandergerückt, sie selbst haben um ein Zoll bis auf einen Durchmesser von 19 Zoll zugelegt. Neue zweiteilige Rückleuchten sind teurer als einteilige, verbreitern aber die Ladebreite des Kofferraumdeckels um hilfreiche 26 Zentimeter. Auch Sperrgepäck erhält nun Einlass.

Der Innenraum hat sich an die aktuelle Designsprache bei Mercedes angeschmiegt. Auf Riesen-Bildschirmen werden Instrumente dargestellt, Daten vorgezeigt und der rechte Weg gewiesen. Zwar trifft die Armaturentafel selbst mit der wie eine Küchenanrichte anmutenden hervorgezogenen Unterkante nicht jedermanns Geschmack, über die ausgezeichnete Materialqualität und -Verarbeitung herrschen dagegen keine Meinungsverschiedenheiten. Die Bedienung fällt im Grunde leicht, nur die Stilllegungen einzelner Assistenten gelingt nicht immer auf Anhieb oder gar nicht. Was im Fall des Spurhalte-Wächters durchaus wünschenswert wäre, greift er doch immer wieder äußerst rücksichtslos ins Geschehen ein und bremst sogar einzelne Räder ab, wenn er der Meinung ist, dadurch eine Kollision vermeiden zu können. Hier gab es keine Übereinstimmungen zwischen Chauffeur und Elektronik.

Noch ärger treibt es der Notbremsassistent, der manch eine tempolimitierende Schwelle im Wohngebiet als Hindernis erkannt haben wollte und entsprechend rabiät auf die Bremse trat. Kein Einzelfall beim von uns gefahrenen CLA, auch Kollegen, die bei der ersten Probefahrt mit dem neuen Mercedes unterwegs war, berichteten von ähnlich riskanten Manövern der Elektriker. Hier müssen die Stuttgarter nachbessern, wenigstens

eine vernünftige Abschalteneinrichtung anbieten. Davon verstehen sie schließlich was.

Ohne solche Vorkehrungen sollen die neuen Zweiliter-Selbstzünder OM654q auskommen, deren „q“ für Quereinbau steht. Sie arbeiten dafür mit zwei SCR-Katalysatoren, die den Diesel fit für die ab 2020 geltende Abgasnorm Euro 6d macht und den Anforderungen des RDE, des Realen Fahremissionstests der Stufe 2 genügt. Der ist im Vergleich zum WLTP oder gar dem verblichenen NEFZ wahrlich kein Ponyhof. Gemessen werden die Abgase zu je einem Drittel während der Fahrt in der Stadt, über Land und auf der Autobahn. Der Kandidat wird bis zu 90 Prozent seines zulässigen Gesamtgewichts beladen und die Fahrgeschwindigkeiten liegen bei bis zu 160 km/h.

Die Verbrauchswerte der einzelnen CLA-Versionen liegen nicht weit auseinander. Der Einstiegsbenziner verlangt nach 5,7 Liter Treibstoff für 100 Kilometer, mit 6,2 Liter Benzin begnügt sich der kräftigere 1,33-Liter. Mit 6,3 Liter gibt Mercedes den Konsum des Zweilitertriebwerks mit 190 PS an, die Spitzenversion schluckt genauso viel. Vier Liter Diesel genügen dem kleinsten Selbstzünder für die Standarddistanz, 4,4 sind es bei den beiden neuen Aggregaten mit 150 und 190 PS.

Diese Diesel erhalten ab Juni für die Kraftübertragung ein Doppelkupplungsgetriebe mit acht Gängen, das kleinere Basistriebwerk und die Zweiliter-Benziner müssen sich mit sieben Übersetzungsstufen der Automaten begnügen. Nur die beiden 1,33-Liter-Benziner werden mit einer manuellen Sechsgangschaltung gekoppelt, die Automatik gibt es hier für rund 2100 Euro Aufpreis. Der Allradantrieb 4-Matic ist für die leistungsstärkeren Versionen für rund 2200 Euro im Angebot und überaus empfehlenswert. Denn schon beim kleinsten Diesel, der maßvolle 116 PS und 260 Nm Drehmoment anbietet, offenbaren sich die Nachteile des Frontantriebs, wenn die Traktionskontrolle auf dem Parkplatz des Ausflugsrestaurant nicht schnell genug eingreift und die Räder den Schotter spritzen lassen.

Der CLA hält in Sachen Agilität, was seine Entwickler versprechen. Präzise die Lenkung, sanft ansprechend die Bremse, und wer das Fahrwerkssetting auf Komfort stellt, genießt eine angenehme Federung die auch schlechten Straßen ihren Schrecken nimmt. Für die strammere Gangart gibt das Sportprogramm mit allen dazugehörigen Schärfungen der Fahrparameter. Ob in Kurven oder geradeaus, immer bleibt das kleine Coupé auf sicherem Kurs, verkräftet hohe Querbeschleunigung an scharfen Ecken.

Unterwegs hält das überaus kommunikative MBUX-System dafür ganz andere Überraschungen bereit. Wenn zwei Medienvertreter auf gemeinsame Probefahrt im neuen CLA gehen, dann fällt irgendwann im Gespräch der Markenname des Produkts. Und schon meldet sich die Kommunikationseinheit und fragt, vermeintlich aufgerufen, nach dem Begehren des Sprechers: „Was möchten Sie tun?“ Aussagen wie „ist schon gut“ oder direkter „halt die Klappe“ sind dann nicht zielführend. Eher muss man die Anlage mit dem Wechsel des Radiosenders beschäftigen, dann gibt sie am ehesten Ruhe. MBUX reagiert überaus sensibel und fühlt sich schon mit dem Namen Mercedes ohne das eigentlich notwendige vorausgehende „Hallo“ oder „Hey“ berufen, seine Dienste anzubieten. Diese kleinen Verschrobenheiten dürfte das System jedoch bald ablegen, ist es doch nach Angaben seiner Programmierer dank der Internetverbindung lernfähig.

Die Liste der Extras offenbart wundersamen Patriotismus. So gibt es bei der Farbwahl nur die deutsche Flagge gratis. Nachtschwarz, Sonnengelb und Jupiterrot können ohne Aufpreis geordert werden, Polarweiß kostet dagegen schon 250 Euro mehr, Metalliclacke müssen mit 893 bis 2022 Euro extra bezahlt werden. Der Umfang der Sonderausstattungen ist vielfältig, die einzelnen Positionen aber preislich nicht übertrieben, außerdem gehören viele Posten zum Serienstandard an Bord.

Der CLA wird Freunde finden, die sich an seinen Formen erfreuen und auf vier Türen Wert

legen und dennoch die Linien eines Coupés schätzen. Das breite Leistungsspektrum hält für jeden ein passendes Potenzial bereit, nur eben keine Sechszylindermotoren. Für die wäre unter der knappen Haube auch kaum Platz. Selbst die Speerspitze der Baureihe, der auf der Auto Schau in New York vorgestellte Mercedes AMG CLA 35 4matic, muss seine Leistung von 302 PS aus vier Töpfen generieren.

Daten Mercedes-Benz CLA 200

Länge x Breite x Höhe (m): 4,69 x 1,83 x 1,44
Radstand (m): 2,73
Motor: R4-Benziner, 1332 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 163 PS (120 kW) bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1620 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 229 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,5 Sek.
Durchschnittsverbrauch: 6,2 Liter
Effizienzklasse: C
CO2-Emissionen: 142 g/km (Euro 6d Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1400 kg / max. 535 kg
Kofferraumvolumen: 460 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Wendekreis: 11,3 m
Bereifung: 225/45 R 18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,23
Wartungsintervalle: 20 000 km oder 12 Monate
Garantie: 24 Monate
Basispreis: 33 588 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



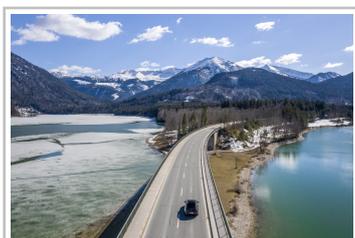
Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz CLA Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
