Ein Hauch von E-Auto

Mercedes hybridisiert seine Modellpalette sukzessive, um dem CO_2 den Kampf anzusagen. Flottenmanagement war mit dem kompakten A 250e unterwegs, ein brandneuer Plug-in-Hybrid.

Die schiere Bildschirm-Größe beeindruckt immer wieder (li.)

CO_2 sparen und gleichzeitig viel Leistung unter der Haube haben – das klingt cool. Mit Hybridisierung passiert genau das: Da weist das Datenblatt für die A-Klasse mit schmalem 1,3-Liter-Benziner plötzlich 218 PS Systemleistung aus. Das klappt, weil sich zu dem Verbrenner auch noch eine 102 PS starke E-Maschine gesellt. Also los, das gilt es auszuprobieren. Was auffällt ist, dass Mercedes dem User ganz schön viele Fahr- und Anzeige-Modi bietet, um es möglichst vielen Kunden recht zu machen – da braucht man eine Weile. Der Drehzahlmesser soll aber bitte angezeigt werden, schließlich möchte man ja sehen, wann der Verbrenner läuft und wann nicht. Okay, der 15,6 kW/h große Akku (das ist ziemlich viel Kapazität) ist voll, und los gehts. Wenn man nicht gerade den Kickdown bemüht, sprintet der Zwofuffziger ungestüm los – und zwar elektrisch.

Nimmt man beide Maschinen – die Elektronik regelt, dass die Aggregate nahtlos zusammenarbeiten –, dann reichen 6,6 Sekunden für den Sprint auf 100 km/h. Damit wird der Öko-Kompakte zum sportiven Spaßmacher. Und klar, Plug-in-Hybride erfordern bisher ein recht spezielles Fahrprofil, wenn man sie wirklich rein elektrisch fahren möchte – doch die A-Klasse ist über diesen Punkt längst hinaus. So kann der Power-Strang sogar mit Gleichstrom binnen weniger Minuten wieder auf 80 Prozent Kapazität gebracht werden, was angesichts der wachsenden Lade-Infrastruktur ermöglicht, den Verbrenner denkbar selten zu behelligen. Und Reichweitenangst kennen A 250e-Fahrer nun wirklich nicht, denn wenn der Saft in der Traktionsbatterie zur Neige geht, fährt der Fronttriebler einfach hybridisch weiter. Mit 31.345 Euro netto ist der umweltfreundliche Sportler zwar ambitioniert eingepreist, aber nicht unerschwinglich. Und die Automatik ist frei Haus.

Mercedes-Benz A 250e

Motor/Hubraum in ccm:	**Vierzyl.-Otto/1.332**
E-Motor:	
kW (PS):	**75 (102)**
Drehmoment bei U/min:	**300 Nm bei 0-2.500**
Systemleistung kW (PS):	**160 (218)**
Systemdrehmoment (Nm):	**450**
kW (PS) bei U/min:	**118 (160) bei 5.500**
Drehmoment bei U/min:	**250 Nm bei 1.620-4.000**
Getriebe:	**8-Gang-Doppelkuppl.**
Schadstoffklasse/CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d/32 g/km**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**6,6/235**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**1,4 l/nicht ermittelb.**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**475/310 bis 1.125**
Typklasse HP/VK/TK:	**14/23/23**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**19,6 %**
Dieselanteil:	**19,9 %**
Basispreis (netto):	**31.345 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**k. A.**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Der kann alles

Opel installiert den Zafira Life, um einen guten Kompromiss zwischen nutzwertigem Fahrzeug und komfortablem Personenwagen zu finden. Flottenmanagement war mit der stärksten Version unterwegs.

Wer vom Vorgänger-Zafira auf das aktuelle Modell umsteigt, muss sich umgewöhnen: mal eben von 4,67 Meter auf bis zu 5,31 Meter Außenlänge. Auch die Breite wächst von 1,88 Meter auf über zwei Meter – das verspricht jede Menge Platz. Aber ist der Zafira mit dem Namenszusatz „Life" denn auch ähnlich handlich? Ja, definitiv. Flottenmanagement hat die starke 177 PS-Version auf Herz und Nieren getestet und sie für durchaus alltagstauglich empfunden – die Übersicht ist fein, das Auto leichtgängig in Fahrt zu bringen. Und der exakt zwei Liter große Vierzylinder-Diesel zerrt den 1,8-Tonner mit seinen 400 Nm hurtig nach vorn. Die Kraft fließt übrigens serienmäßig über eine weich arbeitende Achtstufen-Wandlerautomatik; die breite Übersetzungsspreizung führt zu einer ziemlich niedrigen Drehzahl beim Autobahncruisen in der achten Fahrstufe.

Und angesichts der Fahrzeugklasse ist der neue Zafira auch ein über Gebühr leises Fahrzeug, in dem man sich sitzreihenübergreifend unterhalten kann – auch bei zügiger Reise. Und es gibt schließlich drei Stück davon, allerdings geht es in jeder einzelnen geräumig zu. Da der Zafira in der von Flottenmanagement getesteten M-Variante 4,95 Meter misst, fällt das Platzangebot, speziell die Beinfreiheit, durchaus imposant aus. Auch die Sitze dürfen als passagierfreundlich beschrieben werden und weisen den Zafira Life als ausdauernden Tourer aus. Einer übrigens, der in puncto Infotainment recht ordentlich auffährt, ein Head-up-Display bietet und mit seinem schnell reagierenden, großen Touchscreen Freude bereitet. Mindestens 37.109 Euro netto muss man für den stärksten und gleichzeitig nützlichsten Opel auf den Tisch legen – Bluetooth-Freisprechanlage und Tempomat werden übrigens frei Haus geliefert, für das große Navigationssystem werden 714 Euro (netto) extra fällig.

In der M-Ausführung kann der Zafira Life bis zu 4.200 Liter einpacken

Opel Zafira Life M 2.0 Diesel

Motor/Hubraum in ccm:	**Vierzyl.-Diesel/2.000**
kW (PS):	**130 (177) bei 3.750**
Drehmoment bei U/min:	**400 Nm bei 2.000**
Getriebe:	**8-Gang-Automatik**
Schadstoffklasse/CO_2-Ausstoß:	**Euro 6d-TEMP/143 g/km**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**10,4/185**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**5,4 l/1.296 km (70 l)**
Zuladung kg/Ladevolumen in m^3:	**1.256/bis zu 4,2**
Typklasse HP/VK/TK:	**21/25/25**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**-**
Dieselanteil:	**100 %**
Basispreis (netto):	**ab 37.109 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**k. A.**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate