



## Mercedes-Benz EQV 300 lang (90 kWh)

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

Mercedes-Benz hat nicht nur die V-Klasse, sondern auch den elektrischen EQV einer Modellpflege - von den Stuttgartern MOPF genannt - unterzogen. Das Design wurde nur dezent überarbeitet, wobei vor allem die neu gestaltete Front ins Auge fällt. Deutlich auffälliger ist das neu gestaltete Cockpit, das den EQV nicht nur optisch in die Neuzeit holt, sondern auch in puncto Infotainment auf den aktuellen Stand der Technik bringt. Die Bedienbarkeit kann allerdings nur bedingt überzeugen, zu unpräzise lassen sich die Touchfelder am Lenkrad sowie das Touchpad auf der Mittelkonsole handhaben. Maßstäbe setzt der EQV hingegen in puncto Wertigkeit. Das Verarbeitungs- und Qualitätsniveau ist im Bus-Segment konkurrenzlos, hier hat speziell der VW ID. Buzz als direkter Mitbewerber nichts entgegenzusetzen. Auch die Innenraumvariabilität und -größe ist über jeden Zweifel erhaben. Der EQV ist ab Werk mit sechs bequemen Einzelsitzen ausgestattet und lässt sich gegen Aufpreis mit zwei Dreier-Bänken zum Achtsitzer aufrüsten. Leider kann der Stromer nicht mit einer Anhängerkupplung ausgerüstet werden. Dann fiele die überschaubare Reichweite von rund 360 km nochmals geringer aus. Auch bei der Ladegeschwindigkeit kann der Stromer nur bedingt überzeugen - von 10 auf 80 Prozent benötigt er unter optimalen Bedingungen 38 Minuten. Für die große Reise taugt der EQV damit auch nach der Überarbeitung kaum - wer regelmäßig längere Strecken zurücklegt, sollte besser zur V-Klasse mit Dieselmotor greifen. Zu haben ist der EQV 300 lang mit dem 90-kWh-Akku ab 63.209 Euro. Damit ist der EQV im Gegensatz zur V-Klasse trotz aufgewerteter Serienausstattung deutlich günstiger geworden. **Konkurrenten:** u. a. Citroen e-Spacetourer, Peugeot e-Traveller, VW ID.Buzz.

- + großer und variabler Innenraum, wertiges Interieur, hoher Fahrkomfort, gute Fahrleistungen
- ausladende und unübersichtliche Karosserie, keine Stütz- und Anhängelast erlaubt, ablenkungsstarkes Bediensystem, behäbiges Fahrverhalten, geringe Reichweite

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 4,5

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #27ae60; color: white; padding: 2px 5px;">1,5</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #e74c3c; color: white; padding: 2px 5px;">4,8</span>
	Senioren	<span style="background-color: #f1c40f; color: white; padding: 2px 5px;">3,7</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #f1c40f; color: white; padding: 2px 5px;">2,6</span>
	Transport	<span style="background-color: #27ae60; color: white; padding: 2px 5px;">1,0</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #f1c40f; color: white; padding: 2px 5px;">4,2</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #f1c40f; color: white; padding: 2px 5px;">3,3</span>

Ecotest ★★★★☆

## 2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,1 Verarbeitung

⊕ Der Mercedes EQV überzeugt mit einer guten Verarbeitung – innen wie außen. Die Anbauteile sind allesamt sauber eingepasst und die Schweißnähte tadellos versiegelt. Die Türausschnitte sind recht gut gegen Schmutz von außen abgedichtet. Das Interieur wirkt ebenfalls solide gefertigt. Das Armaturenbrett und die Türverkleidungen sind sogar an den Schiebetüren sowie in der dritten Sitzreihe im oberen Bereich geschäumt. Zudem sind die Dachpfosten von der A- bis hin zur C-Säule mit Stoff verkleidet, hier lassen sich die Stuttgarter wahrlich nicht lumpen und stellen beispielsweise den VW ID. Buzz deutlich in den Schatten – der EQV wirkt im Interieur um Welten wertiger. Der Interboden präsentiert sich in weiten Teilen gut verkleidet, nur hinter der Hinterachse klafft beim Testwagen ein "Loch", dort ist Platz für das optionale Reserverad. Die Fronthaube besitzt eine kräftige

Gasdruckfeder, die das Öffnen erleichtert und einem das mühsame Einfädeln eines Haltestabs erspart.

⊖ Bei genauem Hinsehen lassen sich kleine Nachlässigkeiten feststellen. So sind die Kunststoffe im Innenraum, die nicht im direkten Sichtfeld liegen, hart und kratzempfindlich. Das Handschuhfach ist nicht mit Filz ausgekleidet und Kunststoffkanten könnten teilweise besser entgratet sein. Das Armaturenbrett knarzt bei schlechten Fahrbahnoberflächen und die Einstiegsleisten beim Auftreten. Das Rollo der Mittelkonsole hackt und ist schwergängig. Die Scharniere der Heckklappe sind am Fahrzeugdach befestigt und nicht verkleidet. Daher sind sie der Witterung ausgesetzt und von oben sichtbar – das geht besser.

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Der größere der beiden verfügbaren Akkus besitzt eine nutzbare Kapazität von 90 kWh. Die Batterie ist mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) sowie Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) ladbar. Ein AC-Ladekabel mit einem Typ-2-Stecker ist im Serienumfang enthalten, und weitere Steckertypen sind gegen Aufpreis erhältlich. Im Innenraum existiert kein speziell für die Kabel vorgesehener Stauraum. Das Laden über 230 V nimmt etwa 43 bis 75 Stunden in Anspruch und ist daher praktisch nicht sinnvoll, da die Ladezeiten einfach zu lang sind. Mit Wechselstrom benötigt eine geeignete Wallbox etwa neun Stunden (bei 11 kW), um das Auto vollständig aufzuladen. Mit Gleichstrom über CCS geht es deutlich schneller: Im Test nimmt der Ladevorgang von 10 auf 80 Prozent an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule unter optimalen Bedingungen 38 Minuten in Anspruch. Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs ermöglicht eine voll aufgeladene Batterie eine Reichweite von etwa 360 km. Innerorts oder gemächlich über Land sind auch Reichweiten von 400 km oder mehr möglich. Auf der Autobahn erreicht man nur etwa 200 km – als Reiseauto ist der EQV daher nicht geeignet. Die maximal zulässige Zuladung des Testfahrzeugs beträgt 646 kg – das reicht jedenfalls für sechs Erwachsene (sechs Sitze sind serienmäßig, sieben oder acht Sitze sind optional), vorausgesetzt, sie haben kein Übergewicht und nehmen kaum

Gepäck mit. Es ist erlaubt, auf dem Dach Lasten von bis zu 150 kg zu transportieren; eine praktische Dachreling kann optional hinzugefügt werden. Ein Reserverad, zusammen mit Wagenheber und Radmutternschlüssel, ist gegen Aufpreis erhältlich. Es wird am Interboden hinter der Hinterachse platziert, wodurch es den Innenraum nicht beeinträchtigt.

⊕ Kostete die zweite Schiebetüre auf der linken Seite vor der Modellüberarbeitung noch Aufpreis, so ist diese nun serienmäßig an Bord. Optional öffnen und schließen die Türen auch elektrisch betätigt, allerdings verlangt Mercedes dafür Aufpreis.

⊖ Die Außenlänge von 5,14 m ist für die Stadt sehr unpraktisch, der Wendekreis von 13,4 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. Das Leergewicht des Testwagens beträgt 2.854 kg und ist damit enorm hoch. Das bedeutet, dass dem EQV wie auch der V-Klasse das Parken auf dem Gehweg grundsätzlich verboten ist, da ihr zulässiges Gesamtgewicht 2,8 t übersteigt. Für die elektrische V-Klasse sind Stütz- und Anhängelasten nicht erlaubt.

## 2,8 Licht und Sicht

⊕ Wer auf dem Fahrersitz Platz nimmt, überblickt das vorausliegende Verkehrsgeschehen durch die hohe Sitzposition sehr gut. Der Blick auf den umliegenden Verkehr fällt allerdings aufgrund der unübersichtlichen Karosserie eher bescheiden aus. Daher ist gerade beim Rangieren das serienmäßige Park-Paket mit Einparkensoren vorn und hinten, Rückfahrkamera und einem aktiven Einparkassistenten eine große Hilfe. Die Rückfahrkamera lugt bedarfsgerecht unter einer Plastikabdeckung hervor und bleibt ansonsten schmutzgeschützt im Verborgenen. Gegen Aufpreis ermöglicht das 360-Grad-Kamerasystem mit zusätzlichen Kameras in den Außenspiegeln und an der Fahrzeugfront ein Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive mit Darstellung der Fahrspur. Ab Werk ist der EQV lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgerüstet. Das ist in Zeiten, in denen selbst viele Kleinwagen die Straße mit LED-Scheinwerfern erhellen, nicht mehr zeitgemäß. Nicht nur wegen der deutlich besseren Ausleuchtung, sondern auch wegen der besseren Wiederverkaufschancen sollte man daher die 2.283 Euro für das Multibeam-LED-Licht investieren. Es brilliert Mercedes-typisch mit einer sehr guten Fahrbahnausleuchtung. Der Lichtteppich ist dank der beiden Doppellinsen je Scheinwerfer hell und homogen. Auch die Lichtfunktionen können vollauf überzeugen und umfassen u. a. eine situationsgerechte Ausleuchtung der Fahrbahn mit variabler Lichtverteilung, eine dynamische Leuchtweitenregulierung, Kurven- und Abbiegelicht sowie einen dynamischen Fernlichtassistenten. Lediglich eine Scheinwerferreinigungsanlage vermissen wir wie bei den meisten Mercedes-Modellen. Der Innenspiegel blendet nur gegen 601 Euro Aufpreis automatisch ab - dann lassen sich auch die Außenspiegel automatisch anklappen und besitzen zudem eine Umfeldbeleuchtung. Einen digitalen Innenspiegel, der auch dann den Blick nach hinten ermöglicht, wenn die Sicht durch die Heckscheibe versperrt ist, bietet Mercedes für 673 Euro an. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet und verkleinern dadurch den toten Winkel beim Blick nach hinten.

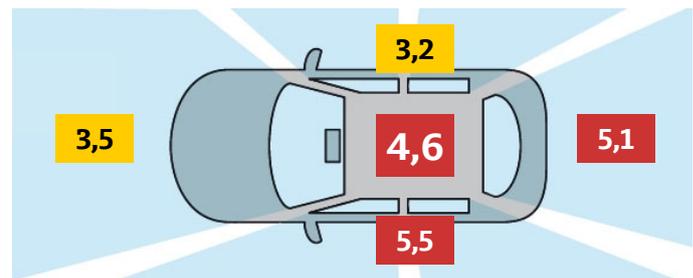
⊖ Die große Karosserie ist schwer zu überblicken. Der Fahrer kann weder das Ende der Motorhaube, die stark nach unten abfällt, noch das Heck sehen. Die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen der Fondsitze schränken den Blick nach außen weiter ein, was sich in der Rundumsichtbewertung niederschlägt. Der Innenspiegel könnte ein großzügigeres Sichtfeld bieten. Obwohl die Unterkante der Heckscheibe relativ tief positioniert ist, schränken die Fondsitze den Rückblick erheblich ein – niedrige Hindernisse sind im Nahbereich des Fahrzeugs nicht



Die hohe Sitzposition bietet einen guten Überblick nach vorn, doch die unübersichtliche Karosserie erschwert den Blick nach hinten. Zum Glück sorgen Assistenzsysteme und Kameras für eine bessere Rundumsicht.

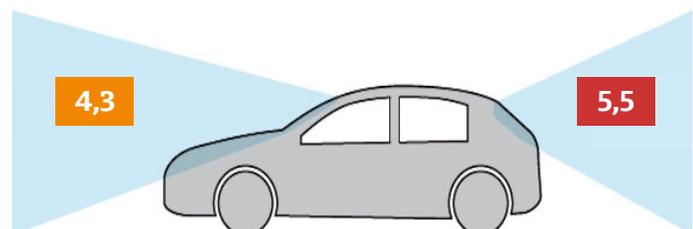
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



zu erkennen. Wie bei den meisten Modellen von Mercedes ist der automatisch abblendende Außenspiegel auf der Fahrerseite nicht mehr verfügbar. Dies führt nachts zu unnötiger Blendung und ist nicht nur eine Komfort-, sondern auch eine merkliche Sicherheitseinbuße.

## 2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Serienmäßig ist der EQV mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die vorderen Türen

öffnen weit und besitzen zwei kräftige Arretierungen. Die Türausschnitte sind groß, man muss aber hoch hinaufsteigen und

stößt sich leicht das Knie am hervorstehenden Armaturenbrett. Insgesamt steigt man zufriedenstellend ein und aus. Im Zuge der Modellüberarbeitung hat der EQV zusätzlich zur rechten Schiebetür eine weitere auf der linken Seite spendiert bekommen. Das Ein- und Aussteigen klappt im Fond durch die sehr großen Türausschnitte sehr bequem, Haltegriffe über den Türen und an den B-Säulen unterstützen bei Bedarf. Eine elektrische Betätigung

## 0,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen der V-Klasse ist enorm. Aufgrund der großen Variabilität durch das Schienensystem beruht die Kofferraummessung im ADAC Autotest auf nachfolgenden Sitzeinstellungen: 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 der Konstellation beträgt das Kofferraumvolumen bis zur Scheibenunterkante beziehungsweise bis zur optionalen Laderaumunterteilung 755 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. Baut man die Fondsitze beziehungsweise die Sitzbänke aus, beträgt das gesamte Kofferraumvolumen bis zur Fensterunterkante 2.620 l und bis unter das Dach enorme 4.785 l.

## 1,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist sehr gut. Aufgrund der Heckklappengröße ist allerdings viel Platz hinter dem Fahrzeug erforderlich, damit diese aufschwingen kann. Optional lässt sich die Heckscheibe separat öffnen, was in engen Parksituationen hilfreich sein kann. Personen bis zu einer Größe von 1,95 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 54 cm über der Fahrbahn und auf dem Niveau des Ladebodens liegt. Drei Kofferraumleuchten leuchten das Ladeabteil bei Dunkelheit gut aus.

⊖ Bei geöffneter Heckscheibe steht das Heckscheibenschloss deutlich ab. Große Personen sollten darauf achten, sich hier nicht den Kopf zu stoßen. Eine elektrische Betätigung für die große und schwere Heckklappe ist nur gegen Aufpreis erhältlich und sollte bei einem Bus dieser Fahrzeug- und Preisklasse serienmäßig dabei sein. Die elektrische Heckklappe lässt sich nicht vom Innenraum aus betätigen. Ⓜ und da für den EQV kein Keyless-System erhältlich ist, muss man an der Heckklappe die gut erreichbare Taste

der beiden schwergängigen Türen kostet happige 1.969 Euro Aufpreis.

⊖ Das Ein- und Aussteigen wird durch den hohen Schweller und die Sitze, die weit über der Fahrbahn angebracht sind, erschwert. Immerhin gibt es ein Trittbrett, um ins Auto zu gelangen. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist nicht verfügbar - das ist für ein aktuelles Premiummodell ungewöhnlich und nicht angemessen.



Der Kofferraum des EQV bietet sehr viel Platz. Bei voller Bestuhlung und Messung nach ADAC-Norm fasst er 755 Liter bis zur Scheibenkante. Maximal sind bei ausgebauten Fondsitzen bis zu 4.785 Liter Stauraum verfügbar.



Der Kofferraum bietet gute Nutzbarkeit und optional eine separat zu öffnende Heckscheibe. Die große Heckklappe benötigt viel Platz beim Öffnen. Bei geöffneter Heckscheibe steht das Schloss hervor und die elektrische Betätigung ist nicht vom Innenraum bedienbar; ein Keyless-System fehlt.

verwenden - Fußschwenk unter die Heckschürze führt hier wortwörtlich ins Leere.

## 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.

⊖ Bedauerlicherweise sind die Verzurrösen für das Schienensystem und ein Gepäcktrennetz nur gegen zusätzliche Kosten

verfügbar. Im Kofferraum sind für kleine Gegenstände keine Ablagemöglichkeiten in Ablagen oder Seitenfächern vorhanden. Die Tasche für das Ladekabel ist ebenfalls nicht an einem festen Ort. Die Sitze sind sehr schwer und äußerst unhandlich. Daher erfordert ihre Montage bzw. Demontage viel Kraft und es sollten mindestens zwei Personen beteiligt sein.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Das Cockpit wurde im Zuge der Modellüberarbeitung vollkommen neugestaltet. Dominiert wird das Armaturenbrett von einem durchgehenden Screen, der aus zwei je 12,3-Zoll-Displays besteht. Links sitzt das nun stets digital ausgeführte Kombiinstrument, das sich sehr gut ablesen lässt und dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten und Designs lässt. Rechts sitzt das Infotainmentsystem, über das sich die meisten Fahrzeugfunktionen steuern lassen. Für die manuelle Befehlseingabe gibt es drei Möglichkeiten, allerdings kann keine davon überzeugen. Die naheliegendste Möglichkeit ist die direkte Eingabe über den Touchscreen. Allerdings ist das berührungsempfindliche Display weit vom Fahrer entfernt, wodurch speziell der rechte Bereich nur schwer zu erreichen ist. Hinzu kommt, dass die Touchflächen recht klein ausfallen und damit schwer zu treffen sind - Fehlbedienungen sind somit an der Tagesordnung. Zweite Eingabemöglichkeit ist das Touchpad unterhalb der Klimabedieneinheit. Nachdem es aus den kompakten Modellreihen inzwischen verbannt wurde, feiert es im EQV eine zweite Karriere. Allerdings ist die Befehlseingabe darüber umständlich und langwierig und die rechts davon angeordneten Direktwahltasten sowie der Lautstärkereglere werden davon verdeckt. Zudem fehlt hier eine Möglichkeit, den Arm auflegen und das Touchpad damit sicherer bedienen zu können. Dritte Eingabemöglichkeit ist das rechte Touchfeld auf dem Multifunktionslenkrad, das sich allerdings nur sehr unpräzise bedienen lässt. Auch hier sind Fehlbedienungen an der Tagesordnung. Gleiches gilt für die Lautstärkeregelung sowie die Einstellung der Geschwindigkeitsregelung, die ebenfalls über berührungsempfindliche Bedienflächen am Lenkrad erfolgen. Die Bedienstruktur des Infotainmentsystems hat sich nur evolutionär weiterentwickelt und erschließt sich einem recht schnell; für Detailinstellungen muss man jedoch teils tief in die Menüstruktur abtauchen. Aufgrund des großen Systemumfangs und der zahlreichen Einstellungsmöglichkeiten ist eine umfangreiche Eingewöhnung erforderlich, um mit der Fahrzeugbedienung vertraut zu werden.

⊕ Das Lenkrad, die Sitze und die Spiegel können dank der separaten Bedienelemente, die gut erreichbar sind, problemlos eingestellt werden. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Tiefe an die



Neugestaltetes Cockpit mit durchgehendem Bildschirm, dessen Bedienung über Touchscreen, Touchpad oder Lenkrad-Touchfelder erfolgt, wobei keine der Optionen vollständig überzeugt. Die Menüstruktur des Infotainmentsystems erfordert Einarbeitungszeit.

Wünsche des Fahrers anpassen und besitzt einen großen Verstellbereich. Der Wählhebel für das Automatikgetriebe, der sich rechts im Lenkstock befindet, liegt gut zur Hand. Die zentralen Steuerelemente der Klimaautomatik sind in Form von Wipptasten in der Mittelkonsole angebracht. Die Fond-Klimaautomatik (Tempmatic) lässt sich über eine zentrale Bedieneinheit am Dachhimmel sowohl in der Mittelkonsole als auch im Fond einstellen. Die elektrischen Fensterheber haben eine Auf-/Abwärtsautomatik mit einem Fenstereinklemmschutz, der frühzeitig eingreift. Sie funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Die beiden Fenster können mit der Zentralverriegelungsfernbedienung geöffnet oder geschlossen werden, indem die entsprechende Ver- bzw. Entriegelungstaste gedrückt gehalten wird.

⊖ Die Taste für die elektrische Feststellbremse befindet sich links unter dem Lenkrad und ist dort schwer zu erreichen. Für den Beifahrer ist die Handbremse unerreichbar, um das Fahrzeug im Falle eines medizinischen Notfalls zum Halten zu bringen. Die Taste für den Warnblinker befindet sich unauffällig in der Klimabedieneinheit und ist dort schwer zu erkennen.

## 1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der EQV ist serienmäßig mit dem MBUX-Multimediasystem samt 12,3 Zoll großem Widescreen-Display und einem Soundsystem samt acht Lautsprechern ausgestattet. Gegen Aufpreis bieten die Stuttgarter ein Burmester Surround-System mit 15 Lautsprechern. Neben dem DAB- und FM-Radioempfang stehen eine Bluetooth-Schnittstelle sowie mehrere USB-Anschlüsse zur Verfügung. Smartphone-Inhalte lassen sich mittels Apple CarPlay und Android Auto auf dem Touchscreen darstellen, die Anbindung ist per USB-Kabel sowie kabellos möglich. Neu an Bord ist die 108 Euro teure induktive Ladeschale, die gut erreichbar unten an der Mittelkonsole angebracht ist. Auch ein Festplatten-Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen ist

serienmäßig an Bord, die Augmented-Reality-Funktion kostet hingegen 420 Euro Aufpreis. Dabei wird anstatt der Navigationskarte bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste Live-Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone einrichten, die eine Datenabfrage bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen. Es lassen sich verschiedene Fahrerprofile im Auto anlegen und über Passwörter oder zugewiesene Schlüssel schützen.

## 1,5 Raumangebot vorn

⊕ Den vorderen Mitfahrenden bietet der Bus ein gutes Platzangebot. Die Sitze lassen sich für Personen mit einer Körpergröße von bis zu 1,90 m weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar bis zu einer Körpergröße von 2,10 m

ausreichen. Das Raumgefühl ist aufgrund der großzügigen Innenbreite, der großen Fensterflächen und der niedrigen Seitenlinie äußerst großzügig.

## 1,0 Raumangebot hinten

⊕ Auch der Fondbereich fällt sehr großzügig aus. In der zweiten und dritten Sitzreihe finden Insassen bis zu einer Körpergröße von über 2,15 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 in der zweiten bzw. 1,59 m in der dritten Reihe ebenfalls üppig dimensioniert, auch das Raumgefühl fällt sehr luftig aus. Das optionale Panorama-Schiebedach lässt zusätzlich viel Licht in den Innenraum. Bei Dunkelheit wirkt der Fahrgastraum dank der Ambientebeleuchtung (64 Farben wählbar) größer, sofern man diese für 361 Euro geordert hat.



Der Fondbereich des Fahrzeugs zeichnet sich durch ein außergewöhnlich großzügiges Raumangebot aus. Die Innenbreite und die Kopf- sowie Beinfreiheit ermöglichen selbst großgewachsenen Insassen in der zweiten und dritten Sitzreihe ein komfortables Reisen.

Einzelstühle im Fond können in vis-à-vis-Stellung (Blickrichtung zueinander) positioniert und optional durch Sitzbänke ersetzt werden. Die Lehnen der Einzelstühle und der Rückbänke sind nach vorn umklappbar, wodurch sie als Ablage genutzt werden können. Gegen weiteren Aufpreis lassen sich die Sitze für Fahrer und Beifahrer entgegen der Fahrtrichtung nach hinten drehen. Gegen jeweils 561 Euro Aufpreis erhält man statt der beiden Einzelstühle in den Reihen zwei und drei jeweils eine 3er-Sitzbank. Dann kann man mit dem EQV bis zu acht Personen befördern.

⊖ Zum Ausbauen der schweren Sitze ist viel Kraft erforderlich.

## 2,2 Innenraum-Variabilität

Die Ablagemöglichkeiten im EQV sind eingeschränkt. Zum Verstauen kleinerer Gegenstände gibt es vorn große Türfächer und ein geschlossenes Fach zwischen den Sitzen. Das Fach ist allerdings recht tief angeordnet und somit samt Becherhalter schlecht erreichbar. 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.

⊕ Der EQV überzeugt mit einer guten Innenraumvariabilität - das darf man von einem Bus jedoch auch erwarten. Gerade im Fondbereich können durch das serienmäßige Schienensystem die Sitze beziehungsweise Sitzbänke nahezu beliebig verschoben, verbaut oder ausgebaut werden. Die ab Werk vorhandenen vier

## 2,1 KOMFORT

### 1,8 Federung

⊕ Standardmäßig ist der EQV mit einem konventionellen Fahrwerk (Komfortfahrwerk) ausgestattet. Gegen 2.331 Euro Aufpreis lässt sich der Bus wie im Falle des Testwagens mit der optionalen Luftfederung ausstatten. Bereits das Standardfahrwerk überzeugt mit einem guten Federungskomfort, der im Vergleich zur V-Klasse nochmals besser ausfällt. Bei Einzelhindernissen profitiert er zudem von der recht kleinen 17-Zoll-Bereifung mit vergleichsweise hoher Reifenflanke. Auf welligen Landstraßen sind die Aufbaubewegungen infolge des hohen Schwerpunkts und der

weichen Abstimmung ziemlich ausgeprägt - das gefällt nicht jedem. Etwas Abhilfe schafft hier der Sport-Modus, der die Dämpfung strafft und die Karosserie zumindest etwas beruhigen kann. Gleiches gilt für die Autobahn, wo der EQV als entspannter Gleiter überzeugt. Tiefe Bodenwellen führen aber hier zu ausgeprägten Hubbewegungen. Immerhin erfolgen sie EQV-typisch wenig dynamisch, die Aufbaubeschleunigung sind eher gering.

### 2,2 Sitze

⊕ Der EQV punktet mit einem bemerkenswert guten Sitzkomfort auf allen Plätzen. Der Testwagen ist mit dem optionalen Sitzkomfort-Paket ausgestattet, dann besitzen beide Vordersitze eine neigungsverstell- und ausziehbare Oberschenkelauflage sowie eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze. Die Lederpolster des Testwagens kosten ebenso Aufpreis wie die elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion. Die Sitze erlauben dank der vielfältigen Einstellmöglichkeiten eine angenehme Sitzposition. Dies und die

bequeme Polsterung sorgen dafür, dass sich mit dem EQV auch große Touren entspannt abspulen lassen, auch wenn der Seitenhalt nur zufriedenstellend ausfällt. Die vier Einzelsitze im Fond sind ordentlich konturiert und ebenfalls angenehm gepolstert - bequemer können Fondinsassen kaum reisen. Die Sitzposition ist dank der einstellbaren Lehnenneigung und der beidseitig höhenverstellbaren Armlehnen außergewöhnlich gut. Die optionalen Luxusitze für die erste Sitzreihe im Fond bieten Liegefunktion, Rückenmassage und Klimatisierung.

### 2,5 Innengeräusch

Der EQV bietet trotz des E-Antriebs lediglich einen durchschnittlichen Geräuschkomfort - die technischen Voraussetzungen sind als Bus mit einer entsprechend großen Karosserie einfach ungünstig. Seine Stärken kann der EQV innerorts ausspielen, wo im Gegensatz zur V-Klasse mit Verbrennungsmotor antriebsseitig kaum

etwas zu hören ist. Bei höheren Geschwindigkeiten dominieren die Abrollgeräusche der Reifen und vor allem die Windgeräusche die Klangkulisse - hier liegen EQV und V-Klasse nahezu gleichauf. Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 67,7 dB(A).

### 2,4 Klimatisierung

⊕ Der EQV verfügt ab Werk lediglich über eine teilautomatische Klimaanlage, wobei immerhin die für E-Autos typische Möglichkeit der Vorklimatisierung miteingeschlossen ist. Die Temperatur lässt sich vorwählen, Lüftungsintensität und Luftverteilung muss man jedoch manuell einstellen. Für 1.760 Euro ist eine Zweizonen-Klimaautomatik erhältlich, die jedoch mit der weiteren Option „TEMPMATIC im Fond“ verbunden ist. Für die kalten Tage ist der EQV serienmäßig mit beheizbaren Vordersitzen ausgestattet, Lenkradheizung sowie beheizbare Fondsitze kosten aufgrund der Paket-Politik teils stattlichen Aufpreis. Um die Fondinsassen vor zu starker Sonneneinstrahlung zu schützen, bietet der Bus gegen einen Aufpreis von 514 Euro getönte Scheiben ab der B-Säule. Rollos an den Seitenscheiben sind allerdings nicht erhältlich.

⊖ Die Seitenscheiben der Schiebetüren lassen sich im Gegensatz zum Vorfacelift-Modell nicht mehr öffnen. Der Luftstrom aus den neu gestalteten mittleren Lüftungsdüsen lässt sich nicht bedarfsgerecht dosieren. Mittels der seitlich angebrachten Knöpfe hat man lediglich die Möglichkeit, den Luftausströmer komplett zu öffnen oder zu schließen. Die Seitenscheiben der Schiebetüren lassen sich nicht öffnen, zudem sind die ausstellbaren Seitenscheiben in der dritten Sitzreihe nicht mehr erhältlich. Aufgrund des großen Innenraums kann es an kalten Tagen lange dauern, bis die gewünschte Temperatur erreicht ist.

## 1,4 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen

⊕ Der Asynchronmotor an der Vorderachse leistet 150 kW/204 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 365 Nm. Was zunächst nach ordentlich Leistung klingt, ist in Anbetracht des enormen Leergewichts von knapp 2,9 t doch eher bescheiden. Ein Überholmanöver auf der Landstraße gelingt dennoch erstaunlich zügig, von 60 auf 100 km/h beschleunigt der EQV in 5,8 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 7,6 s. Den Standardsprint aus dem Stand

auf 100 km/h absolviert der EQV 300 laut Hersteller in 12,1 s. Selbst oberhalb von 100 km/h legt der EQV zügig an Geschwindigkeit zu, allerdings wird die Höchstgeschwindigkeit bereits bei 140 km/h elektronisch abgeregelt. Gegen 190 Euro lässt sich diese auf 160 km/h anheben, allerdings schmilzt die Reichweite bei diesem Tempo sehr schnell zusammen.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie für einen E-Motor charakteristisch, entstehen keinerlei Vibrationen oder lästige Motorgeräusche – lediglich ein sanftes Surren des Elektromotors ist während des Rekuperierens im

Hintergrund zu hören. Vom Start weg zieht der Motor kräftig an, und seine Leistung wird gleichmäßig und gut kontrollierbar freigesetzt.

### 0,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor hat ein sehr großes Drehzahlband, weshalb der EQV wie die meisten E-Autos mit einem einstufigen Reduktionsgetriebe auskommt. Die Beschleunigung erfolgt daher ohne Rucke oder Unregelmäßigkeiten. Das Wechseln von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt funktioniert systemseitig rasch. Die Einstellung der Fahrrichtung über den rechten Lenkstockhebel ist typisch für Mercedes und unkompliziert. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Lenkrad-Paddels angepasst werden,

wobei vier Stufen von keiner bis hin zu starker Bremswirkung zur Verfügung stehen. Alternativ kann man die Rekuperationsleistung der Elektronik überlassen, die sich an Straßenverläufen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und entsprechend die Bremswirkung des Elektromotors reguliert. Die Abstimmung ist gut gelungen, weshalb der Einsatz der Fußbremse selten erforderlich ist. Die elektrische Handbremse samt Autohold-Funktion ist serienmäßig.

## 2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,0 Fahrstabilität

Wenn man mit dem EQV gemächlich unterwegs ist, genießt man ein äußerst entspannendes Fortbewegungsmittel. Wer zügiger fährt, sollte sich nicht vom Verhalten des Busses irritieren lassen. Denn kurvige Landstraßen wirken ein wenig wie eine Fahrt auf stürmischer See. Allerdings haben die deutlich ausgeprägten Aufbaubewegungen keine negativen Auswirkungen auf die Fahrstabilität. Bei abrupten Lenkimpulsen reagiert der EQV eher träge und zeigt dies durch ausgeprägte Wankbewegungen der Karosserie. Obwohl der EQV im Gegensatz zur V-Klasse Frontantrieb besitzt, ist die Traktion tadellos - das hohe Gewicht sorgt für

ausreichenden Grip an den Vorderreifen. Sollte dies einmal nicht ausreichen, greift die Traktionskontrolle sensibel ein. Im ADAC Ausweichtest kann der EQV bei der Fahrdynamik natürlich keinen Preis gewinnen, aber die Fahrsicherheit ist zufriedenstellend und letztlich nicht zu beanstanden. Im Grenzbereich untersteuert der schwere Mercedes, das ESP reduziert die Geschwindigkeit erheblich, bis der Bus wieder auf Kurs ist. Das Stabilitätsprogramm verhindert zuverlässig ein Übersteuern. Es besteht keine Kipp- oder Schleudergefahr.

### 2,6 Lenkung

Die Lenkung wirkt entkoppelt und bietet nur wenig Rückmeldung von der Straße, was jedoch zum Charakter des Fahrzeugs passt. Die nur mäßige Rückmeldung geht zu Lasten der Lenkpräzision, dennoch lässt sich der schwere Bus ausreichend zielgenau

dirigieren. 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.

### 3,1 Bremse

Im Alltag ist das Bremsgefühl unauffällig; die Ingenieure haben das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen sehr gut umgesetzt: Der Übergang ist kaum spürbar. Bei mäßigen Bremsungen übernimmt der Elektromotor diese Aufgabe, wobei er als Generator fungiert. Das Pedalgefühl ist allerdings recht weich, die Dosierbarkeit besonders kurz vor dem Anhalten nur mäßig. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h, kommt der schwere EQV im Schnitt nach 36,5 m (Durchschnittswert aus zehn Bremsungen) zum Stehen - ein zufriedenstellender Wert.

## 1,5 SICHERHEIT

### 0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die EQV überzeugt mit einer umfangreichen Ausstattung an Assistenzsystemen. Löblich: Alle verfügbaren Helferlein sind bereits ab Werk an Bord. Zum Serienumfang zählen beispielsweise die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC), der Spurwechselwarner samt Querverkehrserkennung hinten und Ausstiegswarnung sowie der Spurhalte-Assistent. Das Notbremssystem umfasst einen Kollisions- und Abstandswarner sowie jetzt auch einen Kreuzungsassistenten. Ein direktes Reifendruckkontrollsystem überwacht mit Sensoren jedes Rad. Bei einer Vollbremsung blinken zunächst die Bremslichter und ab dem Fahrzeugstillstand schaltet sich die Warnblinkanlage ein, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

⊖  Inverständlich: Im Gegensatz zur V-Klasse mit Verbrennungsmotor ist das Fahrerassistenz-Paket nicht erhältlich. Es beinhaltet einen teilautonomen Autobahnassistenten inklusive Lenkassistent sowie der automatisierten Übernahme von Tempolimits sowie des Straßenverlaufes in die ACC- und Limiter-Regelung.

### 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der EQV erzielte im Crashtest gemäß Euro-NCAP-Standard beim Insassenschutz 93 Prozent der möglichen Punkte und erreichte insgesamt fünf Sterne. Das Testergebnis (Test: 10/2014) ist mittlerweile nicht mehr gültig. Der EQV bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags sowie durchgehende Kopfairbags an den äußeren Sitzplätzen. Nach der Modellüberarbeitung sind zudem ein Zentralairbag sowie Kopfairbags für die hinteren Sitze integriert. Das Insassenschutzsystem Pre-Safe ist jetzt immer an Bord. Es zieht die vorderen Gurte straff an und schließt die Fenster sowie das Schiebedach, falls vorhanden. Die Kopfstützen vorn sind für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m geeignet. In den hinteren Sitzreihen lassen sich die Kopfstützen für Mitfahrer bis zu

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

einer Größe von 1,90 m weit genug herausziehen. Ein QR-Code (Aufkleber auf der Innenseite der Tankklappe sowie auf der gegenüberliegenden B-Säule) weist die Rettungskräfte direkt zur korrekten Rettungskarte des Fahrzeugs, um den Rettungsvorgang zu beschleunigen. Ein Gepäckraumtrennnetz, das hinter den Vordersitzen oder der ersten Sitzreihe eingehängt werden kann, ist zumindest gegen Aufpreis erhältlich.

## 1,9 Kindersicherheit

⊕ Im 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 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. Alternativ stehen für alle Fondsitze gut erreichbare Isofix-Vorrichtungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken zur Verfügung. Für den Beifahrersitz ist kein Isofix-System erhältlich, allerdings ist er serienmäßig mit einer Kindersitzerkennung ausgestattet. Ein Sensor erkennt einen montierten Kindersitz und deaktiviert automatisch die Beifahrerairbags.

⊖ Der Einklemmschutz bei den hinteren Schiebetüren setzt zu spät ein. Die maximal gemessene Schließkraft an den Schiebetüren beträgt bis zu 190 N - hier droht Verletzungsgefahr. Die Kindersicherung der Schiebetüren wird über einen leicht

## 3,4 Fußgängerschutz

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Mercedes-Benz 67 Prozent der möglichen Punkte und damit lediglich ein befriedigendes Ergebnis beim Fußgängerschutz.

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

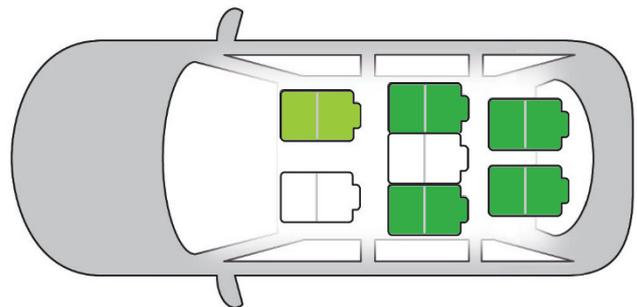
### 2,1 Verbrauch/CO2

Im Elektrozyklus des Ecotest kommt der EQV 300 auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 26,8 kWh/100 km. 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 97,2 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den EQV 300 lang eine Reichweite von etwa 360 km. Aus den 26,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 134 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest zufriedenstellende 39 Punkte. Der

⊖ Zurrösen für das Schienensystem sind lediglich gegen Aufpreis erhältlich – sie sollten in einem Bus standardmäßig an Bord sein. Der Gurtwarner bezieht die Fondplätze nicht ein, wodurch der Fahrer keine Warnung erhält, wenn sich während der Fahrt jemand im Fond abschnallt. Die hinteren Gurte sind mit einem Gurtkraftbegrenzer ausgestattet, jedoch fehlt ihnen ein Gurtstraffer.

## 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)

bedienbaren Kipphelbel betätigt. Leider ist dieser auch für den Nachwuchs kinderleicht zu bedienen.

⊕ Der EQV verfügt stets über einen Notbremsassistenten, der sowohl auf Fußgänger als auch auf Radfahrer reagiert.

Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 22, außerorts bei etwa 28 und auf der Autobahn bei etwa 30 kWh/100 km. Der EQV ist wie die meisten Elektroautos in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 400 km möglich. Auf der Autobahn hingegen sind abhängig von der Außentemperatur lediglich rund 200 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die serienmäßige Wärmepumpe helfen dabei, dass die Klimatisierung nicht zu sehr zu Lasten der Reichweite geht.

### 3,3 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 CO<sub>2</sub>-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 26,8 kWh pro

100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 109 mg/km verbunden - dafür gibt es etliche Punkte Abzug, so dass der EQV im Bereich Schadstoffe lediglich 27 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 66 Punkte insgesamt und damit drei von fünf Sternen erzielt.

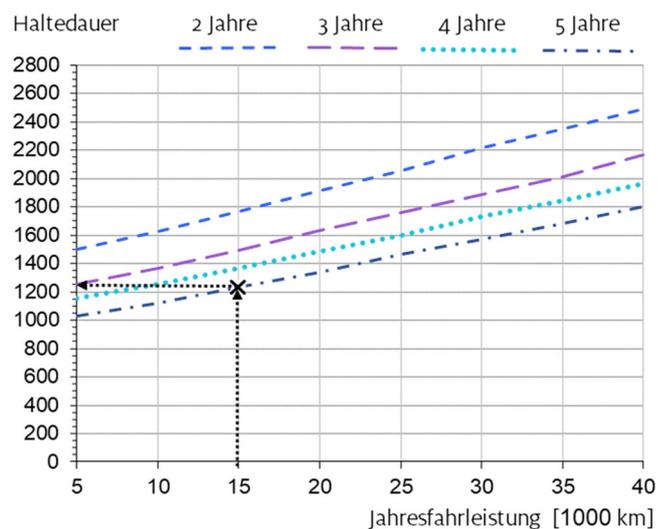
## 4,5 AUTOKOSTEN

### 4,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Die Stuttgarter verlangen für den EQV 300 in der Langversion aktuell 63.209 Euro. Damit ist der Preis im Zuge der Modellüberarbeitung deutlich gesunken - das im Sommer 2021 getestete Vorfacelift-Modell kostete noch 71.388 Euro. Gleichzeitig wurde die Serienausstattung deutlich umfangreicher (u. a. Rückfahrkamera, ACC, Kopfairbags hinten und Schiebetür jetzt Serie), allerdings weist sie immer noch einige teils gravierende Lücken auf (u. a. Aufpreis für Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer und elektrische Heckklappe). Zudem flogen einige Extras wie der automatisch abblendenden Außenspiegel links oder die ausstellbaren Seitenfenster hinten aus dem Angebot. Stattet man den Bus wie im Falle des Testwagens noch luxuriöser aus, durchbricht man rasch die 80.000-Euro-Grenze. 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 Typklasse 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. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meist der Wertverlust. Mercedes gibt auf das ganze Auto lediglich zwei Jahre Garantie, auf die Batterie acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1231 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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 rund 250 km akzeptieren, ehe die Garantie greift.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EQV 250 lang (60 kWh)	EQV 300 lang (90 kWh)
Aufbau/Türen	BU/5	BU/5
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm]	365	365
0-100 km/h [s]	10,3	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	140	140
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	27,1 kWh E	27,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/25/23	22/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	105	105
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1.176	1.216
Preis [Euro]	59.800	63.209

### 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

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	9,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sitzplätze</li> <li>Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]</li> <li>Dachlast/Anhängelast [kg]</li> </ul>	2,1 427/918/1.677 53/-
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	9,91
Herstellungsland	Spanien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	92,9
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	184

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## HERSTELLERANGABEN

Asynchronmotor vorn	
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	365 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	27,2 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	3,24 m <sup>2</sup> /0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/55 R17
Länge/Breite/Höhe	5.140/1.928/1.923 mm
Leergewicht/Zuladung	2.811/689 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1.030/4.630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/150 kg
Batteriekapazität (netto)	90,00 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Spanien, Vitoria

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h	k.A.
Drehzahl bei 130 km/h	k.A.
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	245/55 R17
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1
Wendekreis links/rechts	13,2/13,4 m
Ecotest-Verbrauch	26,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 134 g/km)
Reichweite	360 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.255 mm
Leergewicht/Zuladung	2.854/646 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1.220/2.620/4.785 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>171 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>92 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>130 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>839 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1.231 Euro		
Steuer pro Jahr	105 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/25/23		
Basispreis EQV 300 lang (90 kWh)	63.209 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.01.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	86.985 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.086 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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

Mercedes-Benz EQV 300 lang (90 kWh)

### TECHNIK (im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.331 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/2.283 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.283 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	2.283 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/638 Euro°
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/MP3/SB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	Serie/1.760 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	601 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.686 Euro
Lenkradheizung	285 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	1.168 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	3.475 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

4,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,4</b>
Verarbeitung	2,1	Fahrlösungen	2,2
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	0,7
Ein-/Ausstieg	2,3	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,9</b>
Kofferraum-Volumen	0,6	Fahrstabilität	3,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,4	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	3,1

### Innenraum

2,0

Bedienung	2,8	<b>Sicherheit</b>	<b>1,5</b>
Multimedia/Konnektivität	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Raumangebot vorn	1,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Raumangebot hinten	1,0	Kindersicherheit	1,9
Innenraum-Variabilität	2,2	Fußgängerschutz	3,4

### Komfort

2,1

Federung	1,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
Sitze	2,2	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	2,1
Innengeräusch	2,5	Schadstoffe	3,3
Klimatisierung	2,4		

Stand: April 2025  
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	80 kW
maximales Drehmoment	365 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	26,8 kWh/100km/360 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	100 kWh/90 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	97,2 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre bzw. 160.000 km/70 %

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	4/Lenkradwippen

### KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe	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	16 %
2. Warnung bei	4 %
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Stoßfänger vorn links
Entriegelung Ladekabel	Knopf an Ladeklappe, Schlüssel

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

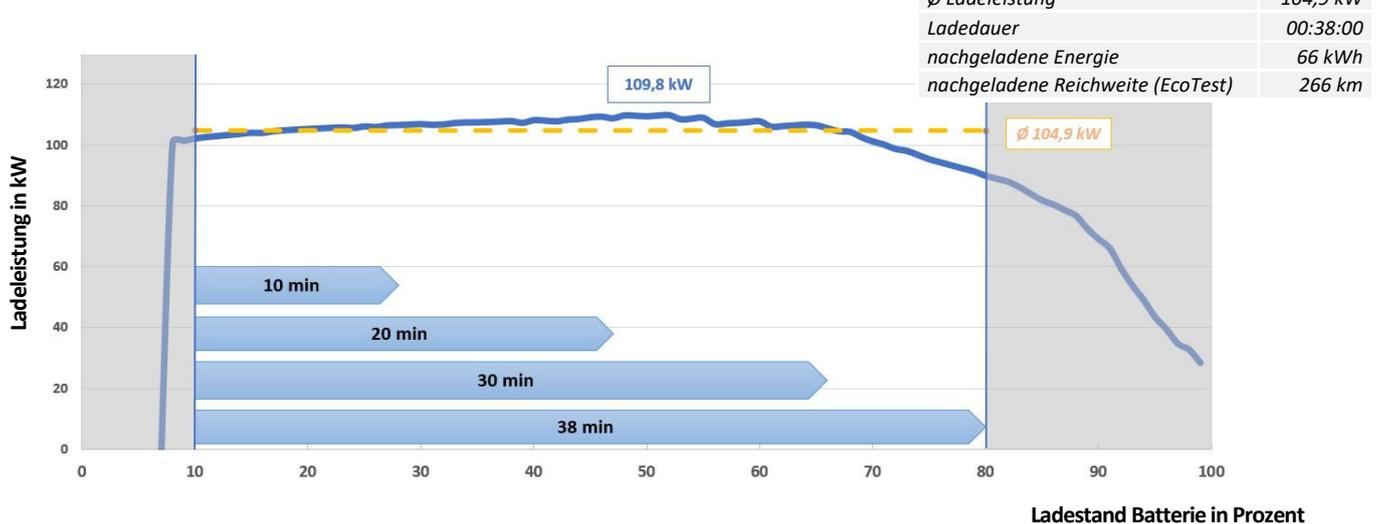
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / ⏱ zeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED an Ladebuchse)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	75 - 42,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	75 - 13 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	23,5 - 9 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 110 kW	38 min*

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE

