

# A wie „Digital“

**Fahrvorstellung** | Die neue A-Klasse setzt auf ein revolutionäres Digital-Cockpit und einen Sprachassistenten – und will so noch jüngere Kunden ansprechen. Diese müssen aber ziemlich tief in die Tasche greifen.



**Konsequent** | Unser Tester Michael Gebhardt lobt die Ausrichtung der A-Klasse auf jüngere Fahrer



Fotos: Daimler

**Edel und markig** | Das riesige Digital-Display kennt man aus den größeren Brüdern



**Neu und alt** | Das Touchpad ist zwar neu, aber die Zukunft gehört der Sprachsteuerung

Die Ära A-Klasse begann für Mercedes-Benz mit einem Schrecken: Nachdem der erste, nur 3,58 Meter lange Kompakte den Spurwechseltest nicht besonders glücklich meisterte und auf der Seite landete, hätte die Einstiegsklasse schnell wieder Geschichte sein können – war sie aber nicht.

Inzwischen haben sich rund drei Millionen Käufer für eine A-Klasse entschieden, und aus dem Einzelkämpfer ist eine ganze Familie geworden: Erst kam die B-Klasse, die heute den Platz der bequemen Variante einnimmt, später folgten CLA, CLA Shootingbrake und GLA. Während die ersten beiden Ausgaben recht biedere Gesellen waren und wegen der schon damals etwas erhöhten Sitzposition großen Anklang bei Senioren fanden, hat die soeben auslaufende Generation drei mit ihrem klassischen Golfformat eine deutlich jüngere Klientel als bisher angesprochen. Das ist auch nötig: Mit weit über 50 Jahren Durchschnittsalter hat Mercedes in Deutschland die ältesten Premium-Kunden, nur Toyota und Honda bedienen hierzulande eine noch reifere Klientel.

**Viel mehr Platz** | Die nächste Generation des Mercedes-Kompakten ist mit ihren ausgesprochen geräumigen 4,42 Meter Länge (plus zwölf Zentimeter gegenüber dem Vorgänger) zwar einerseits deutlich erwachsener geworden und bietet nicht nur den Fondgästen mehr Platz, sondern nimmt es

im dank der größeren Heckklappe einfacher zu beladenden, 370 Liter großen Kofferraum auch mit 29 Litern mehr Gepäck oder – anders ausgedrückt – zwei Wasserkrän extra auf. Andererseits aber soll sie endgültig zum Jungbrunnen für die Marke werden und den Altersschnitt der Stern-Kunden noch einmal deutlich senken: A-Klasse Nummer vier ist konsequent auf die Ansprüche junger Fahrer ausgelegt und wer mit einem Smartphone nicht zurechtkommt, hat in dem Benz sowie so nichts verloren.

Die Abkehr vom klassischen Mercedes-Image vollzieht die neue A-Klasse auch optisch: Vorne stechen die irgendwie zu klein geratenen Scheinwerfer ins Auge, von hinten könnte der Benz auch ein Hyundai sein – wer sich an der bisherigen Formensprache gestört hat, dem könnte die Neuaufgabe also durchaus gefallen. Und auch innen geht Mercedes-Benz neue Wege: Klassische Rundinstrumente und eine herkömmliche Mittelkonsole sind passé, selbst in der Basis lockt ein volldigitales Kombiinstrument und rechts daneben ein breites Infotainment-

## Daten und Preise | Mercedes-Benz A-Klasse

**A 180d** ab 26.385 Euro  
R4/1.461 cm<sup>3</sup> | 85 kW/116 PS | 260 Nm/1.750–2.500 U/min | 7-G-A. | 10,5 s | 202 km/h | 4,1 D | 108 g/km

**A 200** ab 25.405 Euro  
R4/1.332 cm<sup>3</sup> | 120 kW/163 PS | 250 Nm/1.620 U/min 6-Gang | 8,2 s | 225 km/h | 5,8 S | 133 g/km

**A 250** ab 30.640 Euro  
R4/1.991 cm<sup>3</sup> | 165 kW/224 PS | 350 Nm/1.800 U/min 7-G-Autom. | 6,2 s | 250 km/h | 6,2 S | 141 g/km

4.419 x 1.992 x 1.440 mm | 370 Liter  
Wartung: nach Anzeige/alle 12 Monate/25.000 km  
Effizienzklasse | Abgasnorm: A, C, C | Euro-6d-Temp  
Haftpflcht | Teilkasko | Vollkasko: 19 | 22 | 22 (180d)  
Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Display. Das kennen wir zwar bereits aus den Business-Limousinen, in der A-Klasse thronen die Bildschirme (je nach Ausstattung sieben oder 10,25 Zoll groß) aber frei auf dem Armaturenbrett, ohne rahmende Hutze. Das sieht cool aus und gibt es so sonst noch bei keinem Hersteller.

**Auch mit Touchscreen** | Erstmals reagiert das Infotainmentsystem bei Mercedes auch auf Display-Drücker, und der bekannte Drehregler auf dem Mittelunnel wurde ebenfalls durch ein Touchpad ersetzt – das jetzt allerdings aufpreispflichtig ist. Geht es nach den Mercedes-Benz-Ingenieuren, dann braucht es künftig gar keine haptischen Eingaben mehr, schließlich hört der Benz aufs Wort – oder zumindest sollte er das.

Das neue Bedienkonzept MBUX ist nicht nur eine Weiterentwicklung der bekannten Command-Menüstruktur, sondern bringt auch einen Sprachassistenten à la Amazons Alexa mit. Allein: Bei den ersten Testrunden hat das System nur einen Bruchteil der erteilten Befehle ausgeführt – nämlich die Aufforderung, das Sonnenrollo des riesigen Panoramadachs zu schließen. Der Versuch, die (ebenfalls neue) Massagefunktion zu aktivieren, endete dagegen mit dem Hinweis, dass keine neuen Nachrichten vorhanden seien. Aber: Das System ist lernfähig und soll schon in kürzester Zeit deutlich besser werden. Und zum Glück bieten die neu entwickelten Sitze auch ohne Massage guten Komfort.

**Fahrkomfort** | Das gilt auch für das Fahrwerk, das für die Kompaktklasse ausgesprochen geschmeidig arbeitet und Unwirtlichkeiten im Asphaltgutneutralisiert – zumindest, wenn hinten die Vierlenker-Achse zum Einsatz kommt. Die ist allerdings den stärker motorisierten Varianten und den Allrad-Modellen vorbehalten, die noch nachzureichenden Einstiegs-A-Klassen fahren mit einer einfachen Verbundlenker-Hinterachse vor – eine Differenzierung, die zum Beispiel auch VW beim Golf vornimmt. Zur Wahl stehen ein 15 Millimeter tieferes Dynamikfahrwerk und adaptive Dämpfer. Letztere sorgen im Sportmodus zusammen mit der deutlich schärferen Gasannahme, der strafferen Lenkung und den zackigeren Gangwechseln des für alle Start-Varianten erhältlichen Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebes für eine deutlich knackigere Abstimmung; böse Zungen könnten sie etwas ruppig nennen.

**Starker Top-Benziner** | Ihr volles Potenzial können das feine Fahrwerk und die präzise Lenkung vor allem im A 250 ausspielen, der mit 224 PS aus einem Zwei-Liter-Turbo-Vierzylinder auch genug Kraft zur flotten Kurven-



Foto: Daimler

**Platz für alle** | Auf die Reisenden wartet Komfort und genügend Stauraum (370 Liter; plus 29 Liter)

räuberei bereitstellt. Seine 350 Newtonmeter schieben bei 1.800 Touren nachdrücklich an und schubsen den 1,5 Tonnen schweren Kompakten in kurzweiligen 6,2 Sekunden auf Tempo 100; Schluss ist bei 250 km/h. Der vorläufige Top-Benziner ist übrigens der einzige Motor, den Mercedes-Benz selbst entwickelt hat. Die beiden anderen Triebwerke stammen vom Kooperationspartner Renault, was man vor allem dem 1,3-Liter-Vierzylinder im A 200 anhört.

Das Aggregat, das von den allesamt die Euro-6d-Temp-Abgasnorm erfüllenden Triebwerken aktuell als einziges serienmäßig an eine Sechsgang-Handschrift gekoppelt ist, dröhnt unter Last recht angestrengt und die Kraftentfaltung fühlt sich nicht wirklich nach 163 PS an. Deutlich harmonischer und ausgesprochen gut gedämmt präsentiert sich dagegen der ebenfalls aus französischer Produktion stammende 1,5-Liter-Diesel im A 180d. Natürlich ist er mit 116 PS keine Sportskanone und ab Richtgeschwindigkeit geht's nur noch zäh voran. Wer sich aber mit 10,5 Sekunden für den Standardsprint und einem Topspeed von exakt 202 km/h anfreunden kann, bekommt mit

dem Selbstzünder eine ausgewogene Brot-und-Butter-Variante, die sich im besten Fall mit 4,1 Litern Sprit je 100 Kilometer begnügt.

**Premium-Preise** | Die Aussicht auf geringe Treibstoffkosten ist verlockend, schließlich ist die A-Klasse in der Anschaffung alles andere als ein Schnäppchen: 25.405 Euro ruft Mercedes-Benz für den A 200 auf, 26.385 Euro sind es für den Diesel. Wer einen „echten“ Mercedes-Motor will, muss dann mindestens 30.640 Euro für den A 250 auf den Tisch legen. Und dabei bleibt es nur selten: Wer die beiden großen, individuell einstellbaren Bildschirme vor sich sehen will, muss zum Beispiel zum Premium-Navigations-Paket greifen (2.535 Euro) und sollte dann gleich nochmal 250 Euro für die Augmented-Reality-Darstellung drauflegen: Die holt bei Abbiegungen ein Live-Bild der Frontkamera aufs Display und zeichnet dort nicht nur Hausnummern, sondern auch animierte Richtungspfeile ein, die ein Verfahren nahezu unmöglich machen.

**Ade, USB** | Das Highend-Navi ist nicht die einzige Spielerei, die das Budget belastet: Glasklarer Burmester-Sound kostet 665 Euro, der Parkassistent im Paket mit der 360-Grad-Kamera 1.340 Euro, Abstandstempomat, aktiver Lenkassistent, Totwinkel-Warner und Spurwechsel-Helfer im Fahrerassistenz-Paket 1.510 Euro, das Head-up-Display 990 Euro, die Sitzklimatisierung 890 Euro, die erwähnte Massagefunktion 590 Euro und die LED-Scheinwerfer 830 Euro – Serie sind nur Halogen-Lichter! Was es weder gegen Geld noch gute Worte gibt, sind übrigens herkömmliche USB-Anschlüsse: Mercedes-Benz verbaut – ganz hip und modern – nur noch den neuen USB-C-Standard, der allerdings noch von nur wenigen Smartphones unterstützt wird. | Michael Gebhardt



Foto: Michael Gebhardt/Autoflotte

**Ganze Länge** | Um satte zwölf Zentimeter streckt sich die A-Klasse auf nun 4,42 Meter