



Fotos: André Tillmann, Timo Bürger

Der Stern des Südens im hohen Norden. Der CLA zeigt sich in Dänemark und überzeugt – aber nur teilweise.

Ich seh' nur Sterne

Was Antrieb, Reichweite, Leistung und Ladetechnik angeht, macht der neue Mercedes-Benz CLA vieles richtig gut. Bei Funktionalität und Qualität gibt's aber noch (viel) Luft nach oben.

Dieser Stern soll gleißend hell strahlen: Mercedes schickt den neuen CLA ins Rennen um die Gunst der Kunden. Der im Werk Rastatt (das mit Millio-nenaufwand umgebaut wurde) gefertigte „Kompaktwagen“ (mit 4,72 Meter auf C-Klasse- bzw. Mittelklasse-Niveau) soll endlich der Elektromobilität einen Schub nach vorne verleihen. Das ist dringend nötig, bislang funktioniert dieses Thema bei den Schwaben noch nicht wirklich: Mercedes EQS, EQE & Co. verkaufen sich nur leidlich gut, auch in den Flotten sind die Stuttgarter keine große Nummer. Zudem schwächt der Absatz in China und wie sich die US-Zollpolitik entwickelt, wissen wohl nur Wahrsager.

Auffällig ist die Front des CLA: Insgesamt 142 LED-Sternchen hinterleuchten in Chrom-Optik den Grill. Die kleinen illuminierten Sterne sehen allerdings aus wie Krähenfüße. Auch die Grafik der Scheinwerfer bei diesem Fahrzeug strahlt im „Sterne“-Look (optional). Ebenso markant: Das lange Glas-

dach, das Coupé-ähnlich ins Heck mündet. Ausgeprägt ist hinten die durchgehende Leuchteinheit mit – man ahnt es schon – integrierten Stern-Einheiten. Ein Hingucker ist der neue Rastatter also in jedem Fall.

Groß, aber kein Platzwunder

Ein Platzwunder ist der neue Mercedes CLA (den es später auch als Mild-Hybrid-Benziner mit 48-Volt-Technik geben wird) dagegen nicht, trotz seiner für kompakte Verhältnisse wirklich stattlichen Länge: Zwar hat man vorne nach oben als Fahrer und Beifahrer mit einer Körpergröße von 1,81 Metern keinen Kontakt zum Himmel, die Mittelkonsole ist jedoch wuchtig geraten, man sitzt recht hoch, es bleibt wenig Platz für Knie und Bein.

Hinten geht es sogar noch enger zu: Die Türausschnitte sind knapp geraten, als Erwachsener gelangt man nur mit erweiterten Gymnastik-Kenntnissen hinein. Was das Koffer-abteil angeht: Hier bietet Mercedes

gut 400 Liter plus einen Frunk (Kofferraum im Bug) mit 100 Litern, das geht in Summe in Ordnung.

Komfortabel unterwegs

Eine der größten Stärken des neuen Mercedes CLA ist ohne Zweifel die Antriebseinheit: Zwei Motorisierungen bietet der Autobauer an, ein Modell mit Heckantrieb und 200 kW (272 PS) sowie einen CLA-Allradler mit 260 kW oder eben 353 PS. Allemaal ausreichend (und für Dienstwagenberechtigte deutlich Car-Policy-freundlicher) ist die Variante CLA 250+ mit den zwei angetriebenen Rädern, zumal die beiden Modelle sich bei der Höchstgeschwindigkeit (210 km/h) nichts nehmen. Reichweite und Verbrauch sind übrigens (auf dem Datenblatt) fast identisch, da bei Allradlern der Frontmotor in der Praxis laut Mercedes nur in etwa zehn Prozent der Zeit dazugeschaltet wird.

