
MERCEDES-BENZ CLA

Marathon- stromer

Text Daniel Riesen Technik Andrea Scuderi Fotos Emanuel Freudiger



Diese Mittelklasselimousine ist für Mercedes ein Hoffnungsträger, weil sie mehr ist als nur ein Auto. Der CLA ist Technologieplattform und Neuanfang. Nicht alles ist perfekt, aber zum Glück sind moderne Autos lernfähig.



Bildschirmlandschaft,
dafür kaum Schalter
und Knöpfe. Alles in
allem: modern schick.



Aerodynamik
in Limousinenform.
 C_w -Wert: 0,21.

Sie kennen sie, oder Sie haben zumindest von ihr gehört: die Reichweitenangst, die Elektroautomobilisten spätestens dann befällt, wenn der Ladestand schneller sinkt, als die Ladesäule naht. Testfahrer neuer Elektroautos kämpfen mittlerweile mit dem Gegenteil: dem Reichweitenüberdross. Geplant ist ein Praxistest an einer Ladesäule der Wahl, wo hohe Stromleistung verfügbar ist, wo verlässlich die Standardladung von zehn auf achtzig Prozent vollzogen werden kann. Alles über zehn Prozent SoC (State of Charge) muss also raus aus dem Akku, doch einfacher gesagt als getan bei einem Auto wie dem neuen Mercedes-Benz CLA. Der hat noch nicht mal eine übergrosse Batterie, doch selbst bei Autobahntempo kriecht der Strom zum mittels Zweiganggetriebe effizient optimierten Synchronmotor an der Hinterachse (der Testwagen, ein «CLA 250+ mit EQ-Technologie», ist ein Hecktriebler). So steht der SoC trotz ungeplanten Umwegs immer noch bei vierzehn Prozent, als die Wunschladesäule erreicht ist.

Die anekdotische Schwierigkeit mit dem Leerfahren des Akkus veranschaulicht die Fortschritte der Elektromobilität, besonders in der oberen Mittelklasse und konkret beim Mercedes-Benz CLA, dem ersten Auto auf der neuen 800-Volt-Plattform – die ebenfalls darauf basierenden GLB und GLA folgen bald. Der CLA ist aufgrund seiner Limousinengestalt das effizienteste Modell. Im WLTP-Zyklus kommt der CLA 250+ satte 715 Kilometer weit, im TCS-RDE-Test reicht es, trotz mehr Rollwiderstand der Winterreifen, für 578 Kilometer. >

Das Auto für lebenslanges Lernen



Betriebssystem

Der neue CLA ist das erste Fahrzeug, das vollständig über das unternehmensintern entwickelte Mercedes-Benz Operating System (MB.OS) funktioniert. Der Hersteller verspricht der Kundschaft die Fähigkeit, den Wagen mittels Online-Updates (OTA) für viele Jahre mit neuesten Funktionen aktuell zu halten, auch bezüglich Fahrzeugeigenschaften.



Aktuell bleiben

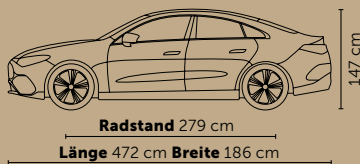
Voraussetzung dafür ist eine neue, von einigen Technologiefirmen schon länger realisierte Herangehensweise: das Software Defined Vehicle (SDV). Dahinter steckt unter anderem das Prinzip, Hard- und Software unabhängiger voneinander zu machen. Die Mechanik des Fahrzeugs bleibt, doch neue oder verbesserte Funktionen kommen hinzu.



Zentralrechner

In den Autos von heute stecken Dutzende von Steuergeräten und eine ebensolche Vielzahl von Aktuatoren, die Fensterheber, Dämpfer oder Scheinwerfer betätigen. Updates können nur einzeln und vor Ort in der Markengarage erfolgen. Die Computerarchitektur des CLA hingegen setzt auf vier Grossrechner, die «over the air» (OTA) aufgefrischt werden.

TECHNISCHE DATEN



Kofferraum: hinten 405 l, vorne 101 l (Frunk)
Reifen: vorne 225/40 R18, hinten 255/40 R18

Testfahrzeug

Mercedes-Benz CLA 250+ EQ:

4 Türen, 5 Plätze, ab 62 400 Fr.
 (Testfahrzeug: 81 276 Fr.)

Garantien: 3 Jahre respektive 100 000 km allgemein; 8 Jahre respektive 160 000 km auf Hochvoltbatterie; 30 Jahre respektive unlimitierte Kilometer: Rost und Mobilitätsgarantie

Importeur: Mercedes-Benz Schweiz AG, Bernstrasse 55, 8952 Schlieren
 mercedes-benz.ch

Technische Spezifikationen

Antrieb: permanent erregter Synchronemotor (PSM); max. 200 kW; 335 Nm; Hinteradtrieb; Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Batterie: Lithium-Ionen-Batterie (NMC), 85 kWh netto; eingebauter Ladegerät: 11 kW; maximale Ladeleistung (DC): 320 kW

Gewicht: 2128 kg Leergewicht (Testfahrzeug: 2176 kg), alle Angaben inkl. 75 kg Fahrergewicht; Gesamtgewicht: 2510 kg; Anhängelast: 1500 kg

Konkurrenz

Hyundai Ioniq 6 (84 kWh), ab 54 500 Fr.
 Tesla Model 3 (Premium LR), ab 45 980 Fr.

In der TCS-Autosuche lassen sich Autos aller Marken und Modelle vergleichen, in Bezug auf Technik und Preis sowie den über den Autolebenszyklus berechneten CO₂-Ausstoss:
tcs.ch/autosuche

Karosserie / Kofferraum

Für das erste Auto auf der neuen 800-Volt-Elektroplattform (MMA) hat sich Mercedes von der Designsprache der bisherigen EQ-Modelle verabschiedet. Klassische Limousinenform wie beim Vorgänger-CLA (Verbrenner). Dachlinie mit Coupéverlauf. Markante Lichtbänder an Front und Heck, Sternemeer am «Kühlergrill». Optisch wie praktisch interessant: der CLA Shooting Brake.

Innenraum / Multimedia

Beeindruckende Bildschirmlandschaft. Kaum Tasten und Knöpfe, aber clever eingerichtete Bedienlogik. Hochauflösende, schnell reagierende Bildschirme, optionale Augmented Reality im Zentralbildschirm eingespielt.

Komfort

Niedrige Sitzposition, erfordert ein Minimum an Spannkraft. Ausgezeichnete Sportsitze der AMG Line. Fährt leise.

Fahreigenschaften

Passiv gedämpftes Fahrwerk ohne Härte und doch sehr dynamisch. Präzise Lenkung mit ausreichend Rückmeldung. Feinfühlig bedienbare Bremsen. Der lange Bremsweg im Test sagt mehr über den Winterreifen als übers Auto aus.

Motor / Antrieb

Heckantrieb mit standesgemässen Dynamikreserven; wer es fliegen lassen möchte, sollte zur 60 kW stärkeren Allradvariante greifen. Schaltung im Zweiganggetriebe zuweilen spürbar.

Spezifisch EV

Sehr gute Reichweite, fixes Laden, mit Wechselstrom nur mit 11 kW. Individuell konfigurierbare Routen-/Ladeplanung.

Verbrauch / CO₂

Die windschnittig (c_w-Wert idealerweise bei 0,21) geformte Limousine fährt sparsam dank Effizienzgewinnen bei der Elektronik und beim Motor, dessen Kraft über ein Zweiganggetriebe übertragen wird, abhängig von Tempo und Lastanforderung mit einer Übersetzung von 5:1 oder 11:1.

Sicherheit / Assistenz

Bestbewertetes Auto 2025 bei Euro NCAP. Angenehme, sanft eingreifende Assistenzsysteme.

Preis / Leistung

Garantieleistungen durchschnittlich. Preis für die Grundausstattung interessant, die guten und feinen Optionen des Testwagens lässt sich Mercedes aber teuer bezahlen.

TCS-MESSUNGEN

Fahrdynamik

Mit Winterreifen erfahren

Beschleunigung (0–100 km/h): 6,6 s
 (Werk: 6,7 s)

Elastizität

60–100 km/h: 3,1 s

Wendekreis: 11 m

Bremsweg (100–0 km/h): 44,4 m

Testverbrauch

TCS-RDE-Strecke

Umgebungstemperatur: 15 °C
 Gemischt

ohne Ladeverluste: 14,7 kWh/100 km

mit Ladeverlusten: 15,9 kWh/100 km

Reichweite (TCS-RDE)

Gemittelt: 578 km

WERKSANGABEN

Normverbrauch

Werk (WLTP): 13,7 kWh/100 km

CO₂-Emissionen: 0 g/km

CO₂, Schweizer Durchschn.: 111 g/km

Energieetikette (A–G): A

KOSTENBERECHNUNGEN

Servicekosten

Unterhalt

km / Monate Std. Kosten (Fr.)*

30 000 / 24 k. A. k. A.

Gesamtkosten Wartung 180 000 km:

15 000 km/Jahr k. A. k. A.

Betriebskosten

km/Jahr Rp./km Fr./Monat

15 000 75 652.– 295.–

30 000 49 652.– 590.–

Stundenansatz für TCS-Berechnung:

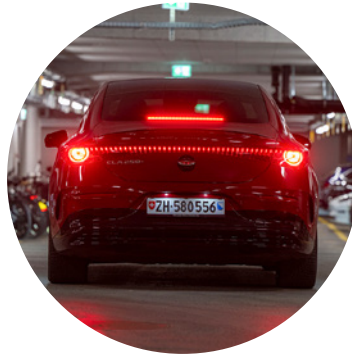
145 Fr. (BFS)

TCS Autoversicherung

Jahresprämie (Fr.): 1101.70

Offertenbeispiel für 36-jähriges TCS-Mitglied, wohnhaft in Bern, Haftpflicht inklusive Vollkasko, Jahreskilometerleistung von 10 000 Kilometern, Tiefgarage, Jahresprämie exklusive Abgaben.

Der neue CLA fährt
im Sternenkosmos.



Lichterband
auch hinten. Der
Designtrend ist
gerade auf dem
Höhepunkt.



Die Eleganz der Coupédachlinie kostet Kopffreiheit für die Fondpassagiere.

Nicht nur beim Fahren sollen die neuen Mercedes mit Effizienz glänzen, auch in Sachen Digitales und Verständigung von FahrerIn und Auto. Die Sprachsteuerung, in Fahrzeugen mit fast reiner Tastbedienung eminent wichtig, arbeitet mit generativer künstlicher Intelligenz (KI). Das klappt nicht immer so flüssig wie versprochen, doch was nicht ist, kann ja noch werden, dank einfach übertragbarer Updates.

Zurück am Schnelllader: Nach Vortemperierung der Batterie von 12 auf 26 Grad Celsius, was 45 Minuten dauerte, versprach der Bordcomputer eine Ladeleistung von 350 Kilowatt. Bei noch nicht optimal niedrigem Batteriestand von vierzehn Prozent schwang sich der CLA auf 295 Kilowatt hoch, bei halb voller Batterie waren es noch 200 Kilowatt. Knapp 22 Minuten nach dem Start sind siebzig Prozent SoC oder rund 375 Kilometer Reichweite nachgeladen. 2026 keine Fabelwerte, aber top für zügiges und komfortables Reisen. ○

- ➕ **Erfrischende Fahrdynamik**
Hohe Reichweite
Schnelles Laden
Detaillierte, aktuelle Infos für Elektrointeressierte
Gutes Gefühl fürs Bremspedal
Sicherheit laut Euro NCAP top

- ➖ **Sprachsteuerung mit Luft nach oben, noch nicht in Französisch**
Eher knapp Platz im Fond
Batterievorheizung nicht manuell aktivierbar
Tempoerkennung für die Schweiz noch nicht bereit
Panoramadach: keine Abdeckung

Bilder zum Mercedes-Benz CLA und weitere Tests:
touring.ch/auto



Jetzt verstromert BMW auch den 3er

Basierend auf der Elektroplattform Neue Klasse lanciert BMW in diesem Jahr den 3er, gewissermassen der Markenkern der Münchner, als Vollstromer. Der i3 erhält Batterie und Motoren wie der iX3. Dank besserer Aerodynamik ist unter idealen WLTP-Bedingungen eine Reichweite von 900 Kilometern möglich.



Honda hingegen stromert retour

Die schnittige Elektrolimousine Afeela, entstanden in einer Kooperation von Honda und Sony, kommt nicht übers Konzept hinaus. Darüber hinaus streicht Honda die Lancierung weiterer Elektromodelle, auch der Edelmarke Acura, vorab mit Blick auf den zähen US-Markt.

TCS VERKEHRS-RECHTSSCHUTZ

Gut beraten, gut geschützt

Unterwegs mit dem Auto kann immer etwas passieren. Kommt es in der Folge zu einem Rechtsstreit, kann dies schnell teuer werden. Sorgen Sie vor – mit einer Verkehrsrechtsschutzversicherung. Der TCS Verkehrsrechtsschutz schützt Sie optimal bei rechtlichen Auseinandersetzungen im Strassenverkehr.



Erfahren Sie hier alle Vorteile und wie Ihnen der TCS zur Seite steht.
tcs.ch/verkehr