



Mercedes-Benz EQB 350 Electric Art 4MATIC

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (215 kW / 292 PS)

Der EQB ist ein weiterer Vertreter der Elektrozunft, der nicht ohne Grund dem bisherigen GLB von Mercedes verdächtig ähnlichsieht. Denn der ist die Basis des neuen EQB, den es daher auch optional mit bis zu sieben Sitzplätzen gibt. Die ausklappbaren Sitze im Kofferraum sind Notsitze für Kinder und Strafsitze für Erwachsene - insofern kein Drama, dass sie im Testwagen nicht verbaut waren. Umso mehr bietet der Innenraum reichlich Platz für vier Erwachsene samt deren Gepäck, wobei die üppige Kopffreiheit ein luftiges Raumgefühl ermöglicht. Wie schon beim EQA schaut man besser nicht unter die Motorhaube, denn auch beim EQB herrscht dort ein Chaos von Rohren und Leitungen. Sinnvoller wäre dort ein Fach z.B. für die Ladekabel untergebracht ("Frunk"). Viel bessere Arbeit haben die EQB-Entwickler beim Ladeanschluss geleistet. Die Steckdosen für AC- und DC-Laden werden durch zwei stabile, gefederte Klappen geschützt - nicht mit einer fummeligen, billigen Gummikappe wie beim EQS. Wer im strömenden Regen das Ladekabel absteckt und verzweifelt den Gummistöpsel als Sinnbild grotesker Sparmaßnahmen auf den unteren Ladeanschluss seines 120.000-Euro-EQS einfädeln will, blickt neidisch auf den EQB-Fahrer, der dank der praktischen Klappen längst wieder im Trockenen sitzt. Ein weiteres Highlight - zum Glück bei allen Mercedes Elektroautos - ist das Navigationssystem. Das beginnt schon mit der Sprachsteuerung, die einen verständnisvollen Job erledigt - so können die Zieleingaben problemlos nach Fahrtbeginn getätigt werden. Nötige Ladestopps werden sinnvoll in die Route integriert und dabei die Fahrzeit geschickt optimiert. Mag der EQB beim Laden nicht der Schnellste sein, im Alltag wird dieser "Nachteil" gut kaschiert. Zumal die durchschnittliche Ladeleistung zwischen 10 und 80 Prozent Batteriestand im Test bei knapp 100 kW lag - einerseits wurde die angegebene maximale Ladeleistung von 100 kW übertroffen, andererseits wird über einen weiten Bereich mit hoher Leistung geladen. Wer es eher gemütlich angehen lässt, kann im Sommer mit einer Batterieladung um die 360 km weit kommen. Das "Gemütliche" braucht aber Disziplin, denn als 350er hat der EQB wirklich kräftige 292 PS und kann eine Menge Fahrspaß bieten. Dann sollte man sich aber eher nach 200 als nach 300 km eine Ladesäule suchen. **Konkurrenten:** u.a. Skoda Enyaq, Tesla Model Y, VW ID.4.

- +** kräftiger und geschmeidiger Antrieb, hoher Fahrkomfort, viel Platz im Innenraum, bis zu sieben Plätze lieferbar
- keine Stütz- oder Anhängelast, hohes Fahrzeuggewicht, verschenkter Platz unter Fronthaube, sehr teure Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **3,5**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,6
	Fahrspaß	1,1
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest **★★★★☆**

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Ganz offensichtlich ist die Basis für den EQB der klassische GLB mit Verbrennungsmotor. Damit teilt sich der Stromer ebenfalls Plattform und Technik mit der A-Klasse und somit auch deren Lob und Kritik. Mit gehobener Ausstattung macht der Innenraum des Testwagens einen wertigen Eindruck; lässt man die edlen Zierleisten und die Optionspolsterung weg, wirkt der Innenraum recht trist. Dann fällt auch auf, wie einfach die Materialien eigentlich gehalten sind: Da gibt es beispielsweise weich geschäumte Kunststoffe nur im oberen Bereich und schon die B-Säule muss ohne Stoffüberzug auskommen. Auch sollte man auf die Verkleidungen nicht zu fest drücken, sonst knarzt es unschön. Die Lenkstockhebel wirken billiger sowie weniger stabil als früher und das Handschuhfach weist unschöne Grate auf. Dem Markenslogan „Das Beste oder nichts“ kann Mercedes damit nicht gerecht werden. An der Karosseriequalität dagegen gibt es nichts

auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt. Den Unterboden hat Mercedes umfassend verkleidet, die Bemühungen um eine möglichst windschnittige Gestaltung sind beispielsweise an Windabweisern auf Fahrwerksteilen klar zu sehen - hier gilt dann tatsächlich "Das Beste oder nichts".

⊖ Wie schon beim EQA türmen sich auch beim EQB die Fragenzeichen beim Blick unter die Fronthaube. Ist der erste Schreck verflogen ob des Anblicks eines Motorblocks samt Kabeln und Schläuchen, reift schnell die Erkenntnis, doch keinen Verbrenner unter der Haube zu haben - aber auch der Unmut über diesen lieblosen Kabel- und Schlauchsalat. Wo andere Hersteller z.B. ein Staufach für Ladekabel unterbringen, erweckt Mercedes den Eindruck, hier nicht fertig geworden zu sein.

3,7 Alltagstauglichkeit

Die 66,5-kWh-Batterie des EQB 350 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. Die Kabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden; sie sind dort bei beladenem Kofferraum jedoch schlecht zu erreichen, ein Staufach unter der Motorhaube ("Frunk") wäre deutlich praktischer. Das Laden über 230 V dauert etwa 30 bis 35 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa sieben Stunden (bei 11 kW) bis elf Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann gut 30 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 125 kW Ladeleistung bietet (unter optimalen Bedingungen). Mercedes gibt zwar "nur" eine maximale Ladeleistung von 100 kW an, bei verschiedenen Tests wurden jedoch immer wieder bis zu 110 kW erreicht - das ist eine positive Überraschung, wenn der Hersteller anscheinend untertreibt. Beim Schnellladen von 10 auf 80 Prozent wird eine durchschnittliche Ladeleistung von 99,5 kW erreicht - besser als mancher Hersteller, der mit "bis zu 150 kW" Ladeleistung wirbt. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-

Verbrauchs eine Reichweite von rund 360 km. Bei innerorts-fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 110 km/h) sind auch Reichweiten von 400 km oder mehr möglich. Die Außenlänge von 4,68 m ist für die Stadt nicht mehr so praktisch, der Wendekreis von 11,6 m geht in Ordnung. Die Breite fällt mit 2,02 m (inkl. Außenspiegeln) für heutige Verhältnisse fast kompakt aus. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 470 kg erlaubt - genug für vier Erwachsene und ihr Gepäck. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine praktische Dachreling ist Serie. Serienmäßig kommt der EQB mit fünf Sitzplätzen (Testwagen), gegen Aufpreis gibt es bis zu sieben Plätze - die Notsitze im Kofferraum taugen aber nur zur Not für kleine Menschen. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist nicht erhältlich, selbst das Reifenpannenset kostet Extra - das ist kleinlich. Gegen Aufpreis kann man immerhin eine Runflat-Bereifung ordern.

⊖ Eine Anhängerkupplung gibt es für den EQB nicht, eine Stützlast ist nicht erlaubt - völlig unverständlich, denn beides ist beim EQA möglich; der EQA 350 darf sogar bis zu 1,8 t an den Haken nehmen.

2,7 Licht und Sicht

Der EQB ist schon in der Basis alles andere als günstig. Trotzdem kostet praktisch alles Aufpreis, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte. Lediglich die Rückfahrkamera ist Serie. Zur Wahl stehen optional neben Parksensoren vorn und hinten auch 360-Grad-Kameras sowie ein Parkassistent. Ab Werk ist der EQB mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Noch höherwertige Lichtsysteme sind aktuell nicht erhältlich, beispielsweise das aus dem GLB bekannte Multibeam-LED-Licht ist in der Optionsliste nicht zu finden; somit sind vorerst auch Kurven- und Abbiegelicht nicht erhältlich. Der serienmäßige Fernlichtassistent kann nur auf- und abblenden. Die nächtliche Ausleuchtung ist gut, das Scheinwerferlicht ausreichend hell und bietet einen guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für den EQB wie für die meisten Mercedes-Modelle leider nicht erhältlich. Die Fahrzeugenden lassen sich gerade vorn zwar nicht direkt einsehen, aber zumindest nach hinten gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind zu friedensstellend zu erkennen, hinten fällt dies wegen der höheren Heckscheiben-Unterkante deutlich schwerer - die Rückfahrkamera ist also für eine bessere Übersicht hilfreich. Clever, aber leider wie fast alles aufpreispflichtig: Steht man vorn an der Ampel, wird die separate Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplaysichtbar. Dies ist besonders hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um seitlich mehr Überblick zu haben, gegen Aufpreis blendet der linke wie auch der Innenspiegel automatisch ab.

2,2 Ein-/Ausstieg

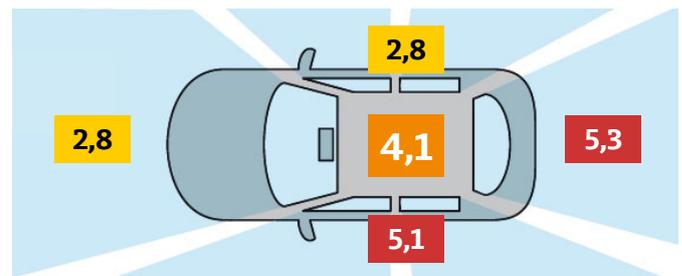
⊕ Beim EQB klappt das Ein- und Aussteigen bequem, denn die erhöhte Karosserie bringt einige Vorteile mit sich. So sind die Türausschnitte des SUV hoch und breit genug, so dass beispielsweise vorn die A-Säulen dem Kopf beim Einsteigen nicht so nahe kommen. Die Sitze befinden sich in sehr günstiger Höhe (vorn 54 cm über der Straße, Sitze ganz nach unten gestellt), lediglich die Schweller liegen ziemlich hoch, so dass man die Füße vergleichsweise weit anheben muss. Das ist ein allgemeiner SUV-Nachteil. Im Fond stört einzig der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums, ansonsten fällt es auch hier nicht schwer, ein- und auszusteigen. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie nicht zuverlässig. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außenplätze, auch für den Fahrer. Die optionale Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit wird über das Aktivieren der Front- und Rücklichter sowie Spots unter den Außenspiegeln umgesetzt, zusätzlich werden die Außentürgriffe beleuchtet.



Breite Dachsäulen und die nur teilweise versenkbaren Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

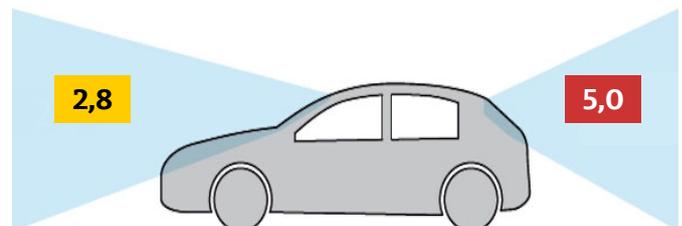
Rundumsicht

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.



⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Keyless-Go-System kann schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, so dass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr überlistet werden kann; eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden.

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 350 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 630 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 705 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.445 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es Fächer mit einem Gesamtvolumen von etwa 30 l - zumindest genug für die Ladekabel.



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum des EQB von klassenüblicher Größe.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch angetrieben. Gegen Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, sie reagiert auf einen angedeuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck. Selbst knapp zwei Meter große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten nur auf das etwas abstehende Schloss achten, das immerhin mit Kunststoff ummantelt ist. Die Ladekante liegt 73 cm über der Straße und damit einigermaßen zufriedenstellend. Der Kofferraumboden befindet sich in einer Ebene mit der Ladekante, das erleichtert das Ein- und Ausladen. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Im Kofferraum selbst leuchtet zwar nur links eine LED-Lampe, allerdings gibt es eine zweite in der Heckklappeninnenverkleidung, die für zusätzliche Beleuchtung sorgt.



Mit 73 cm liegt die Ladekante des EQB noch auf einer akzeptablen Höhe.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der EQB ist mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehne ausgestattet. Die Lehnteile lassen sich vom Fond aus entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand. Der Kofferraum bietet einige sinnvolle Verstaumöglichkeiten; zwei einfach gestaltete Taschenhaken, vier Verzurrösen und

zwei Netze an den seitlichen Ausbuchtungen sowie ein Gummizugriemen rechts an der Seitenwand erleichtern das Fixieren kleiner Gegenstände. Ein 12-V-Anschluss ist ebenfalls verbaut.

2,1 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die Schnittstelle zwischen Fahrer und Auto ist das Mercedes-Bediensystem MBUX. Sowohl das Instrumentendisplay als auch die Infotainmentanzeige verfügen über eine Bildschirm-diagonale von 10,25 Zoll (Advanced-Paket). Der Fahrer hat die Wahl, ob er Befehle über die beiden Touchflächen am Lenkrad, das Touchpad auf der Mittelkonsole, die Touchfunktion des Infotainmentsystems selbst oder die Sprachsteuerung eingibt, wobei man mit letzterer nicht alle Funktionen ansteuern kann. Die Bedienstruktur des Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell, hier ist Mercedes auf der Höhe der Zeit. Die Handhabung mit den beiden Touchtasten in den Lenkradspeichen und dem Touchpad auf der Mittelkonsole ist allerdings mühsam, da man nicht so zielgenau und schnell durch die Menüs navigieren kann wie mit einem Dreh-Drück-Steller. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Gleiches gilt für den Bordcomputer bzw. die Funktionen des digitalen Kombiinstrument, das sich mit der linken Touchfläche des mit zahlreichen Schaltern besetzten Lenkrads bedienen lässt. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkeregler - ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch. Etwas verwirrend ist die Bedienlogik des Touchpads im Vergleich zum Touchscreen, denn das horizontale Wischen durchs Hauptmenü läuft entgegengesetzt. Abgesehen davon gibt die Bedienung des EQB kaum Rätsel auf. Die wenigen verbliebenen Schalter im stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar, die Klimabedieneinheit hoch genug positioniert und damit besser zu bedienen. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur umständlich über Wipptasten und der Wert wird nicht direkt im Bedienteil, sondern dauerhaft unten im Infotainmentdisplay eingeblendet.

1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im EQB ein recht umfangreiches Infotainment-Paket verbaut. Ein Radio mit DAB-Empfang inklusive Navigationssystem und Bluetooth-Freisprecheinrichtung sind dabei. Die von anderen Mercedes-Modellen bekannte Augmented Reality-Funktion ist für den EQB aktuell nicht verfügbar. Anstatt der Navikarte würde bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer die Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay spiegeln

- ⊕ Hat man sich mit den neuen Eingabemethoden und den Menüstrukturen angefreundet, kann man mit der Bedienung im Allgemeinen wie im Speziellen gut zurecht kommen. Der Funktionsumfang ist gewaltig, es gibt aber auch viele Automatikfunktionen, die gut abgestimmt sind und denen man guten Gewissens die Steuerung überlassen kann. Alle Schalter und Tasten sind vorbildlich beleuchtet. Die beleuchteten Lüftungsdüsen bilden einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung (Serie); ein tolles Lichterspiel, das es so in dieser Klasse bisher nur bei Mercedes gibt. Für jeden, dem es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.
- ⊖ Der Knopf für die Handbremse ist an Mercedes-klassischer Stelle platziert, vor dem linken Knie des Fahrers und damit für andere Mitfahrer in einer Notsituation nicht ohne weiteres erreichbar.



Die Verarbeitung und Materialauswahl im Innenraum gehen in Ordnung - Premium sind sie jedoch nicht. Grundsätzlich ist die Logik des neuen Bediensystems "MBUX" gelungen, die Ansteuerung der Funktionen durch die kleinen Touchpads am Lenkrad gelingt jedoch nicht immer und lenkt doch zu sehr vom Verkehrsgeschehen ab.

möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto ordern (Aufpreis). Das serienmäßige Navigationssystem enthält 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 Ladezeiten ergeben. Im Laufe der Fahrt werden kontinuierlich die Reichweite und die jeweils günstigsten Ladestopps ermittelt und bei Bedarf umgeplant. So erreicht Mercedes trotz der nur durchschnittlichen maximalen Ladeleistung günstige Fahrzeiten und kann Bedenken zu Reichweite und Lademöglichkeiten weitgehend zerstreuen.

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation: Im Moment können nur Mercedes-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteisituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle sollen in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen können. Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich: kabellose Smartphone-Ladestation samt NFC sowie

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Die Platzverhältnisse im EQB sind insbesondere vorn großzügig. Die Sitze lassen sich für zwei Meter große Menschen weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für noch größere Personen ausreichen. Der Innenraum ist vorn breit genug ausgelegt, das Raumempfinden ist großzügig und

2,2 Raumangebot hinten

Im Prinzip geht es auch auf der Rückbank platztechnisch sehr großzügig zu. Insbesondere die Beinfreiheit ist üppig, würde für über 2,10 m große Leute reichen (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt). Ab etwa 1,95 m Körpergröße geht der Kopf aber auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite großzügig, für drei Erwachsene wird es eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist angenehm, nur der Kopf befindet sich recht nah an der C-Säule; das Panorama-Schiebedach bietet auch über den Rücksitzen eine Glasfläche, die viel Helligkeit hineinlässt.

3,1 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig bringt der EQB eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne und eine Mittelarmlehne mit, die zwei Becherhalter beherbergt. Eine um 14 cm verschiebbare Rückbank gibt es gegen Aufpreis. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen problemlos auf. Im Fond sieht es mit Ablagemöglichkeiten auch recht gut

2,2 KOMFORT

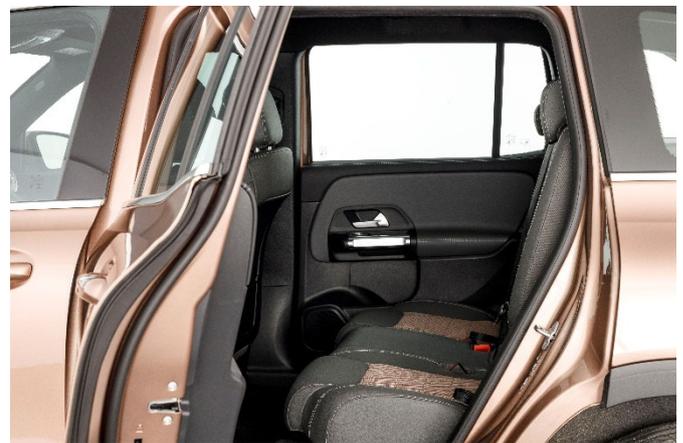
1,8 Federung

Standardmäßig wird der EQB mit einem konventionellen Fahrwerk (Komfortfahrwerk) ausgestattet. Gegen Aufpreis steht ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern zur Wahl, wie es im Testwagen verbaut ist.

Gestensteuerung. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung zum bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen.

⊖ Ein CD-Laufwerk oder ein AUX-Anschluss sind nicht verfügbar. Bei allen USB-Schnittstellen handelt es sich um USB-C, was zur Folge hat, dass die bis vor ein, zwei Jahren bei Handys mitgelieferten Kabel mit Standard-USB-Anschluss (z.B. für das Ladegerät) passen hier nicht.

wird nur durch das vergleichsweise hoch aufbauende Armaturenbrett bzw. die wuchtige Mittelkonsole etwas geschmälert; gegen Aufpreis gibt es ein großes Glas-Panoramaschiebedach.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von ca. 1,95 m ausreichend Platz.

aus. Die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig und fassen sogar Ein-Liter-Flaschen. Es gibt besagte Becherhalter in der Mittelarmlehne und Netze an den Rückseiten der Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten und nicht klimatisiert oder abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

⊕ Schon das Standard-Fahrwerk ist komfortorientiert ausgelegt. Wer es straffer möchte, dem bleibt nur das Optionsfahrwerk, das einen Sportmodus beinhaltet, welcher ein direkteres Fahrgefühl bieten kann. Andererseits steigert der

Comfort-Modus den Federungskomfort gegenüber dem Serienfahrwerk nochmals. Der Testwagen mit den Adaptivdämpfern bietet selbst mit den großen Rädern damit niedrigem Reifenquerschnitt einen angenehmen Federungskomfort. Besonders auf der Landstraße und Autobahn dringen Hindernisse nur gut gefiltert bis zu den Insassen durch; der Elektrowagen "wogt" über die Unzulänglichkeiten der Fahrbahn, was prima zum hohen Antriebskomfort passt. Die Aufbaubewegungen sind etwas weniger ausgeprägt als beim kleineren EQA mit Adaptivfahrwerk, aber dennoch stärker als bei den meisten

Konkurrenten. Das mag nicht jedem gefallen, Abhilfe schafft aber der erwähnte straffere Sportmodus des Fahrwerks. Auch im Stadtverkehr schlägt sich der EQB gut; bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken zeigt er ein gutes Schluckvermögen, spürbar bleiben sie jedoch. Ein Effekt der großen 20-Zoll-Bereifung und der damit verbundenen recht hohen ungefederten Massen. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten. Über Bremshügel, Querfugen oder Kopfsteinpflaster fährt der EQB ebenfalls pflichtbewusst federnd und komfortorientiert.

2,2 Sitze

⊕ Komfortsitze inklusive "Sitzkomfort-Paket" sind beim EQB Serie. Neben vielen Einstellmöglichkeiten (u.a. Sitzneigung) kann man auch die Sitzfläche verlängern. Die Vierwege-Lordosenstützen sind serienmäßig. Kostenpflichtig kann man eine vollelektrische Sitzeinstellung mit Memory- und Massagefunktionen für die Vordersitze ordern. Die gut konturierten Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt - wer

davon mehr wünscht, kann das Multikontursitz-Paket ordern, dann verfügen die Seitenwangen über Luftkammern zur Anpassung der Breite. Die Rücksitze sind weniger bequem als die vorderen, sie weisen eine geringere Konturierung und einen mäßigen Seitenhalt auf. Unter anderem aufgrund der guten Beinfreiheit kann man hinten aber recht bequem sitzen.

2,9 Innengeräusch

Da bei den meisten Autos oberhalb von etwa 30 km/h die Abroll- und später die Windgeräusche dominieren, ergeben sich bei Elektroautos in ähnlichem Umfang Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen Fahrzeugen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Mercedes ordentliche Arbeit geleistet, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 68,7 dB(A) - das ist

immerhin ein zufriedenstellender Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge problemlos erreichen können. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung in den Radhäusern soll Abrollgeräusche reduzieren. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf, insbesondere im Bereich der A-Säulen erstaunlich deutlich.

2,4 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist der EQB mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Variante inklusive einstellbarer Intensität des Automatikmodus und automatischer Umluftsteuerung erhältlich. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den

Vordersitzen zur Verfügung - letztere nur in Verbindung mit optionaler Klimaautomatik. Die Sitzheizung vorn, Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule sowie belüftete Vordersitze gibt es gegen Aufpreis. Wie bei den meisten Elektroautos ist eine Standklimatisierung Serie, sie kann entweder im Fahrzeug programmiert oder über die Smartphone-App gesteuert werden.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Der EQB sieht unscheinbar aus, aber als 350 4MATIC verfügt er über reichlich Leistung. Je ein Elektromotor treibt Vorder- und Hinterachse an, zusammen generieren die Motoren bis zu 292 PS und ein maximales Drehmoment von

520 Nm. Wie spontan die Leistung abgerufen werden kann, sieht man man kurzen Sprint von 15 auf 30 km/h, z.B. nach dem Abbiegen und Einfädeln innerorts in den fließenden Verkehr: Nur 0,7 s vergehen dabei. Von 60 auf 100 km/h benötigt der

Stromer nur 3,1 s, von 80 auf 120 km/h geht es in knapp 4,1 s. Mercedes verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 6,2 s, regelt den Vortrieb aber bereits bei überschaubaren 160 km/h

dann ab. Für die Reichweite ist das von Vorteil, ist der EQB doch alles andere als ein Aerodynamik-König.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Von den Elektromotoren gehen keine Vibrationen oder störende Motorgeräusche – lediglich das Surren des vorderen Elektromotors ist im Hintergrund zu vernehmen. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, sie geben ihre Leistung weitgehend gleichmäßig ab und lassen erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach.

⊖ Ungewöhnlich, aber im Testwagen stets reproduzierbar: Der Antrieb ruckelt teilweise. So kann beispielsweise nicht gleichmäßig im Geschwindigkeitsbegrenzer gefahren werden, es stören dann die schwankende Geschwindigkeit und das Ruckeln durch die ungleichmäßige Leistungsregelung.

0,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EQB 350 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Aufgrund der fehlenden Schaltvorgänge sind weder Schaltrucken noch Zugkraftunterbrechungen zu spüren. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den rechten Lenkstockhebel ist Mercedes-typisch und einfach. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Lenkrad-Paddels eingestellt werden, es gibt drei Stufen von

geringer bis starker Bremswirkung, oder man überlässt die Rekuperationsleistung der Elektronik, die sich dann an Straßenverläufen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und entsprechend die Bremswirkung der Elektromotoren reguliert. Die Abstimmung ist gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf ist einwandfrei, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes sicher den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls sorgt für ausgeprägte Karosseriebewegung - davon darf man sich aber nicht irritieren lassen, der EQB verliert nicht die Ruhe und hält zuverlässig seine Richtung. Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und Lenkaktionismus des Fahrers deutlich vorhanden, der EQB bleibt dabei aber sicher kontrollierbar. Im Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks ergeben sich weniger Karosseriebewegungen, dann kommen aber Unebenheiten deutlicher bis zu

den Insassen durch. Die Traktion ist dank Allradantrieb einwandfrei. Beim ADAC Ausweichtest liefert der EQB eine mäßige Vorstellung ab. Alles ist auf Nummer sicher getrimmt, die ESP-Eingriffe erfolgen früh und ausgeprägt. Damit untersteuert der Stromer stets, eine Übersteuertendenz ist bei keinem Manöver feststellbar. Immer wird viel Tempo abgebaut, was jegliche Dynamik im Keim erstickt. Eine etwas weniger restriktive Regelung des ESP wäre sicher möglich, der EQA zeigt auch frühe ESP-Eingriffe, diese aber moderater, wodurch er besser steuerbar bleibt und mehr Fahrdynamik bietet.

2,3 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der Direktlenkung ist den Ingenieuren insgesamt gut gelungen (im Paket mit adaptiven Dämpfern). Sie wurde um die Mittellage vergleichbar wie die Standard-Lenkung ausgelegt, wird mit zunehmendem Lenkwinkel jedoch direkter. So muss man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die Lenkung gefällt mit einem harmonischen Lenkgefühl und passenden Lenkkräften; die Präzision ist ebenfalls gut, sie wird nur etwas verwässert durch die

ausgeprägten Karosseriebewegungen bei sportlicher Gangart. Die Lenkunterstützung kann man in zwei Stufen variieren (über Dynamic Select). Von Anschlag zu Anschlag sind nur 2,6 Lenkradumdrehungen erforderlich, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

⊖ Beim starken Beschleunigen spürt man auch im Allrad-EQB die Antriebskräfte in der Lenkung, denn ändert sich die Zentrierung.

3,1 Bremse

Im Alltag ist das Bremsgefühl zwar etwas gewöhnungsbedürftig, aber das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. Ansprechen und Dosierbarkeit sind somit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernehmen die Elektromotoren, die dabei als Generator arbeiten. Muss der EQB so schnell wie möglich anhalten, benötigt er für die Verzögerung von 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 36,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist heutzutage nur noch ein mittelprächtiges Ergebnis. Immerhin lässt die Bremsleistung auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.

1,5 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Wie die anderen Derivate der A-Klasse bietet auch der EQB sehr viele Assistenten, das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremssystem und erkennt sogar Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist bei diesem Paket ebenfalls an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Das optionale Head-up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise auf die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung zeigt die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an. Die erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung kann man direkt in den optionalen Abstandsregeltempomaten übernehmen. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der EQB ein sehr gutes Ergebnis von 95 Prozent der möglichen Punkte (Test Dezember 2021). Der Mercedes schützt seine

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Fahrer-Knieairbag), neben Front- und Seitenairbags vorn mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen ebenfalls Seitenairbags zur Verfügung. Die höheninstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis 1,95 m guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,85 m Größe. Gegen Aufpreis lässt sich der EQB mit dem präventiven Crashtestsystem Pre-Safe ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Die Crashtests bescheinigen dem EQB im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 91 Prozent der maximalen Punkte. Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inkl. i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz wie den äußeren Fondsitzen lassen sich auch hohe Kindersitze problemlos montieren. Auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platzinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Alle elektrischen Fensterheber haben einen sensiblen und wirksamen Einklemmschutz, auch wenn man den Fensterheberschalter beim Schließen dauerhaft betätigt.

2,6 Fußgängerschutz

Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP-Norm besteht der EQB mit 78 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Front ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die Vorderkante der Motorhaube sowie die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das

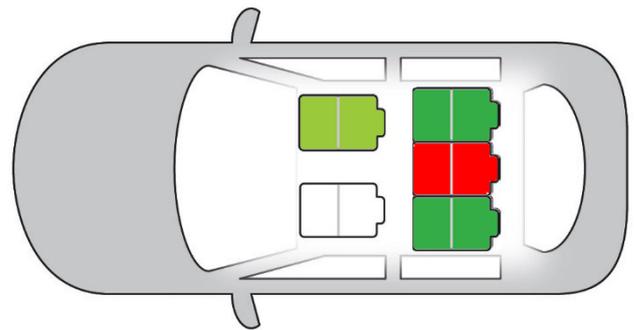
Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, so dass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist. Mercedes bietet in der Preisliste einen Feuerlöscher. Ein Trennnetz für den Kofferraum ist optional zu haben.

⊖ Verbandkasten und Warndreieck sind im Kofferraum unter dem Boden untergebracht und damit schlecht zugänglich.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

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)

Verletzungsrisiko zu verringern. Bei niedrigen Geschwindigkeiten macht ein künstliches Geräusch auf den Stromer aufmerksam, beim Rückwärtsfahren kommt zusätzlich ein Piepen hinzu, dessen Frequenz sich an das Fahrtempo anpasst - je schneller man fährt, desto schnell piept es.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest ergibt sich für den EQB 350 ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 21,1 kWh pro 100 km. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 66,5-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, wurden 76,1 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Test-EQB eine Reichweite von etwa 360 km. Aus den 21,1 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 105 g

pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 48 Punkte. Der EQB ist in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 400 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik an Front und Unterboden unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

2,2 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 21,1 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 86 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der EQB im Bereich Schadstoffe 38 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 gut da, weil er 86 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest locker vier von fünf Sternen.

3,5 AUTOKOSTEN

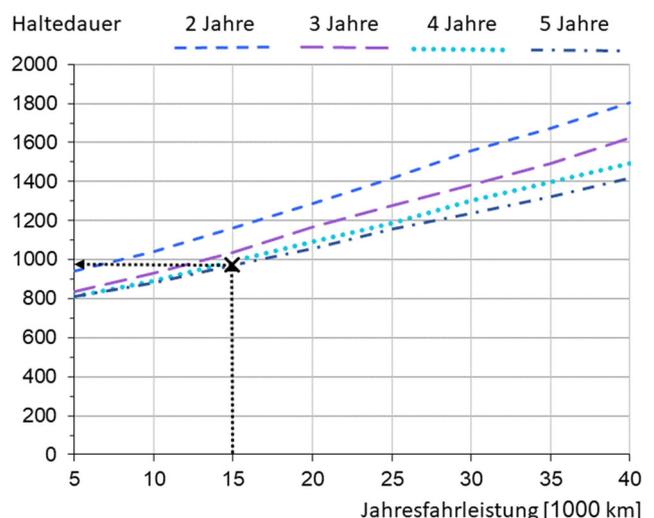
3,5 Monatliche Gesamtkosten

Der EQB 350 4MATIC hat eine Batterie mit 66,5 kWh nutzbarer Kapazität und kostet in der Electric Art Ausstattung knapp 59.000 Euro - sehr viel Geld und um die 5.000 Euro teurer als der technisch weitgehend gleiche, aber deutlich kleinere EQA von Mercedes. Auf diesem Preisniveau ist die Ausstattung eigentlich mager, denn viele Selbstverständlichkeiten kosten extra. Für einige hilfreiche Assistenzsysteme verlangt Mercedes Aufpreis, immerhin Serie ist das wichtige Navigationssystem, das bei der Routenplanung die Ladestopps dynamisch berücksichtigt, in Abhängigkeit der Fahrweise, des Wetters, der Topografie und der verbleibenden Reichweite. Mit wenigen Paketen lässt sich der EQB sinnvoll und umfangreich ausstaffieren, nähert sich dann aber der 70.000 Euro Marke. Die 2.500 Euro (netto) Herstellerbeteiligung an der Elektroautoprämie gehen von diesem Preis noch weg, ein kostspieliges Auto in seiner Klasse bleibt der Testwagen aber dennoch. Die Unterhaltskosten sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - aber erst ab 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind durchwachsen, die Haftpflicht liegt bei günstigen 18, Teilkasko und Vollkasko jeweils bei

hohen 25. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 968 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt oder dynamisch 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 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 360 km muss man einen Abfall der Reichweite auf knapp 260 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	EQB 250	EQB 300 4MATIC	EQB 350 4MATIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	168 (228)	215 (292)
Max. Drehmoment [Nm]	375	390	520
0-100 km/h [s]	9,2	8,0	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,3 kWh E	18,1 kWh E	18,1 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/25	18/25/25	18/25/25
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	877	918	958
Preis [Euro]	52.342	55.311	57.989

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	215 kW (292 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	139 kW
maximales Drehmoment	520 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	21,1 kWh/100km/361 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	69,7 kWh/66,5 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	76,1 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	Ja
Stufen / Einstellung	3/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie:

1. Warnung bei 50 km RRW, "Reserve! HV Laden", gelbe Batterie
2. Warnung bei 12 km RRW, "Antriebsleistung vermindert", rote Batterie, Schildkröte

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Ja
Position der Ladeklappe	Hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Knopf am Ladeanschluss

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

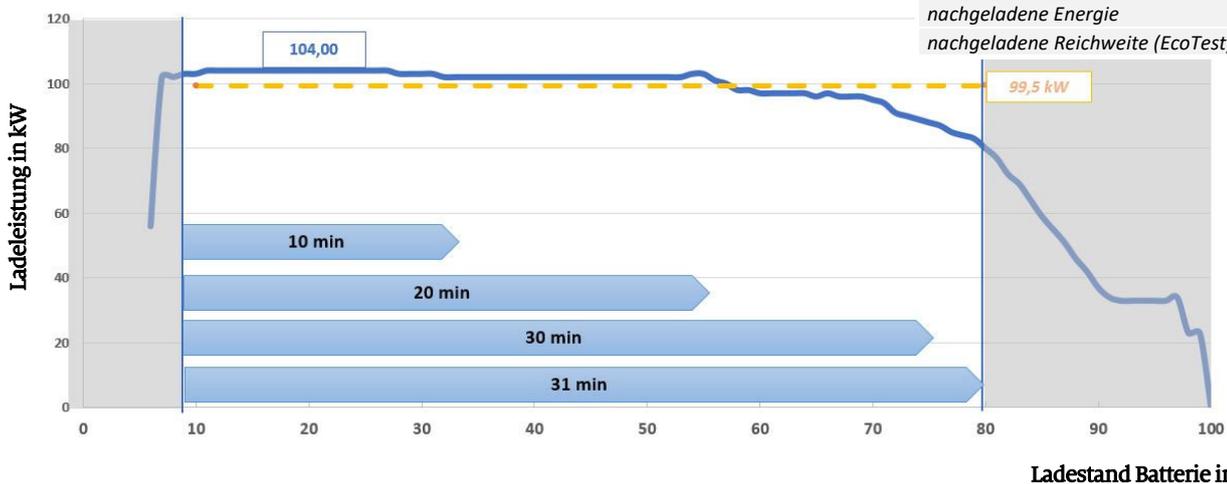
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein Nur Ja/Nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	-	6 - 8 A	1,4 - 1,8 kW	54,5 - 42,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	6 - 32 A	1,4 - 7,4 kW	54,5 - 10,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	18,5 - 7 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 100 kW	31 min.

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



ADAC-Messung kursiv

HERSTELLERANGABEN

Elektroantrieb, Asynchronmotor vorn, Synchronmotor hinten	
Hubraum	-
Leistung	215 kW/292 PS
Maximales Drehmoment	520 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,53 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.684/1.834/1.691 mm
Leergewicht/Zuladung	2.175/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	495/1.710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität netto	66,5 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Ungarn, Kecskemét

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100T
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	21,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 105 g/km)
Reichweite	360 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	2.110/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/705/1.445 l

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

Betriebskosten	103 Euro	Werkstattkosten	108 Euro
Fixkosten	123 Euro	Wertverlust	634 Euro
Monatliche Gesamtkosten	968 Euro		
Steuer pro Jahr	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/25		
Basispreis EQB 350 Electric Art 4MATIC	58.929 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.09.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	68.449 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.510 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-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.178 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	2.570 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	2.570 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/3.677 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.369 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	3.142 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.440 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	2.570 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	345 Euro°/-
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	952 Euro
Metalllackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.392 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

3,5

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

Stand: Mai 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer