



Mercedes-Benz EQV 300 lang

Viertüriger Bus der oberen Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Die Diesel-V-Klassen haben mit dem VW Multivan einen vergleichbaren Konkurrenten, der EQV als elektrische Nobel-Variante steht relativ alleine da. Der Elektrobus wurde in Anlehnung an die weiteren Mercedes-Elektroautos EQV getauft, bleibt aber trotzdem in weiten Teilen eine traditionelle V-Klasse. Mit allen Vorteilen, denn diese Baureihe bietet einen enormen Platz für Passagiere und Gepäck, die Batterie im Unterboden bringt keine Platz einschränkungen mit sich. Außerdem ist der EQV innen hochwertig gestaltet - ein VW T6.1 ist selbst als "Luxus-Variante" Multivan dagegen nur ein Abklatsch der Baustellen-Busse. Diesen Vorwurf muss sich VW gefallen lassen, immerhin haben sie das billige Transporter-Cockpit in den gleichzeitig nochmals preisgesteigerten Multivan transferiert. Mercedes geht hier (noch?) einen anderen Weg, wertet die Oberflächen durch weiche und optisch ansprechende Veredelungen auf, überzieht die Dachsäulen mit Stoff und legt den Teppich auch in die Seitenverkleidungen, um Kratzer zu vermeiden. So ist die Abgrenzung zum Vito auf den ersten wie auf den zweiten Blick gelungen. Der Innenraum ist nicht nur groß, sondern auch variabel. Die serienmäßigen Einzelsitze im Fahrgastraum haben integrierte Gurte, dadurch sind die sehr flexibel platzierbar. Der EQV macht auch unterwegs einen stimmigen Eindruck. Denn er ist klar auf Komfort ausgelegt und will erst gar keine dynamischen Ambitionen anstreben. So bilden der harmonische Elektroantrieb und das weich abgestimmte Fahrwerk ein passendes Duett. Die gelassene Gangart ist auch die einzig sinnvolle, denn wer flott unterwegs ist, steigert den Verbrauch in ungeahnte Höhen und schrumpft die Reichweite auf Kleinwagen-Niveau. Bei der Größe des Aufbaus und einem Lebergewicht von rund 2,8 t kann auch Mercedes nicht zaubern, hier werden einfach erhebliche Energiemengen benötigt. Die Batterie ist mit nutzbaren 90 kWh sehr groß - und mit 700 kg sehr schwer. Mit dem im ADAC Ecotest ermittelten Verbrauch von 30,9 kWh/100 km sind Reichweiten etwas über 300 km möglich. Die mäßige Reichweite ist ein Nachteil, ein anderer die damit hohen Fahrkosten. Die passen aber zu den Anschaffungskosten. Mehr als selbstbewusst preist Mercedes den EQV ein, bei gut 70.000 Euro gehts los, sinnvoll ausgestattet liegen knapp 90.000 Euro an. Mit allerlei Luxus sind aber auch 105.000 Euro kein Problem. Nicht verwunderlich angesichts der teils absurd hohen Aufpreise, die seit Einführung des Modells sogar noch weiter gestiegen sind. **Konkurrenten:** u.a. Citroen e-Spacetourer, Peugeot e-Traveller, VW ID.Buzz.

- ⊕ riesiger und variabler Innenraum, gute Options-Scheinwerfer, angemessen kräftiger Motor, hoher Antriebskomfort, sehr komfortable Serien-Federung
- ⊖ behäbiges Fahrverhalten, ausladende und unübersichtliche Karosserie, keine Anhängelast, enormer Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 4,6

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 1,5 |
| | Stadtverkehr | 4,7 |
| | Senioren | 3,7 |
| | Langstrecke | 2,7 |
| | Transport | 1,0 |
| | Fahrspaß | 2,8 |
| | Preis/Leistung | 3,5 |

Ecotest ★★☆☆☆

2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Wie auch bei den Varianten mit Verbrennungsmotor liefert der EQV 300 zum Premiumpreis eine Verarbeitung auf hohem Niveau. Die Karosserie sowie der Innenraum sind sorgfältig gefertigt. Die Wahl der Materialien ist eines Mercedes würdig, viele Oberflächen sind weich oder strukturiert, im Segment der Großraumlimousinen bildet Mercedes hier ganz klar den Maßstab. Der Abstand zum Vito aus gleichem Hause ist erheblich, die V-Klasse bzw. der EQV als elektrische Variante bietet einen deutlich edleren Innenraum - wem die Einrichtung wichtig ist, sollte den Aufpreis nicht scheuen, er ist gut angelegt. Es gibt viele schöne Details wie die stoffbezogenen Dachsäulen

3,3 Alltagstauglichkeit

Der EQV hat eine sehr große Batterie im Unterboden verbaut, sie verfügt insgesamt über eine Kapazität von 100 kWh, 90 kWh davon werden im Alltag genutzt. Die Batterie kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist dabei, weitere Steckertypen gegen Aufpreis verfügbar. Für die Kabel gibt es im Innenraum keinen expliziten Stauraum. Das Laden über 230 V dauert etwa 44 bis 77 Stunden, ergibt also praktisch keinen Sinn, da die Ladezeiten einfach zu lange ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa neun Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann etwa eine dreiviertel Stunde an einer Ladesäule, die mindestens 110 kW Ladeleistung bietet (unter optimalen Bedingungen). Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 325 km. Bei innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von 350 km oder mehr möglich. Die Außenlänge von 5,14 m ist für die Stadt sehr

2,9 Licht und Sicht

Die hohe Sitzposition ermöglicht zwar eine sehr gute Sicht auf das Verkehrsgeschehen, die ADAC Rundumsichtmessung beweist aber, dass der Blick aus dem Fahrzeug - vor allem nach hinten - dennoch eingeschränkt wird. Maßgeblich verantwortlich dafür sind die nicht versenkbaren Kopfstützen und die voluminösen Dachsäulen. So ist man dankbar um die Parksensoren und die Rückfahrkamera, wobei leider alles Aufpreis kostet und unbedingt geordert werden sollte. Denn bodennahe Hindernisse sind nah am Fahrzeug nicht zu erkennen, hinten ums Auto laufende Kinder würden also nur über die Rückfahrkamera entdeckt. Gegen höheren Aufpreis gibt es nicht nur eine, sondern vier Kameras an Front und Heck sowie an den Seiten. Sie

im Fahrgastraum und geschäumte seitliche Verkleidungen, die man bei jeglichen Konkurrenten nicht bekommt, selbst wenn sie preislich ähnlich teuer oder sogar noch teurer sind. Der Unterboden präsentiert sich in weiten Teilen gut verkleidet, nur hinter der Hinterachse klafft beim Testwagen ein "Loch", dort ist Platz für das optionale Reserverad. Wer die Motorhaube öffnet (dank Gasdruckfeder sehr bequem), staunt nicht schlecht: Es gibt zahlreiche Leitungen und Flüssigkeitsbehälter. Aber die Technik ist aufgrund der orangefarbenen Hochvoltleitungen dennoch als Elektroantrieb zu erkennen.

unpraktisch, der Wendekreis von 13,3 m ebenfalls. Die Breite fällt mit 2,26 m (inkl. Außenspiegeln) üppig aus und auch bei der Höhe von über 1,90 m muss man Acht geben, wo man hineinfährt - nicht jede Parkgarage bietet dafür eine ausreichende Höhe. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 630 kg erlaubt - genug zumindest für sechs Erwachsene (sechs Plätze Serie, sieben oder acht Plätze optional), sofern sie kein Übergewicht haben und praktisch kein Gepäck mitnehmen. Ein kurioses Detail beim EQV: Eine Vollausrüstung inklusive der besonders komfortablen Luxus-Sitze in der mittleren Reihe ist bei diesem Modell nicht möglich, weil das Leergewicht zu hoch ausfallen würde - man muss sich bei den Extras also entscheiden und kann nicht alles nehmen. Auf dem Dach dürfen erstaunlich hohe Lasten von bis zu 150 kg transportiert werden, eine praktische Dachreling gibt es optional. Eine Stützlast ist dagegen nicht erlaubt, ebenso wenig eine Anhängelast. Ein Reserverad samt Wagenheber und Radmutter Schlüssel gibt es gegen Aufpreis. Es findet am Unterboden hinter der Hinterachse Platz und schränkt damit den Innenraum nicht ein.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

erzeugen gemeinsam ein Rundumsichtbild um den EQV; diese Option ist ebenfalls empfehlenswert, denn beim Rangieren hat man einen deutlich besseren Überblick über die direkte Fahrzeugumgebung. Serienmäßig gibt es nur Halogenlicht an der Front - das optionale LED Intelligent Light System sorgt für eine deutlich hellere und kontrastreichere Ausleuchtung der Fahrbahn, denn es umfasst neben Kurvenlicht auch Abbiegelicht. Gegen weiteren Aufpreis lässt es sich um einen blendfreien Fernlichtassistenten ergänzen. Die automatisch abblendenden Innen- und Außenspiegel sind Teil des Spiegelpakets, die asphärischen Bereiche der Außenspiegelgläser, die den seitlichen Einblick neben dem Fahrzeug verbessern, immerhin Serie. Wiederrum gegen Aufpreis gibt es einen digitalen Innenspiegel, der über einen integrierten Monitor und eine Kamera am Heck die Sicht nach hinten abbildet; dies ist dann interessant, wenn der Fahrgastraum vollständig beladen und die Sicht damit eingeschränkt ist. Für weitsichtige Menschen ist dieses Features allerdings nur bedingt praktisch, denn sie benötigen dafür zur Klaren Sicht im Innenspiegel den Lesebrillen-Bereich. Die Funktion kann man über einen kleinen Hebel abschalten, allerdings kann man sich dann den hohen Aufpreis auch sparen.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Serienmäßig ist der EQV mit Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Mit der Fernbedienung lassen sich die Seitenscheiben vorn und die elektrischen Ausstellfenster hinten (Option) öffnen und schließen. Die vorderen Türen öffnen weit, werden aber nur an zwei Positionen sicher festgehalten. Die Türausschnitte sind groß, man muss aber hoch hinaufsteigen und stößt sich leicht das Knie am etwas abstehenden Armaturenbrett. Insgesamt steigt man dennoch bequem ein und aus. Ab Werk besitzt der EQV nur auf der rechten Seite eine Schiebetür - die linke kostet Aufpreis, ebenso ein elektrischer Antrieb für die Seitentüren. Das Ein- und Aussteigen klappt im Fond durch die sehr großen

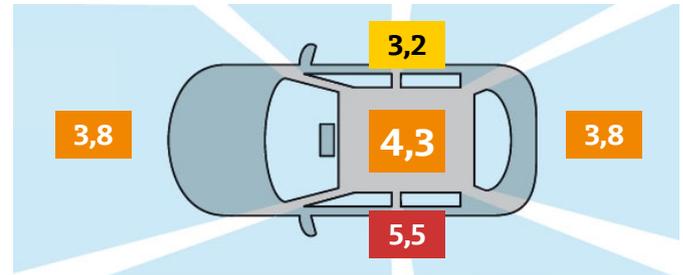
0,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Beim Stauraum unterscheidet sich die elektrische Variante der V-Klasse nicht von den konventionell angetriebenen. Das Kofferraumvolumen des EQV ist schlicht enorm. Die Variabilität ist durch das Schienensystem groß, für die Kofferraummessung im ADAC Autotest legen wir uns der Vergleichbarkeit halber auf nachfolgenden Sitzeinstellungen fest: Zunächst wurden die Sitze der zweiten Sitzreihe (ausgehend von den Vordersitzen) so eingestellt, dass dort eine 1,85 Meter große Person sitzen kann. Anschließend wurde die dritte Sitzreihe (ausgehend von der zweiten Sitzreihe) ebenfalls für 1,85 Meter große Personen eingestellt. In dieser Konstellation beträgt das Kofferraumvolumen bis zur Scheibenunterkante beziehungsweise bis zur optionalen Laderaumunterteilung 755 l

⊕ Solange die Rückfahrkamera nicht gebraucht wird, liegt sie schmutzgeschützt in der Griffleiste der Heckklappe und fährt nur bei Bedarf aus - eine saubere Lösung.

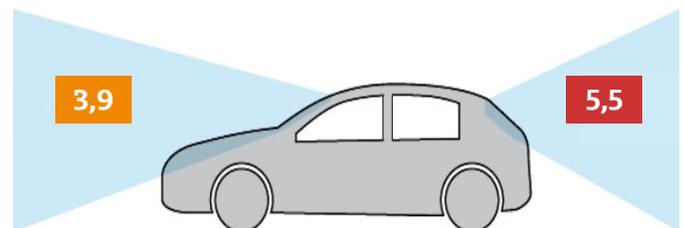
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Türausschnitte wirklich bequem, Haltegriffe über den Türen und an den B-Säulen geben bei Bedarf Hilfestellung. Selbst die Sitze der letzten Reihe hinten sind angemessen erreichbar. Vorn wie hinten stört kein Mittelunnel, man kann von einer zur anderen Seite problemlos durchrutschen. Die Außenbeleuchtung und zusätzliche Spots in den Außenspiegeln beleuchten das Fahrzeugumfeld.

⊖ Der hohe Schweller und die weit über der Fahrbahn positionierten Sitze erschweren das Ein- und Aussteigen. Immerhin ist ein Trittbrett vorhanden, um ins Fahrzeug zu gelangen. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist nicht erhältlich.



Der riesige Kofferraum lässt wirklich keine Wünsche offen.

und bis unter das Dach 1.205 l. Klappt man die Rückenlehne der Sitze in der dritten Sitzreihe um und schiebt die Sitze an die zweite Sitzreihe heran, passen bis zur Fensterunterkante 1.220 l hinein. Nutzt man die Sitzlehne ebenfalls als Ablage und stapelt bis unter das Dach, finden 2.425 l Platz. Hier lassen sich bis zu 24 handelsübliche Getränkekisten verstauen. Klappt man zusätzlich die Lehnen der zweiten Sitzreihe um und schiebt diese sowie die dritte Sitzreihe ganz nach vorn, beträgt das

Volumen hinter der dritten Sitzreihe bis zur Fensterkante 1.400 l. Bis zum Dach sind es insgesamt 3.565 l. Baut man die Fondsitze beziehungsweise die Sitzbänke aus, beträgt das gesamte Kofferraumvolumen bis unter das Dach enorme 4.785 l. Wem das alles noch nicht reicht, der kann auch auf die längere Variante des Elektro-Mercedes, den EQV Extralang zurückgreifen.

1,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der elektrische Antrieb der Heckklappe kostet leider Aufpreis - er ist aber empfehlenswert, weil sich nur mit diesem die Öffnungshöhe limitieren lässt. Das kann beispielsweise in Garagen wichtig sein, damit die Klappe nicht an die Decke schlägt und beschädigt wird. Insofern ist die elektrische Heckklappe in der Praxis wichtiger als beispielsweise elektrisch angetriebene Seitentüren.

⊕ Der Kofferraum lässt sich dank seines quaderförmigen Volumens sehr gut nutzen. Aufgrund der Heckklappengröße ist allerdings viel Platz hinter dem Fahrzeug erforderlich, damit diese aufschwingen kann. Personen bis zu einer Größe von 1,90 m können aufrecht unter ihr stehen. Die Ladeöffnung ist großzügig dimensioniert, sodass sich selbst sperrige Gegenstände problemlos verstauen lassen. Das Ladegut muss beim Verladen nicht weit angehoben werden, da die Ladekante lediglich 52 Zentimeter über der Fahrbahn liegt. Zudem ist der Ladeboden in einer Ebene zur Kante, sodass keine Stufe stört. Variables Be- und Entladen ermöglicht der EQV mit der optional

verfügbaren, separat zu öffnenden Heckscheibe (Testwagenausstattung). Die Heckscheibe lässt sich so einzeln öffnen und wird über zwei Gasdruckdämpfer offengehalten – eine Griffleiste erleichtert das Schließen. Die optionale Laderaumunterteilung mit zwei Einkaufskörben ist in Verbindung mit der separat zu öffnenden Heckscheibe eine sinnvolle Ergänzung der Ausstattungsliste – nur so lassen sich Gegenstände direkt hinter der Heckscheibe ablegen. Die Ausleuchtung des Gepäckabteils erfolgt über eine Leuchte am Dachhimmel und eine Leuchte in der Heckklappen-verkleidung - wenn man eine Kofferraumabdeckung nutzt, bleibt es darunter dunkel.

⊖ Die optionale Laderaumunterteilung kann zur besseren Be- und Entladung nach oben aufgestellt werden. Vergisst man allerdings, die Unterteilung wieder nach unten zu klappen, wird die Sicht durch die Heckscheibe eingeschränkt.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das serienmäßige Sitzschienensystem mit Schnellverriegelung ermöglicht eine hohe Variabilität des Kofferraums. So lassen sich die serienmäßigen Einzelsitze beziehungsweise die optionalen Sitzbänke beliebig verschieben oder gar ausbauen. Überdies gibt es variabel platzierbare Verzurrösen zur Gepäcksicherung.

⊖ Die Verzurrösen für das Schienensystem sowie ein Gepäcktrennnetz sind leider nur gegen Aufpreis erhältlich. Für kleine Gegenstände gibt es serienmäßig im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten in Ablagen oder Seitenfächern. Auch die Taschen der Ladekabel haben keinen festen Platz. Die Sitze sind sehr schwer und ausgesprochen unhandlich, besonders die Dreiersitzbank, sodass bei der Demontage/Montage viel Kraft und empfehlenswerterweise mindestens zwei Personen ohne Rückenprobleme erforderlich sind.



Mit der niedrigen Ladekante, dem praktischen Format und der großen Variabilität lässt der Mercedes EQV auch bei großen, unhandlichen Gegenständen kaum Wünsche offen.

1,9 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Unter den luxuriösen Autos - zu denen der EQV durchaus gezählt werden darf - ist es eine Seltenheit: Die Instrumente sind noch analog ausgeführt. Und nicht nur das, es sind gar keine großen Displays lieferbar. Der Tacho als Rundinstrument ist wie bei allen V-Klassen gestaltet, statt des Drehzahlmessers gibt es eine Anzeige der prozentual abgeforderten Leistung. Dazwischen liegt ein kleineres Display hochkant, das immerhin farbig die Informationen des Bordcomputers präsentiert. Das Infotainmentdisplay oberhalb der Mittelkonsole wurde über die Jahre immer wieder optimiert, inzwischen misst es 10,25 Zoll und stellt alle Infos angemessen dar. Für die einen mag das alles etwas altbacken wirken, für die anderen ist es ein wunderbarer Anachronismus - in jedem Fall macht es das Cockpit übersichtlich und schnell beherrschbar. Die meisten Funktionen werden über das Infotainmentsystem gesteuert. Dieses kann man über das Touchpad auf der Mittelkonsole oder direkt über den Touchscreen bedienen. Alle EQVs sind serienmäßig mit Navigationssystem ausgestattet. Die Funktionstasten für Radio, Navigation und Telefon liegen deutlich unter dem Monitor, was sich zunächst als gewöhnungsbedürftig erweist. Programmierbare Kurztastentasten gibt es nicht. Die Anordnung des Lautstärkereglers ist anfangs ungewohnt, aber durchaus praktisch. In die Menüstrukturen muss man sich erst mal einarbeiten, der grundsätzliche Aufbau ist aber wie bei den meisten anderen Mercedes gestaltet. Aufgrund des großen Systemumfangs und der zahlreichen Einstellungsmöglichkeiten ist eine umfangreiche Eingewöhnung erforderlich, um mit der Fahrzeugbedienung vertraut zu werden. Sitze und Lenkrad

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im EQV ein recht umfangreiches Infotainment-Paket verbaut. Ein Radio mit DAB-Empfang inklusive Navigationssystem und Bluetooth-Freisprecheinrichtung sind dabei. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer die Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay spiegeln möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto ordern (Aufpreis). Das serienmäßige Navigationssystem enthält neben Online-Verkehrsinformationen (3 Jahre inklusive) eine ausgeklügelte Routenplanung, welche für die Reichweitenkalkulation auch die Topografie und sogar das Wetter bzw. die Temperaturen mit einbezieht. Auf längeren Strecken werden die Ladesäulen so eingeplant, dass sich möglichst kurze Wege zu den Ladesäulen und möglichst kurze Ladezeiten an sich ergeben. Im Laufe der Fahrt werden

lassen sich unterschiedlichen Personengrößen gut anpassen. Die Instrumente sind tags wie nachts sehr gut ablesbar, der Fahrtrichtungswählhebel liegt sehr griffgünstig rechts hinter dem Lenkrad. Die Innenleuchten kosten zwar teilweise Aufpreis, sind aber mit Liebe zum Detail ausgeführt; in den Haltegriffmulden gelegen haben sie einen breiten Leuchtbereich für allgemeines Licht und einen fokussierten Bereich für das Leselicht - mit letzterem wird während der Fahrt der Fahrer nicht gestört.

⊖ Im Fond fehlen Ablagemöglichkeiten. Es gibt schmale Fächer in den Schiebetüren und gegen Aufpreis Becherhalter für die dritte Sitzreihe. Der Knopf für die elektrische Feststellbremse ist links recht tief unter dem Lenkrad angeordnet und schlecht erreichbar.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum können den Mercedes-Ansprüchen durchaus gerecht werden. Sie liegen deutlich höher als bei vielen Konkurrenten, denen man die Herkunft aus der Nutzfahrzeugsparte zu schnell ansieht.

kontinuierlich die Reichweite und die jeweils effektivsten Ladestopps ermittelt und bei Bedarf umgeplant. So erreicht Mercedes trotz der nur durchschnittlichen maximalen Ladeleistung optimierte Fahrzeiten und kann Bedenken zu Reichweite und Lademöglichkeiten weitgehend zerstreuen. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste über das Smartphone nutzen, die eine Verbindung zum bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen.

⊖ Ein CD-Laufwerk oder ein AUX-Anschluss sind nicht verfügbar. Ebenso wenig ist eine induktive Ladefunktion für Handys erhältlich. Die 12-V-Anschlüsse für die hinteren Sitze kosten mit knapp 100 Euro Aufpreis eine erhebliche Summe.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Grundsätzlich bietet der EQV als Bus eine Menge Platz. Allerdings lassen sich die vorderen Sitze nicht besonders weit nach hinten schieben, so dass der Beinraum nur bis etwa 1,85 m Körpergröße ausreichend ist. Über dem Kopf ist reichlich Platz

vorhanden, erst bei über 2,10 m Größe käme man dem Dachhimmel nahe. Der Innenraum ist vorn breit ausgelegt, das Raumempfinden dadurch großzügig. Angenehm sind auch die großen Fensterflächen seitlich.

0,9 Raumangebot hinten

⊕ Im Fondbereich steht reichlich Platz zur Verfügung. In der zweiten und dritten Sitzreihe finden Insassen bis zu einer Körpergröße von über 2,10 m dank der enormen Kopf- und Beinfreiheit bequem Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Die Innenbreite ist im Fond mit 1,65 m ebenfalls üppig dimensioniert, das Raumempfinden sehr angenehm. Das optionale Panorama-Schiebedach lässt zusätzlich viel Licht in den Innenraum - es ist allerdings mit über 3.500 Euro Aufpreis enorm teuer.



Im Fond herrschen luxuriöse Platzverhältnisse. Es finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,10 m bequem Platz.

2,1 Innenraum-Variabilität

⊕ Der EQV bietet eine gute Innenraumvariabilität. Gerade im Fondbereich können durch das serienmäßige Schienensystem die Sitze beziehungsweise Sitzbänke nahezu beliebig verschoben, verbaut oder ausgebaut werden. Die ab Werk vorhandenen Einzelsitze können in vis-à-vis-Stellung (Blickrichtung zueinander) positioniert und optional durch Sitzbänke ersetzt werden. Das alles ist möglich, weil die Gurte jeweils in die Sitze integriert sind. Die Lehnen der Einzelsitze und der Rückbänke sind nach vorn umklappbar, wodurch sie als Ablage genutzt werden können. Gegen weiteren Aufpreis gibt es einen Komfortsitz für Fahrer und Beifahrer (nicht im Testwagen), der entgegen der Fahrtrichtung nach hinten gedreht werden kann. Erhältlich ist darüber hinaus das Liege-Paket mit Dreier-Sitzbank, die als Liege verwendbar ist, sowie ein klapp- und verschiebbarer Tisch. Die Verstaumöglichkeiten für kleine Gegenstände sind jedoch begrenzt. Einzelne Gegenstände

finden vorn in den großen Türfächern Platz, das Fach zwischen den Vordersitzen besitzt nur gegen Aufpreis ein Rollo und dann auch Becherhalter. Alternativ gibt es die aufpreispflichtige Mittelkonsole mit Kühlfach und Thermo-Cupholder (nicht in Verbindung mit drehbarem Komfort-Fahrersitz und -Beifahrersitz erhältlich). Das abschließbare Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format. Im Fond sind einige Ablagen sowie Flaschen- und Becherhalter vorhanden, in der Schiebetürverkleidung befindet sich ebenfalls ein kleines Fach. Die serienmäßigen Fondsitze sind baugleich (keine Unterscheidung zwischen links und rechts), sodass einzelne Verstellhebel von der linken Fahrzeugseite aus schlecht erreichbar sind. Zudem ist zum Ausbauen und sogar zum Verschieben der Sitze zum Teil viel Kraft erforderlich.

2,2 KOMFORT

2,0 Federung

Standardmäßig ist der EQV mit einem konventionellen Fahrwerk (Komfortfahrwerk) ausgestattet. Gegen Aufpreis steht ein Fahrwerk mit Luftfederung zur Wahl (nicht im Testwagen).

⊕ Rein unter Komfort-Aspekten ist die Luftfederung eigentlich nicht nötig, zumal deren Aufpreis mit fast 2.500 Euro erheblich ausfällt. Vorteile ergeben sich hauptsächlich durch die regulierte Bodenfreiheit und die bei Bedarf etwas straffere Dämpfung. Schon das Standard-Fahrwerk ist klar komfortorientiert ausgelegt. Der gegenüber der V-Klasse

niedrigere Schwerpunkt und das hohe Fahrzeuggewicht bestimmen das Fahrgefühl. Der EQV wirkt träge und behäbig, aber dadurch auch in sich ruhend. Wogend fährt er über die Lande und lässt sich auch von schlechten Wegen nicht aus der Fassung bringen. Innerorts schluckt er Unebenheiten und Bodenwellen gut, Kanten wie abgesenkte Kanaldeckel sind eher zu hören als wirklich deutlich zu spüren. Besonders auf der Landstraße und der Autobahn dringen Hindernisse kaum noch bis zu den Insassen durch; der Elektrobus "wogt" über die Unzulänglichkeiten der Fahrbahn, was prima zum

Antriebskomfort passt. Die ausgeprägteren Aufbaubewegungen mögen nicht jedem gefallen, Abhilfe könnte hier nur die optionale Luftfederung schaffen. Dennoch passt es zum

2,2 Sitze

⊕ In der Testwagenausstattung haben beide Vordersitze eine verstellbare Armlehne auf der Innenseite, eine verlängerbare Sitzfläche gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen). Die Sitze lassen sich in Höhe und Neigung der Lehne einstellen, der Fahrersitz ist zusätzlich in der Neigung einstellbar. Für den Beifahrersitz kostet diese Funktion Aufpreis. Optional ist eine elektrische Sitzeinstellung mit Memory-Funktion erhältlich. Damit können je Sitz bis zu drei Sitzeinstellungen gespeichert und zu einem späteren Zeitpunkt abgerufen werden. Vier-Wege-Lordosenstützen kosten extra, sie lassen sich in Höhe und Intensität einstellen. Die Sitze erlauben vorn eine angenehme Sitzposition. Die hohen Lehnen sind ordentlich konturiert und

Gesamtkonzept des entspannten und gemütliches Gleiters mit hohem Antriebskomfort und viel Platz.

bieten dem Rücken eine gute Unterstützung. Die Kontur der Flächen geht in Ordnung, diese könnten insgesamt aber etwas länger sein. Der Seitenhalt ist zufriedenstellend. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank fester Ablage ordentlich abstützen. Die Fondsitze sind zufriedenstellend konturiert, könnten aber insgesamt mehr Seitenhalt bieten. Die Sitzposition ist im Fond dank einstellbarer Lehnenneigung und beidseitigen Armlehnen angenehm. Die optional bestellbaren Luxusitze für die erste Sitzreihe im Fond bieten Liegefunktion, Rückenmassage und Klimatisierung. Und wer eine Übernachtungsmöglichkeit sucht, kann die hintere Reihe mit einer Dreiersitzbank als Komfortliege ausstatten.

2,5 Innengeräusch

⊕ Bei den meisten Autos dominieren oberhalb von etwa 30 km/h die Abroll- und später die Windgeräusche. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ähnliche Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen Modellen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Mercedes insgesamt gute Arbeit geleistet, zumal die Geräuschentwicklung in großen Vans nicht so leicht zu unterbinden ist wie in Limousinen. Für den EQV gibt es das Akustikpaket, welches zusätzliche Dämmung in den Türen

sowie Doppelverglasung vorn beinhaltet, außerdem sind der Elektromotor besser gekapselt und Vibrationen besser gedämpft. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 67,7 dB(A) - das ist ein ordentlicher Wert, der sogar unter dem der bisher getesteten V-Klassen liegt. Vom Elektromotor ist so gut wie nichts zu hören, nur beim Rekuperieren surrt er leise vor sich hin. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung in den Radhäusern soll Abrollgeräusche reduzieren.

2,3 Klimatisierung

Angesichts des Grundpreises von deutlich über 70.000 Euro möchte man es kaum glauben: Der EQV kommt in Grundausstattung nur mit einer teilautomatischen Klimaanlage. Damit kann die Temperatur vorgewählt werden, Lüftungsintensität und Luftverteilung muss der Fahrer manuell regeln. Gegen Aufpreis erhält man eine Zweizonen-Klimaautomatik, die allerdings an die weitere Option "TEMPMATIC im Fond" gekoppelt ist - und schon stehen weitere knapp 1.800 Euro auf der Preisliste. Elektrisch ausstellbare Seitenscheiben ganz hinten und getönte Scheiben ab der B-Säule kosten jeweils weiteren Aufpreis.

⊕ Immerhin die Standklimatisierung gibt es serienmäßig, sie kann über einen Timer im Auto oder über die Smartphone-App aktiviert werden. Die Sitzheizung vorn ist ebenso aufpreisfrei dabei, für die hinteren Plätze gibt es Sitzheizung als Option. Sitzlüftung ist verfügbar, kostet auf allen Plätzen extra. Die Belüftung in den Fondsitzen ist durchaus eine Besonderheit bei Bussen, die meisten Konkurrenten des EQV können dies nicht bieten. In der Option Klimaautomatik ist eine automatische Umluftschaltung über einen Luftgütesensor enthalten.

Unabhängig davon werden bei langem Druck auf die Umlufttaste alle Fenster (außer Ausstellfenster hinten) automatisch geschlossen; wiederholt man die Prozedur, fahren die Fenster wieder in die Ausgangsposition zurück. Darüber hinaus lässt sich der Auto-Modus in drei Intensitätsstufen betreiben (Focus, Medium und Diffuse). Fahrer und Beifahrer können unterschiedliche Temperaturen vorwählen, die Luftverteilung erfolgt allerdings nur für beide gemeinsam. Die Lüftungsdüsen in Turbinenoptik ermöglichen durch Verdrehen des zentralen Bedienhebels eine richtungsunabhängige Veränderung der Luftmenge. Die Fondpassagiere können die Temperatur sowie die Gebläsestufe über ein separates Bediengerät am Dachhimmel wählen (bei TEMPMATIC). Die Luftaustritte befinden sich im Fußraum und am Dach. Optional lassen sich in der dritten Sitzreihe die Seitenscheiben elektrisch ausstellen.

⊖ Die Seitenscheiben der Schiebetüren können nicht geöffnet werden.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der EQV wird mit einem maximal 150 kW (204 PS) starken Elektromotor ausgeliefert, der die Vorderachse antreibt. Trotz der Leistung und des Drehmoments von bis zu 362 Nm bringt der Bus seine Leistung gut auf die Straße. So geht es z.B. nach dem Abbiegen innerorts in nur 1,4 s von 15 auf 30 km/h. Ein Überholmanöver auf der Landstraße gelingt zügig, von 60 auf 100 km/h beschleunigt der EQV in 5,7 s. Von 80 auf 120 km/h geht

es in 7,9 s. Der Vortrieb endet schon bei 140 km/h, die Leistung würde auch für mehr reichen - daher bietet Mercedes gegen Aufpreis eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h an. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h möchte der Hersteller nicht verraten - die Testfahrten zeigen aber: Es geht absolut ausreichend schnell voran.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Inzwischen haben die etablierten Hersteller viel Erfahrung mit dem Elektroantrieb - das merkt man, denn auch im EQV ist ein ausgereiftes Elektromotorsystem verbaut. Es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche - lediglich ein leises Surren des Elektromotors ist beim Rekuperieren im

Hintergrund zu vernehmen. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach.

0,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EQV kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Einstellung der Fahrrichtung über den rechten Lenkstockhebel ist Mercedes-typisch und einfach. Die Bremswirkung durch

Rekuperation kann über die Lenkrad-Paddels eingestellt werden, es gibt vier Stufen von keiner bis starker Bremswirkung, oder man überlässt die Rekuperationsleistung der Elektronik, die sich dann an Straßenverläufen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und entsprechend die Bremswirkung des Elektromotors reguliert. Die Abstimmung ist gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Fährt man mit dem EQV gemütlich durch die Lande, hat man ein ausgesprochen entspanntes Gefühl. Wer etwas zügiger unterwegs ist, sollte sich vom Verhalten des Busses nicht irritieren lassen. Denn kurvige Landstraßen fühlen sich ein wenig an wie eine Fahrt in stürmischer See. Ausgeprägte Karosseriebewegungen, starkes Wanken und Gieren mögen erst mal irritieren, sind aber ganz offensichtlich ungefährlich, denn der Mercedes hält sicher seinen Kurs. Der Fahrstabilität tut das also keinen Abbruch. Der EQV zeigt ein eher träges Ansprechen bei plötzlichen Lenkimpulsen und quittiert diese mit deutlichen Wankbewegungen der Karosserie. Aufbauabewegungen sind sowohl bei starkem Beschleunigen/Bremsen als auch bei schnellen Richtungsänderungen ausgeprägt. Spurrillen haben aber wenig

Einfluss auf die Richtungsstabilität. Trotz Frontantrieb ist die Traktion des EQV gut, das hohe Gewicht sorgt für ausreichend Grip auch an den Vorderrädern; sollte der mal nicht reichen, regelt die Traktionskontrolle sehr feinfühlig. Im ADAC Ausweichtest kann man im Bereich Fahrdynamik mit dieser Abstimmung natürlich keinen Blumentopf gewinnen, die Fahrsicherheit ist jedoch zufriedenstellend und letztlich nicht zu beanstanden. Im Grenzbereich geht der schwere Mercedes in Untersteuern über, das ESP nimmt viel Geschwindigkeit raus, bis der Bus wieder auf Kurs gehalten werden kann. Übersteuern wird vom Stabilitätsprogramm zuverlässig unterbunden. Eine Kipp- oder Schleuder- gefahr besteht nicht.

2,8 Lenkung

Die Lenkung fühlt sich ziemlich entkoppelt an, sie vermittelt recht wenig Rückmeldung von der Straße - letztlich passt das aber zum Charakter des Fahrzeugs. Das etwas diffuse Lenkgefühl nimmt der Lenkung Präzision, dennoch kann man den gewünschten Kurs gut halten. Hilfreich dabei ist zweifelsohne die gute Zentrierung in die Nulllage, welche gute Orientierung gibt. Von Anschlag zu Anschlag sind 3,2 Lenkradumdrehungen erforderlich, der Lenkaufwand beim Rangieren ist damit recht hoch.

3,6 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag unauffällig, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure sehr gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. Ansprechen und Dosierbarkeit sind somit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der EQV so schnell wie möglich anhalten, benötigt er für die Verzögerung von 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 38,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist heutzutage nur ein ausreichendes Ergebnis. Immerhin lässt die Bremsleistung auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.

2,1 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Einerseits bietet der EQV nicht das komplette Arsenal neuerer Mercedes-Modelle, andererseits ist das meiste Serie - daher kann der Stomer hier eine gute Bewertung erzielen. Immer dabei sind das Notbremssystem mit Abstands- und Kollisionswarnung. Geschwindigkeitsbegrenzer, Tempomat, Spurverlassenswarner und Verkehrszeichenerkennung sind ebenso Serie, nur die adaptive Geschwindigkeitsregelung kostet Aufpreis. Bei den meisten Mercedes-Modellen aufpreispflichtig, beim EQV aber serienmäßig ist der radarbasierte Totwinkelassistent; dieses System umfasst auch den Ausparkassistenten, der beim Rückwärtsfahren vor kreuzendem Verkehr inkl. Fußgänger warnt.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Euro NCAP-Crashtest erhielt die V-Klasse 93 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test 10/2014, bestätigt zuletzt 09/2021); die Ergebnisse sind auch für den EQV gültig. Der EQV ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Gegen Aufpreis sind von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags erhältlich, allerdings lediglich in einer spezifischen Fahrzeugausstattung: in

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | Serie |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauendes Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | nicht erhältlich |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem | Serie |
|  | Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren | Serie |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
|  | Tempomat | Serie |
|  | Abstandsregeltempomat | Option |
|  | Autobahn-/Stauassistent | nicht erhältlich |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Serie |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | Serie |
|  | Spurwechselautomatik | nicht erhältlich |
|  | Ausweichassistent | nicht erhältlich |
|  | Notfallassistent | nicht erhältlich |
|  | Ausstiegswarnung | nicht erhältlich |
|  | Müdigkeitswarner | Serie |
|  | Head-up-Display | nicht erhältlich |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie (direkt messend) |

Verbindung mit Schiebetür links, Fahrzeuglänge lang und ohne elektrische Ausstellfenster. Die vorderen Gurte sind mit einem Straffer und einem Kraftbegrenzer ausgestattet. Vorn reichen die Kopfstützen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m. Da sie nah am Kopf liegen, können sie bei einem Heckaufprall optimal wirken. In der zweiten wie in der dritten Sitzreihe reichen die Stützen für Passagiere bis zu einer Größe von 1,85 m, der Abstand zum Kopf geht dabei ebenfalls in Ordnung. Die vorn Sitzenden werden zum Anschnallen ermahnt. Um den

1,8 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der EQV 87 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung lassen sich universelle Kindersitze aller Altersgruppen problemlos nutzen und mit den fahrzeugseitigen Sicherheitsgurten befestigen. Sie fallen lang aus, die Abstände zwischen den Anlenkpunkten reichen selbst für Sitze mit großem Platzbedarf und die Gurtschlösser sind stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Der Beifahrersitz ist nicht mit Isofix-System erhältlich, allerdings optional mit einer Kindersitzerkennung ausgestattet (nicht in Verbindung mit Drehsitzen vorn). Ein Sensor erkennt einen montierten Kindersitz und deaktiviert automatisch die Beifahrerairbags. Da sich die Kopfstütze des elektrisch verstellbaren Beifahrersitzes nicht ausbauen lässt, eignet sich der Sitz lediglich eingeschränkt für die Montage hoher Kindersitze – daher ist eine Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Die Einzelsitze im Fond sind mit Isofix-Systemen inklusive Befestigungspunkten ausgestattet.

3,4 Fußgängerschutz

Der EQV kann beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm nur 67 Prozent der möglichen Punkte und damit lediglich ein befriedigendes Ergebnis beim Fußgängerschutz erzielen. Der Stoßfänger erzielte bei den Tests maximale Punkte, da er einen guten Schutz für die Beine der Fußgänger bietet. Zu aggressiv gestaltet sind jedoch die A-Säulen, die daher zu wenig vor

3,5 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 30,9 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 90-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 100,6 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den EQV 300 lang eine Reichweite von etwa 325 km. Aus den 30,9 kWh/100 km

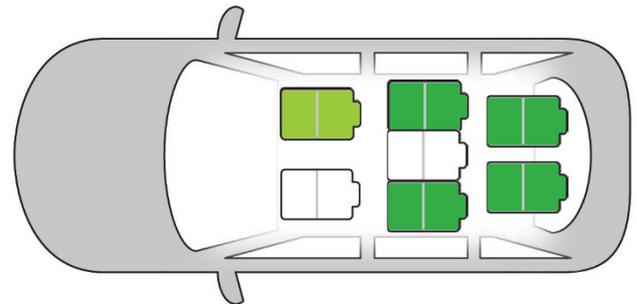
Rettungsvorgang zu beschleunigen, leitet ein QR-Code (Aufkleber auf der Innenseite der Tankklappe sowie der gegenüberliegenden B-Säule) die Rettungskräfte direkt zur richtigen Rettungskarte des Fahrzeugs.

⊖ Zurrösen für das Schienensystem sind lediglich gegen Aufpreis erhältlich – sie sollten in einem Bus standardmäßig an Bord sein. Ein Kofferraum-Trennnetz kostet ebenfalls Aufpreis.

⊖ Der Einklemmschutz bei den hinteren Schiebetüren, der elektrischen Heckklappe und den Ausstellfenstern reagiert zu spät. Durch die hohe Schließkräfte besteht hier Gefährdungspotenzial.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

Kopfverletzungen schützen. Der Notbremsassistent mit Personenerkennung ist Serie, er kann einen Aufprall vermeiden oder zumindest die Schwere des Zusammenpralls reduzieren. Bei niedrigen Geschwindigkeiten gibt der EQV ein künstliches Geräusch von sich, damit er von Fußgängern wahrgenommen wird.

errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 155 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest zufriedenstellende 32 Punkte. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 24,8, außerorts bei etwa 32,4 und auf der Autobahn bei etwa 35,7 kWh/100 km. Der EQV ist wie die meisten Elektroautos in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 350 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische

Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen - allerdings sind angesichts der Stirnfläche und des hohen Gewichts

keine Wunder möglich. Man muss dem Bus jedoch auch seinen hohen Nutzwert zugutehalten.

4,1 Schadstoffe

⊖ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem

Stromverbrauch von 30,9 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 126 mg/km verbunden - dafür gibt es etliche Punkte Abzug, so dass der EQV im Bereich Schadstoffe nur noch 19 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Mercedes aber noch zufriedenstellend da, weil er 51 Punkte insgesamt und damit drei von fünf Sternen erzielt.

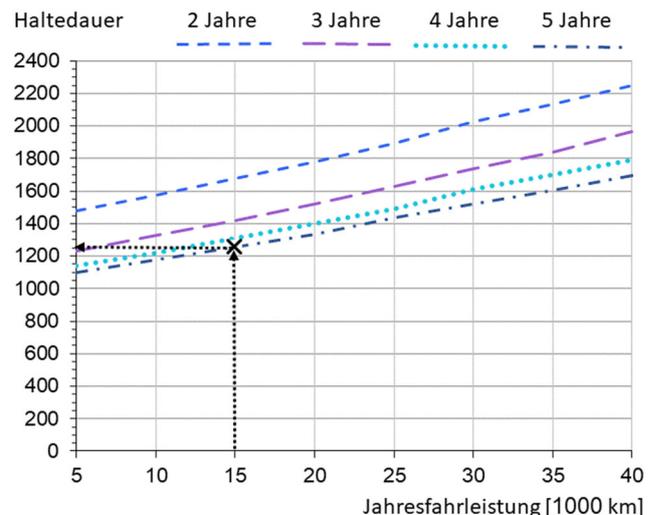
4,6 AUTOKOSTEN

4,6 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Schon der Basispreis von knapp 71.500 Euro für den EQV 300 Lang ist heftig, liegt er doch ein gutes Stück über den vergleichbaren Diesel-Varianten der V-Klasse. Die überschaubare Serienausstattung ist stellenweise lückenhaft - so sollte man unbedingt beispielsweise die Parksensoren und die Klimaautomatik ordern. Auch eine zweite Schiebetür ist sinnvoll. Um in diesem Preisbereich einen Wiederverkauf nicht zu konterkarieren, sind noch einige weitere Ausstattungen empfehlenswert, um aus dem EQV ein rundes Paket zu machen. Schnell sind dann 90.000 Euro beisammen, selbst wenn man Luxus wie Luftfederung, Panoramashiebedach oder elektrische Schiebetüren weglässt. Als 300 verfügt der EQV über eine sehr große Batterie mit 90 kWh nutzbarer Kapazität. Immerhin serienmäßig ist das wichtige Navigationssystem, das bei der Routenplanung die Ladestopps dynamisch berücksichtigt, in Abhängigkeit der Fahrweise, des Wetters, der Topografie und der verbleibenden Reichweite. Die 2.500 Euro (netto) Hersteller-beteiligung an der Elektroautoprämie relativieren den Preis nur geringfügig, auch mit der aktuellen staatlichen Prämie von 5.000 Euro bleibt der elektrische Bus ein kostspieliges Auto. Die Unterhaltskosten sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 105 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind teuer, die Haftpflicht liegt bei 22, die Teilkasko bei 23 und die Vollkasko bei hohen 25. Die Wartungskosten sind vier Jahre inklusive und sollten auch danach günstiger als bei den Verbrenner-Varianten ausfallen, da es deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel gibt; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt oder zügig durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1255 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



ab; Mercedes gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 325 km muss man einen Abfall der Reichweite auf unter 230 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. Mercedes verspricht durch das aufwendige Thermomanagement, die Batterien immer in einem möglichst optimalen Temperaturfenster zu halten und so den "Verschleiß" zu minimieren. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt; Tipps für einen pfleglichen Umgang mit der Batterie findet man in der Bedienungsanleitung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | EQV 250 lang (60 kWh) | EQV 300 lang (90 kWh) |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Aufbau/Türen | BU/4 | BU/4 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | -/- | -/- |
| Leistung [kW (PS)] | 150 (204) | 150 (204) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 362/0 | 362/0 |
| 0-100 km/h [s] | - | - |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 140 | 140 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 26,9/28,0 kWh E | 26,3/28,1 kWh E |
| CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 0/0 | 0/0 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 22/25/23 | 22/25/23 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 105 | 105 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 1220 | 1248 |
| Preis [Euro] | 67.818 | 71.388 |

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

| | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| maximale Leistung | 150 kW (204 PS) |
| Dauerleistung nach Fahrzeugschein | 70 kW |
| maximales Drehmoment | 362 Nm |
| Ecotest Verbrauch/Reichweite | 30,9 kWh/100km/325 km |

BATTERIE

| | |
|--|--------------------------|
| Batteriegröße gesamt/nutzbar | 100 kWh/90 kWh |
| komplette Vollladung mit Ladeverlusten | 100,6 kWh |
| Garantie/garantierte Kapazität | 8 Jahre, 160.000 km, 70% |

REKUPERATION

| | |
|--|----------------|
| Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll) | ja |
| Stufen / Einstellung | 5/Schaltwippen |

KLIMATISIERUNG

| | |
|---|-------|
| Wärmepumpe (Serie / Option / nein) | Serie |
| Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer) | ja |
| Standklimatisierung | ja |
| Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung | ja/ja |

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

| | |
|--------------------------------|--|
| Warnbeginn bei leerer Batterie | Batterie gelb, "HV Laden" |
| | RRW 10 km, Schildkröte + reduzierte Leistung |
| Leistungsreduzierung | ja |
| Notfallstrecke bei Neustart | n.b. |

LADEMÖGLICHKEITEN

| | |
|-------------------------|---|
| einstellbarer Ladestopp | ja |
| regelbare Ladeleistung | ja |
| Position der Ladeklappe | vorne links |
| Entriegelung Ladekabel | im Fahrzeug, über Schlüssel, am Ladeanschluss |

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

| | | |
|--------|-------------------------|--------|
| Schuko | einphasig, 230 V, 10 A | Option |
| Typ2 | dreiphasig, 230 V, 20 A | Serie |

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

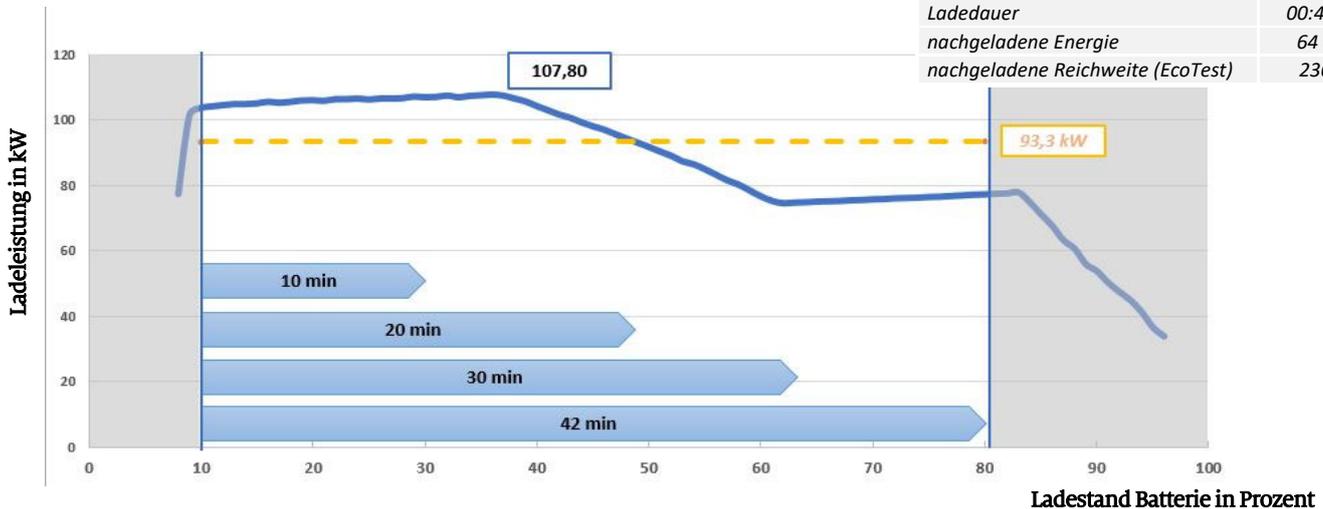
| | |
|---|--------------------------|
| Ladestand in Prozent / Restkilometer | ja/ja |
| Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen | ja/ja |
| Anzeige momentane Ladeleistung | ja kW, A |
| Ladeanzeige von außen sichtbar | ja (nur Kontrollleuchte) |

LADEMÖGLICHKEITEN

| Steckertyp | Anschluss | Ausstattung | Ladestrom | Leistung | Ladezeit |
|--------------------|-----------------------|-------------|-----------|---------------|-------------|
| Haushaltssteckdose | einphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 10 A | 1,3 - 2,3 kW | 77,5 - 44 h |
| Typ 2 | einphasig, 230 V, AC | | 16 A | 3,6 kW | 28 h |
| Typ 2 | zweiphasig, 230 V, AC | | | | |
| Typ 2 | dreiphasig, 230 V, AC | Serie | 16 A | 11 kW | 9 h |
| DC Schnell | CCS | Serie | | bis zu 110 kW | 42 min |

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



| Ladevorgang 10 - 80 % | |
|-----------------------------------|----------|
| Ø Ladeleistung | 93,3 kW |
| Ladedauer | 00:42:00 |
| nachgeladene Energie | 64 kWh |
| nachgeladene Reichweite (EcoTest) | 236 km |

NACHGELADENE REICHWEITE



| Nachgeladen in | kWh | Reichweite | SOC |
|----------------|----------|------------|-----|
| 10 min | 17,2 kWh | 63 km | 29% |
| 20 min | 34,6 kWh | 127 km | 48% |
| 30 min | 48,6 kWh | 178 km | 63% |

HERSTELLERANGABEN

| | |
|---|--------------------------|
| Elektroantrieb, Asynchronmotor an Vorderachse | |
| Hubraum | - |
| Leistung | 150 kW/204 PS |
| Maximales Drehmoment | 362 Nm |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 1-Gang-Automatikgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 140 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | - s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 28,1 kWh |
| CO ₂ -Ausstoß | 0 g/km |
| Stirnfläche/c _v -Wert | 3,24 m²/0,32 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 245/45 R17 |
| Länge/Breite/Höhe | 5.140/1.928/1.901 mm |
| Leergewicht/Zuladung | n.b. |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 1.030/4.630 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | -/- kg |
| Stützlast/Dachlast | -/150 kg |
| Batteriekapazität (brutto/netto) | 100/90 kWh |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/30 Jahre |
| Produktion | Spanien, Vitoria |

ADAC Messwerte

| | |
|---|----------------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 5,7 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | - |
| Bremsweg aus 100 km/h | 38,3 m |
| Reifengröße Testwagen | 245/55 R17 106H |
| Reifenmarke Testwagen | Goodyear Eagle F1 Electric Drive |
| Wendekreis links/rechts | 13,2 m |
| EcoTest-Verbrauch | 30,9 kWh/100km |
| Stadt/Land/BAB | k.A. |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 0 g/km (WTW* 155 g/km) |
| Reichweite | 325 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 67,7 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.255 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.870/630 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 1.220/2.620/4.785 l |

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

| | | | |
|-----------------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 154 Euro | Werkstattkosten | 83 Euro |
| Fixkosten | 132 Euro | Wertverlust | 886 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 1255 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 105 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 22/25/23 | | |
| Basispreis EQV 300 lang (90 kWh) | 71.388 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 11.08.2020 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 94.900 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 6.035 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- ausreichend (3,6 – 4,5)
- mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

Mercedes-Benz EQV 300 lang

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

| | |
|------------------------------|---|
| Adaptives Fahrwerk | 2.405 Euro |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/2.098 Euro°/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | 2.098 Euro° (Paket) |
| Regen-/Lichtsensoren | Serie |
| Fernlichtassistent | 232 Euro° |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/1.140 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten | 1.296 Euro° (Paket) |
| Parklenkassistent | - |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | 1.296 Euro° (Paket)/1.728 Euro° (Paket) |
| Head-up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | - |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|----------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie/580 Euro |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselsassistent | Serie |

INNEN

| | |
|--|-------------------------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | Serie |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie/446 Euro |
| Klimaanlage manuell/automatisch | Serie (halbautomatisch)/1.795 Euro° |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie/613 Euro° (Paket) |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/1.557 Euro° (Paket) |
| Lenkradheizung | - |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung | - |
| Metalllackierung | 1.191 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/3.547 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

4,6

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,1 | Motor/Antrieb | 1,3 |
| Verarbeitung | 2,0 | Fahrleistungen | 2,1 |
| Alltagstauglichkeit | 3,3 | Laufkultur/Leistungsentfaltung | 1,0 |
| Licht und Sicht | 2,9 | Schaltung/Getriebe | 0,7 |
| Ein-/Ausstieg | 2,2 | Fahreigenschaften | 3,2 |
| Kofferraum-Volumen | 0,6 | Fahrstabilität | 3,0 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 1,3 | Lenkung | 2,8 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,1 | Bremse | 3,6 |
| Innenraum | 1,9 | Sicherheit | 2,1 |
| Bedienung | 2,1 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 2,0 |
| Multimedia/Konnektivität | 2,1 | Passive Sicherheit - Insassen | 2,0 |
| Raumangebot vorn | 2,5 | Kindersicherheit | 1,8 |
| Raumangebot hinten | 0,9 | Fußgängerschutz | 3,4 |
| Innenraum-Variabilität | 2,1 | Umwelt/EcoTest | 3,5 |
| Komfort | 2,2 | Verbrauch/CO ₂ | 2,8 |
| Federung | 2,0 | Schadstoffe | 4,1 |
| Sitze | 2,2 | | |
| Innengeräusch | 2,5 | | |
| Klimatisierung | 2,3 | | |

Stand: März 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer