







lar, der eigentliche Zweck eines Seecontainers liegt im Transport. Wirtschaftlich, praktisch und gut stapelbar soll er sein. Und damit landen wir schon im Kombi-Segment, in dem es ebenfalls um diese Dinge geht. Okay, die Stapelbarkeit ist höchstens am Ende eines langen Autolebens beim Verwerter gefragt, aber Wirtschaftlichkeit und Praktikabilität sind beim Kombi zentrale Themen - eigentlich. Denn so wie der ein oder andere Seecontainer vom praktischen Transportbehälter zum lifestyligen Tiny House am Stadtrand umgewandelt wurde, mauserte sich der Kombi über die Jahre vom praktischen Nutzfahrzeug zum lifestyli-

gen Freizeitgefährt – bis das mit den SUV losging. Aber SUV hin oder her: Autos wie

Aber SUV hin oder her: Autos wie der Mercedes CLA Shooting Brake zeigen, dass auch bei Kombis Design mehr Raum als Gepäck einnehmen darf. Der Skoda Octavia ist hingegen ein klassischer Pragmatiker, auch wenn er sich in vierter Generation ordentlich rausputzt und hier als sportlich verziertes RS-Modell antritt. Beide fahren mit Plug-in-Hybrid-Antrieb zum Vergleichstest vor.

Stilsicher und stark

Beginnen wir mit dem Mercedes, der sich schon mit seinem Namenszusatz von herkömmlichen Kombis distan-

MERCEDES CLA 250 E SB: 218 PS, 450 Nm,

218 PS, 450 Nm, 0-100 km/h in 6,6 s, 62 km el. Reichweite, ab 43 191 Euro

SKODA OCTAVIA COMBI RS 1.4 IV: 245 PS, 400 Nm, 0–100 km/h in 7,0 s, 51 km el. Reichweite, ab 44 060 Euro

ziert. Als 250 e setzt er auf die Antriebskombination eines 1,3-Liter-Turbobenziners (aus der Renault-Kooperation) mit 160 PS und einem E-Motor mit 75 kW, der zwischen Verbrenner und Achtgang-DKG sitzt. Als Besonderheit der Abgasanlage ist der Endschalldämpfer im Mitteltunnel platziert, um Platz für den 15,6-kWh-Akku (netto: 10,7 kWh) zu schaffen, ohne Stauraum zu opfern. Tatsächlich bietet der Hybrid nur 60 Liter weniger Volumen als eine normale Benziner-Variante.

Gleichwohl weht ein Hauch Tiny-House-Atmosphäre durch das Interieur, denn mit 445 bis 1305 Litern liegt die Ladekapazität deutlich unter

6/2021 37





dem üblichen Niveau der 4,70-Meter-Klasse. Außerdem ist die Ladeöffnung recht klein und die Unterkante hoch, die flache Heckscheibe verhindert die Mitnahme von großem Sperrgut. Immerhin darf der Mercedes bis zu 1600 kg schwere Anhänger ziehen. Der Zustieg auf die recht flache, nicht allzu bequeme Rückbank ist ebenfalls sehr beengt, der Kopfraum eher knapp. Dafür überrascht die ordentliche Beinfreiheit hinter den clever ausgeformten Komfortsitzen vorn (Serie), die mit ausziehbarer Schenkelauflage und gutem Komfort gefallen.

Das Cockpit wirkt selbst drei Jahre nach seinem Debüt in der A-Klasse noch immer so modern, als käme es frisch aus dem MBition-Innovationslabor. Die Bedienung gelingt entweder über Touchscreen, ablenkungsfreier mit den kapazitiven Lenkradtasten oder dem Touchpad in der Mittelkonsole. Noch besser: die blutsbrüderliche Sprachsteuerung, die bei fast allen Problemen mit dem umfangreichen, zum Teil unübersichtlichen System zuverlässig weiterhilft. Dazu gibt es noch eine analoge Klimasteuerung und Direktwahltasten für einzelne Menüs.

Alles unter Kontrolle

Beim Fahren gibt sich der Mercedes, nun, wie ein Mercedes eben. Die Lenkung arbeitet ausreichend direkt, aber nie hektisch, die Verbindung zu den Vorderrädern ist spürbar, aber nie sonderlich intensiv. Ohne Adaptivdämpfer federt der CLA straff, aber manierlich, zeigt eine tolle Aufbaukontrolle und bewegt sich bei sportlicher Gangart trotz seines happigen Leergewichts von 1747 kg sehr harmonisch; die erwartete Kopflastigkeit des schweren Antriebs in Kurven bleibt aus.

Auch die Bremsen arbeiten höchst effektiv, nur die Assistenz verdient sich mit dem kaum eingreifenden Spurverlassenswarner Kritik. Die ungewöhnliche Platzierung des Schalldämpfers macht sich beim Durchbeschleunigen bemerkbar, denn unter Volllast rauscht und faucht es deutlich aus dem Mitteltunnel. Dabei sprintet der CLA kraft seiner beiden Antriebe zügig gen 200 km/h.

Weniger kraftvoll und souverän verhält sich der CLA 250 e im reinen E-Modus. Zwar schafft er 62 elektrische Kilometer, rollt aber beim Anfahren stets mit Verzögerung los. Die Trennkupplung der E-Maschine arbeitet träge, und so mangelt es im Stadtverkehr etwas an Souveränität. Im Gegenzug lädt der Plug-in-Hybrid mit bis zu 7,4 kW (357 Euro) zweipha-



Top verarbeitetes CLA-Interieur
mit schöner
Materialanmutung und farblich konfigurierbarer Ambientebeleuchtung
(hier: gelb). Der
Hybridantrieb
kann auf Wunsch
auch den AkkuLadestand
halten







24

Minuten

braucht der CLA 250 e für den Ladevorgang von 10 bis 80 Prozent an einer Schnellladesäule. Damit ist er um ein Vielfaches schneller als die meisten seiner Konkurrenten. Die 595 Euro für den Schnelllader bringen mehr Flexibilität















1555 Liter

beträgt das maximale Ladevolumen des Octavia Combi Hybrid – deutlich weniger als bei seinen konventionellen Brüdern, aber immer noch wesentlich mehr als beim CLA 250 e Shooting Brake

Je nach Fahrmodus bietet das
Fahrwerk eine
breite Kennlinienspreizung.
Bequeme und
gut stützende
Sportsitze im
hochwertigen
Cockpit. Der
Akkustand kann
gehalten oder
– wenig effizient
– via Verbrenner
erhöht werden

sig an der Wallbox. Für weitere 595 Euro wird er schnellladefähig und lädt mit Gleichstrom bis zu 24 kW.

Viel Zeit fürs Laden

Von derartigen Annehmlichkeiten ist der Skoda weit entfernt. 3,6 kW sind möglich, mehr gibt's nicht. Für Daheim-Lader kein Problem, unterwegs aber viel zeitaufwendiger. Dafür wird schon beim Blick über die niedrige Ladekante in den großen Kofferraum schnell klar, wer in dieser Runde zum Lademeister taugt. Auch im Octavia-Fond genießen die Mitfahrer viel Platz auf einer angenehm ausgeformten und bequemen Rückbank mit genialen Schlafkopfstützen.

Dass der Octavia den CLA im Karosseriekapitel nicht völlig deklassiert, hat andere Gründe. Zum einen ist das Gepäckabteil durch die Hybridisierung stark geschrumpft, denn statt 640 bis 1700 passen nur noch 490 bis 1555 Liter hinein. Auch die Zuladung fällt mit 440 kg nicht gerade üppig aus, und einen Anhänger darf der Hybrid-Skoda erst gar nicht ziehen. Bei der Bedienung kommt zwar eine entschärfte Variante des VW-Golf-Infotainments zum Einsatz, aber so richtig intuitiv navigiert man hier nicht durch die Menüs, schon weil die Sprachsteuerung deutlich schwerer von Begriff ist als die im Mercedes.

Dafür gibt es ein übersichtliches Lenkrad mit gut zu bedienenden Walzen und physischen Tasten. Verarbei-



Der Octavia lädt langsamer Strom, dafür aber mehr Gepäck ein dank des geräumigen Kofferraums. Sehr angenehmer Fond mit zum Ausruhen einladenden Schlafkopfstützen tung und Materialien wirken ebenfalls sehr ordentlich. Und abgesehen von den etwas lahmen Ladezeiten kann der wenig Benzin schluckende Antrieb überzeugen. Die Kombination aus 1,4-Liter-Vierzylinder und E-Motor zwischen Getriebe und Verbrenner läuft geschmeidig, fährt auch im reinen E-Betrieb sanft und kraftvoll an. Mit seinem 13-kWh-Akku (netto: 10,4 kWh) und dem leicht erhöhten Stromverbrauch sind 51 E-Kilometer drin.

Arbeiten beide Antriebe zusammen, unterbietet der Skoda seine Werksangabe für den Sprint von 0 auf 100 km/h sogar um drei Zehntel, kann dem druckvolleren Mercedes aber trotzdem nicht ganz folgen. Dafür hat er die bessere Traktion und wedelt einen Hauch schneller um die Pylonen – nicht zuletzt dank der direkt und sehr rückmeldungsintensiv abgestimmten Lenkung.

Sport nur bei der Optik

Ansonsten fühlt sich der RS etwas kopflastig an. Dank seiner im Individualmodus stufenlos verstellbaren Adaptivdämpfer federt er sehr geschmeidig, neigt aber zu leichten Aufbaubewegungen und wirkt auf der Landstraße trotz 46 kg Mindergewicht und nachgestrafften Dämpfern weniger agil. Statt mit überdurchschnittlicher Fahrdynamik zu glänzen, stehen die "RS"-Logos nur für etwas Sport-Schminke und die großartigen Vordersitze.

Von den meist aufpreispflichtigen Assistenzen gibt es überwiegend Positives zu vermelden – etwa die Zuverlässigkeit der Tempolimiterkennung und des Spurhalteassistenten. Allerdings fielen zu Testbeginn kurzzeitig der Autobahn- und der Notbremsassistent aus, was zu piepsintensiven Warntiraden im Cockpit führte. Kurze Zeit später verschwand das Problem von allein.

Obwohl es für beide Kombis als Plug-in-Hybride derzeit eine Förderprämie gibt, werden sie dadurch nicht wirklich günstig. Doch während der Skoda viele fahrdynamische und komfortrelevante Extras in fair kalkulierten Paketen bereithält, marschiert der Preis für einen ähnlich wie der RS ausgestatteten CLA rasch Richtung 60 000 Euro. So entscheidet letztlich die Kostenwertung über dieses ansonsten recht ausgewogene Duell. Denn egal ob Seecontainer oder Kombi: Am Ende zählt dann doch die Wirtschaftlichkeit.

Text: Carl Nowak
Fotos: Arturo Rivas



Fahrzeugtyp	Mercedes CLA 250 e SB	Skoda Octavia Combi RS 1.4 iV
Antrieb		
Motorbauart/Zylinder/Aufladung	Reihe/4/Turbo	Reihe/4/Turbo
Ventile pro Zyl./Nockenwellenantrieb	4/Steuerkette	4/Zahnriemen
Hubraum cm ³	1332	1395
Leistung kW (PS) bei 1/min max. Drehmoment Nm bei 1/min	118 (160) bei 5500 230 bei 1460	110 (150) bei 5000 250 bei 1550
Leistung/Drehm. E-Motor kW/Nm	75/330	85/330
Systemleistung/-drehm. kW (PS)/Nm	160 (218)/450	180 (245)/400
Batterietyp/-kapazität kWh	Lithium-lon./15,6	Lithium-lon./13,0
Kraftübertragung	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
T	Achtgang-DKG 225/45 R 18 W	Sechsgang-DKG 225/40 R 18 Y
Testwagenbereifung	Michelin	Bridgestone
	Pilot Sport 4	Potenza S005
Maße/Gewichte		
Leergewicht/Zuladung/Sitze kg	1747/523/5	1701/440/5
Länge × Breite mm (mit Spiegeln) × Höhe	4688 × 1830 (1999) × 1442	4702 × 1829 (2003) × 1500
Radstand mm	2729	2680
Wendekreis links/rechts m	11,0/11,2	11,1/11,3
Gepäckraum I/VDA	445/1305	490/1555
Quadermaß klein mm	480 × 770 × 680	570 × 820 × 640
L × B × H groß mm	1315 × 770 × 680	1510 × 820 × 640
Ladekantenhöhe mm Anhängelast/gebremst kg	735 750/1600	610 -/-
Anhängelast/gebremst kg Innenbreite vorn/hinten mm	1460/1450	1470/1450
Innenhöhe vorn/hinten mm	1005/940	1030/970
Normsitzraum mm	725	745
Sitzhöhe über Fahrbahn mm	460	485
Verbrauch/Reichweite/CO		
Testverbrauch ¹⁾ auf 100 km	1,9 l + 15,1 kWh	1,9 I + 16,8 kWh
ams-Eco/-Pendler/-Sport hybrid. Durchschnitt hybrid. (15/70/15 %)	5,8/7,8/9,41	5,7/7,3/9,21 7,31
Verbrauch ams-Elektrorunde	7,7 l 20,1 kWh	22,8 kWh
Ladeenergie/-dauer Vollladung ²⁾	12,5 kWh/1,75 h	11,6 kWh/3,7 h
CO ₂ -Ausstoß im Test ³⁾ g/km	116	124
WLTP-Verbrauch I/100 km	Super + Strom	Super + Strom
gesamt CO ₂ -Ausstoß (WLTP) g/km	1,1 l + 17,7 kWh 25	1,2 l + 14,8 kWh 27
CO ₂ -Ausstoß (WLTP) g/km Schadstoffeinstufung	Euro 6d	Euro 6d
Tankinhalt I	35	40
Reichweite elektrisch/gesamt km	62/516	51/598
Beschleunigung/Höchstge		
Beschleunigung elektr./hybridisch s		
0 - 50 km/h 0 - 80 km/h	4,5/2,7 9,7/4,8	3,8/2,9
0 - 80 km/n 0 - 100 km/h	9,7/4,8	8,5/5,1 13,1/7,0
0 – 130 km/h	-/10,6	-/11,8
0 - 160 km/h	-/16,6	-/19,0
0 – 180 km/h 0 – 400 m	-/21,9 14,9	-/26,0
Zwischenspurt s	14,5	15,4
60 - 100/80 - 120 km/h	3,3/4,2	3,4/4,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	235	225
Bremswege		
aus 100 km/h kalt m	33,9	34,9
aus 130 km/h kalt/warm	59,2/58,9	60,9/59,9
Innengeräusche bei 80/100 km/h letzter Gang	65/67	65/69
bei 130/160 km/h dB(A)	71/75	72/75
Fahrversuche		
Slalom 18 m TC/ESP ein/aus	63,9/64,2	64,5/64,7
doppelter Spurwechsel km/h	133,3/134,2	134,7/136,6
Fahrdynamikbewertung	4 0 1	4 0 ▶
Lenkpräzision indirekt/direkt Balance unter-/übersteuernd	00050	00000
ESP konservativ/sportlich	06000	00000
Beherrschb. leicht/anspruchsvoll	00000	00000
Fahrzeugkonzept konservativ/sportl.	86000	0.0000
Kosten Festkosten Euro		
Festkosten Euro Steuer/Haftpflicht	28,-/462,-	28,-/350,-
Teilkasko ⁴ /Vollkasko ⁵)	121,-/613,-	97,-/460,-
Unterhaltskosten im Monat ⁶⁾		
bei 15 000/30 000 km/Jahr Euro	224,-/431,-	215,-/400,-
Grundpreis ⁷⁾ /Testwagenpreis ^{7) 8)} Euro	43 191,-/45 107,-	44 060,-/48 590,-
¹⁾ auf Basis Durchschnitt hybridisch b davon 10000 km Kurzstrecke (max. 4		

ERGEBNIS	SE NACH	NELIEM	TESTSCHEMA

VERGLEICHSTEST

Fahrzeugtyp (Maximalpur	nktzahl)	Skoda Octavia	Mercede: CLA
Karosserie			
Raumangebot	(20)	10	8
Kofferraumvolumen	(15)	7	4
Zuladung	(10)	6	7
Variabilität/Funktionalität	(20)	18	13
Instrumente/Anzeige	(30)	25	25
Bedienung	(40)	28	32
Rundumsicht	(5)	4	3
Qualitätsanmutung	(10)	8	9
Summe	(150)	106	101
	, ,		
Sicherheit			
Sicherheitsausstatt./-assistenz	(30)	17	15
Licht	(15)	14	14
Bremsweg kalt (100 km/h)	(20)	13	15
Bremsweg kalt (130 km/h)	(20)	9	12
Bremsweg warm (130 km/h)	(20)	10	12
Pedalgefühl	(5)	3	3
Fahrstabilität	(40)	31	32
Summe	(150)	97	103
Komfort			
Federungskomfort	(40)	32	29
Sitze vorn	(20)	16	15
Sitze hinten	(15)	13	9
Multimedia	(30)	22	28
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	9	9
Klimatisierung	(15)	13	12
Innengeräusch-Messwerte	(10)	6	7
Geräuscheindruck	(10)	7	6
Summe	(150)	118	115
	()		
Antrieb			
Laufkultur	(20)	16	14
Durchzugskraft	(20)	7	8
Leistungsentfaltung	(20)	15	14
Ladedauer 20 km Reichweite	(10)	4	10
Variabilität des E-/Hybridmodus		10	7
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	8	9
Beschleunigung elektrisch	(10)	7	5
Testverbrauch	(25)	23	23
Lademöglichkeiten für Akku	(5)	0	3
Reichweite Elektro	(10)	5	6
Reichweite Verbrenner	(5)	3	2
Summe	(150)	98	101
Fahrverhalten			
Fahrdynamik	(10)	5	4
Handling/Fahrspaß	(25)	19	21
Lenkung	(20)	17	16
Wendekreis	(10)	2	2
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	11	10
adaptive Fahrmodi	(10)	6	4
Geradeauslauf/Windempf.	(10)	9	9
Summe	(100)	69	66
	(100)		00
Umwelt			
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(40)	21	21
Emissionen nach NEFZ	(10)	10	10
Summe	(50)	31	31
Eigenschaftswertung (519	517
Kosten	0.42		
Testwagenpreis*	(50)	45	50
Ausstattung*	(10)	10	0
Aufpreisgestaltung	(15)	9	6
Wiederverkaufschancen	(10)	6	6
Festkosten für 5 Jahre*	(10)	10	8
Wart./Reparatur 100 000 km*	(20)	20	19
Kraftstoffkosten 100 000 km*	(25)	25	25
Garantie	(10)	5	5
Summe	(150)	130	119



O SKODA

Geräumig, wertig, komfortabel – die klassischen Sieger-Tugenden des Octavia bietet auch der Hybrid-RS. Ein Sportler ist er aber nicht, weder auf der Straße noch an der Ladesäule.



2 MERCEDES

Mit kraftvollem
Antrieb und guten
Bremsen liegt der
CLA in der Eigenschaftswertung
fast gleichauf. Am
Ende ist er aber zu
unpraktisch und
mit ähnlicher Ausstattung zu teuer.

* Bester erhält volle Punktzahl

636

(2)

0