Die Ingenieure haben ein stahlgefedertes Komfortfahrwerk mit einer



1 Man fühlt sich sofort in der Mercedes-Welt. Für einen Stromer ist der CLA sehr aufgeräumt. **2** Das Infotainment, das sehr viel am Fahrzeug steuert, ist wirklich klasse, wenn nicht die Untiefen der Funktionalitäten wären. **3** Klare Strukturen, aber weite Wege für die Finger sind bei der Sitzeinstellung nötig. **4** Knapp 400 Liter sind okay für einen Kompakten, für die Mittelklasse aber eher mau. **5** Die Sitze sind top, wie auch das Interieur optisch gefällt. An der Verarbeitung gibt es stellenweise aber Kritik. **6** Der Frunk fasst gut 100 Liter und ist damit eine Hilfe. **7** Selbst im Kühlergrill strahlt es. In Summe ist diese Spielerei zu präsent.

neuentwickelten Dreilenker-Vorderachse verbaut, hinten kommt eine neue Raumlenerachse zum Einsatz. Eine passende Kombination: Das Fahrwerk ist gutmütig im besten Sinne abgestimmt, bietet einen gelungenen Kompromiss zwischen straff und nicht zu hart, sowohl auf den 17-Zöllern des Hecktrieblers als auch auf den 18 Zoll großen Rädern des Allradlers. Mehrere Fahrprogramme stehen zur Verfügung, selbst im Sportmodus darf noch mit hohem Federungskomfort gerechnet werden.

Sehr gelungener Antrieb

Wichtigster Unterschied zu den meisten anderen Elektro-Pkw: Der CLA ist mit einem Zweigangetriebe (Gang 1 fürs Beschleunigen, Gang 2 bei schnellerer Landstraßen- oder Autobahnfahrt) an der Hinterachse ausge-

stattet. Auch diese Strategie geht auf: Von einem Gangwechsel ist bei gleichmäßiger Beschleunigung nichts zu spüren. Nur wer vehement das Pedal traktiert, wird wahrnehmen, dass der Wagen bei etwa 100 km/h einen leichten Ruck macht, der aber nicht als störend empfunden wird. Mit dem Wählhebel hinter dem Lenkrad lassen sich nicht nur Fahrstufen einlegen, Fahrer können damit auch die vier Rekupearationsstufen einstellen. Insgesamt ist man im neuen Benz extrem leise unterwegs.

Sparsam in Skandinavien

Der heckangetriebene Mercedes CLA 250 kam auf unserer gefahrenen Testrunde mit etwa drei kWh weniger Strom als der Allradler im Mittel aus, so dass am Ende der Fahrt der Bordcomputer wirklich erstaunlich kleine

13,2 Kilowattstunden im Durchschnitt ermittelte und somit auf WLTP-Niveau war. Kleine Einschränkung: Die Strecke wurde in Dänemark zurückgelegt, wo – wie in allen skandinavischen Ländern – keine allzu hohen Tempi möglich sind. Ein signifikanter Unterschied zum schwereren und größer bereiften CLA 350, der mit etwa 15 kWh bewegt wurde (was immer noch ein echt geringer Energieverbrauch ist).

Beide Motorisierungen sind mit einem 800-Volt-System ausgestattet. Mercedes-Benz gibt eine maximale Schnellladefähigkeit von 320 kW an, also mehr, als die meisten DC-Charger aktuell liefern können. Serienmäßig ist eine sogenannte Multi-Source-Wärmepumpe an Bord: Diese kann parallel die Abwärme des elektrischen Antriebs, der Batterie sowie die Umgebungsluft zur Vorklimatisierung nutzen.

Mercedes-Benz CLA CLA 250+

Preis: ab 46.950 Euro

Permanenterregte Synchronmaschine | Heckantrieb | 2-Gang

200 kW/272 PS | 335 Nm

210 km/h | 6,7 s

WLTP: 12,2–14,1 kWh

Reichweite: 694 –792 km

Akku: 85 kWh (netto)

Laden: AC 11 kW | DC 320 kW

Maße: 4.723 x 1.855 x 1.468 mm

Kofferabteil: 405 l + 101 l Frunk

HK: 17 | **VK:** 25 | **TK:** 22

Wartung: 24 Monate/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Technisch ist der CLA eine Wucht, preislich (für einen Kompakten) aber auch.

Abstriche beim Interieur

Für den Innenraum gibt es einen Stern Abzug: Natürlich ist nichts gegen ein Handschuhfach aus Plastik einzuwenden – das darf bei einem Fahrzeug dieser Preisklasse aber hochwertiger aussehen und sich auch so anfassen. Die Sonnenblenden sind sehr dünn geraten, die Schminkspiegelabdeckung auf der Rückseite wirkt nicht wirklich premium-like (und fasst sich auch nicht so an). Wer nicht den optionalen Beifahrerbildschirm hat, blickt – da sind sie wieder – auf ein mit LED-Sternen versehenes, folienartiges Zierelement.

Die Sitzverstellung befindet sich bei Mercedes wie gehabt nicht an der Unterseite des Gestühls, sondern in der Türverkleidung. Beim CLA sind diese Knöpfe recht weit nach hinten gerückt, so dass man als Fahrer nur mit etlichen Hand- und Fingerverrenkungen an diese Verstellmöglichkeit kommt. Gut gefallen und wirklich griffig sind die großen, im Rotordesign gehaltenen Lüftungsdüsen.

Das große Panoramadach ist serienmäßig immer an Bord und flutet

den Innenraum mit Licht, aber nicht mit Luft. Eine Sonnenschutzrolle bietet Mercedes nicht an. Schade, denn nicht jeder (zum Beispiel der Autor dieses Textes) mag derartig hell erleuchtete Innenräume.

Das Infotainment überzeugt

Der neue CLA ist das erste Auto, das mit dem eigens entwickelten, KI-basierten und Cloud-gestützten Mercedes-Benz-Operating-System und der vierten Generation des MBUX-Infotainmentsystems ausgestattet ist. Das neue Betriebssystem wird über einen Server der „Mercedes-Benz Intelligent Cloud“ auf die Fahrzeuge gespielt und bei Bedarf aktualisiert.

Vorteil: Das Fahrzeug kann unter anderem permanent über Over-the-air-Updates aktuell gehalten werden. Ein Lob verdient der Touchscreen, der sehr schnell reagiert. Der Tempolimitwarner lässt sich kinderleicht deaktivieren, das Symbol ist immer in der Landkarte des Navigationssystems integriert.

Die bei der Routenführung ergänzend eingeblendeten Augmented-Reality-Navigationspfeile und -szenen sind nicht wirklich notwendig, lassen sich aber flugs deaktivieren.

Die KI auf Basis von ChatGPT4o und Google Gemini soll laut Mercedes zwar auch komplexe Dialoge führen, versteht trotzdem nicht alles: Bei unserem Test war der Sprachassistent, der „Virtual Assistant“ (der als eine Art „Stern-Avatar“ im Display omnipräsent ist), das eine oder andere Mal rat-

los. Er wird mit dem Schlüsselwort „Hey, Mercedes“ aktiviert.

Fazit des ersten Tests

Natürlich kommt auch in diesem Fahrzeug das Thema Sicherheit nicht zu kurz: Der neue CLA bietet neben zahllosen elektronischen Helferlein beispielsweise serienmäßig den Abstandsassistenten DISTRONIC. Generell nicht lumpen lassen haben sich die Stuttgarter beim Thema Serienausstattung: LED-High-Performance-Scheinwerfer, Komfortsitze mit Lordosenstütze und Sitzheizung (schön nicht nur für Vielfahrer), vier USB-C-Anschlüsse, Selfie- bzw. Videokamera oder das bereits erwähnte Panoramadach sind immer an Bord. Aber natürlich können noch etliche Kreuze auf der Optionsliste gemacht werden.

Mercedes stellt mit dem neuen CLA einen wichtigen Schritt in Richtung Elektromobilität vor – technisch ambitioniert, visuell auffällig und mit klarer strategischer Ausrichtung. Das Zusammenspiel von Effizienz, Dynamik und Fahrkomfort ist gelungen, Nachholbedarf gibt es bei dem einen oder anderen Ausstattungselement.

Bei den vorgestellten Motorisierungen ist der günstigere Hecktriebler für die meisten wohl die bessere Wahl. Nicht jedermanns Geschmack ist auch der „Sterne-Overkill“ im und am Fahrzeug. Wie viele der Flottenkunden den sportlichen, knapp 47.000 Euro teuren Einstieg in die Mercedes-Elektromobilität wagen, bleibt also abzuwarten. *T. Bürger*