



## Mercedes-Benz EQE SUV 350+ Electric Art Advanced

Viertüriges SUV der oberen Mittelklasse (215 kW / 292 PS)

Mercedes lässt nichts anbrennen und erweitert sein Portfolio um ein Elektromodell nach dem anderen. Mit dem EQE SUV hat man inzwischen das vierte SUV mit Elektroantrieb im Programm. Der EQE als Technikspender ist die weniger praktische Limousine, muss sie doch mit einer kleinen Heckklappe auskommen. Die SUV-Variante kann dagegen mit reichlich Platz vor allem auf der Rückbank und dem weit besser nutzbaren Kofferraum punkten. Das lassen sich die Stuttgarter aber mit einem Preisaufschlag von fabelhaften 16.000 Euro bezahlen. Überhaupt fragt man sich, wer diese Preisvorstellungen bedienen soll, denn die getestete Variante mit 90 kWh großer Batterie kostet knapp 87.000 Euro in der Basis-Ausstattung. Mit ein paar standesgemäßen Extras liegt das Preisschild des Mercedes-Vertriebs bei über 100.000 Euro. Die Ursache ist schnell gefunden: Sinnvolle Ausstattungen sind meist an Pakete gebunden. Wer ein Head-up-Display, bessere Scheinwerfer oder einen 22-kW-Onboard-Lader möchte, muss tief in die Tasche greifen und bekommt u.U. auch ein Panorama-Schiebedach mit, welches man vielleicht gar nicht möchte. Abseits der monetären Absurditäten ist das EQE SUV ein richtig gutes Elektroauto, das dank sparsamem Antrieb über 500 km Reichweite bietet, bei Bedarf flott sprintet und sich mit sehr bequemen Vordersitzen auch für lange Strecken problemlos eignet. Nicht jedermanns Sache dürfte dabei das serienmäßige Komfortfahrwerk sein, das die richtige Harmonie zwischen Agilität und Komfort noch nicht gefunden hat; Abhilfe könnte die Luftfederung AIRMATIC schaffen, die aber neben dem üppigen Eigenpreis an eine höhere Ausstattung gebunden ist. Mit der ebenfalls optionalen Hinterachslenkung zieht ungeahnte Agilität in das EQE SUV ein. Während sich Mercedes bei der allgemeinen, nur zwei Jahre währenden Garantie knausrig zeigt, scheint das Vertrauen in die Batterie dagegen groß: Hier gibt der Hersteller zehn Jahre bis 250.000 km - das ist mal ein erfreuliches Statement.

**Konkurrenten:** u.a. Audi Q8 e-tron, BMW iX, KIA EV9, Volvo EX90.

- +** sehr gute Fahrleistungen, niedriger Verbrauch und gute Reichweite, großzügiges Platzangebot, lange Batterie-Garantie
- unharmonische Federung, geringe Anhängelast, unpraktische Türgriffe außen, enormer Preis, karge Serienausstattung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,7**

AUTOKOSTEN **4,7**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,5</b>
	Stadtverkehr	<b>4,1</b>
	Senioren	<b>3,0</b>
	Langstrecke	<b>2,4</b>
	Transport	<b>2,5</b>
	Fahrspaß	<b>1,8</b>
	Preis/Leistung	<b>3,2</b>

Ecotest ★★★★★

## 2,5

**KAROSSERIE / KOFFERRAUM**

## 1,6

**Verarbeitung**

⊕ An der Verarbeitungsqualität des EQE SUV gibt es nichts wirklich auszusetzen, sie ist in weiten Teilen gut und dem hohen Fahrzeugpreis angemessen. Die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße sind sehr gering. An vielen Stellen sind zusätzliche Gummi- und Kunststoffverkleidungen angebracht, wo man bei anderen Autos auf Schrauben, Blechfalze, Schweißnähte oder unschöne Dichtmasse blickt, wenn Türen oder Hauben geöffnet sind. Der Unterboden ist wie bei einem Elektroauto zu erwarten vollständig verkleidet und aerodynamisch optimiert.

Das Interieur wirkt nobel, im Detail aber zeigt sich wie jüngst bei allen Mercedes-Neuerscheinungen ein angesichts der aufgerufenen Preise unverständlicher Sparzwang. Die

Sonnenblenden sind weder weich geschäumt noch mit Stoff oder Leder bezogen, zudem besteht die Türverkleidung sogar vorn im unteren Bereich aus schnödem Hartplastik – in der E-Klasse findet man hier noch unterschäumten Kunststoff vor. Auch scharfe Kanten an Kunststoffteilen wie etwa am engen Schacht der induktiven Ladeschale sowie das hörbare Knarzen aus der Mittelkonsole beim Überfahren von Bodenwellen trüben den guten Eindruck ebenso wie die Türfächer, die ohne den in dieser Klasse üblichen Filzeinsatz auskommen müssen. Die verwendeten Materialien fühlen sich im Großen und Ganzen dennoch wertig an und die vielfach konfigurierbare Ambientebeleuchtung sorgt nachts für Loungeatmosphäre.

## 3,4

**Alltagstauglichkeit**

Da sich mit einem großen Mercedes-SUV viele Kilometer entspannt abspulen lassen, kommt der Reichweite eine besondere Bedeutung bei - auch beim E-Auto. Die nutzbare Batteriekapazität des EQE SUV 350+ beträgt laut Hersteller 90,6 kWh. In unserem Test waren für eine Vollladung samt Ladeverluste 107,5 kWh erforderlich. Der EQE SUV kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose ist ebenso Serie wie eines mit Typ-2-Stecker. Eine vollständige Ladung an der Haushaltssteckdose (2,3 kW bei 10 A) dauert etwa 47 Stunden und ergibt allein aufgrund der Dauer wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gut zehn Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Eine AC-Ladeleistung von bis zu 22 kW gibt es für den EQE SUV, allerdings nur gegen 1.190 Euro Aufpreis. Nochmals deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann 32 min. an einer Ladesäule, die genügend Ladeleistung bietet (mindestens 170 kW). Die maximale Ladeladeleistung (in unserem Test bis 171 kW) reduziert sich mit steigender Batterieladung (SOC), liegt zwischen 10 und 80 Prozent SOC im Schnitt bei 133 kW. Sind die Temperaturen winterlich und die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung ebenfalls reduziert, die Ladedauern verlängern sich entsprechend. Das EQE SUV kann seine Batterie jedoch zum Schnellladen vorheizen, wenn eine Ladesäule als Ziel eingegeben ist. Das kostet zwar etwas Strom (und Reichweite), es kann damit aber auch bei niedrigen Temperaturen eine hohe Ladeleistung erreicht werden. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 555 km - das ist für ein Elektroauto ein guter Wert, wenngleich dieser unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Man hat hiermit aber genug

"Puffer", um auch im Winter noch mit rund 400 km rechnen zu können. Wie immer ist gerade beim E-Auto die individuell erzielbare Reichweite sehr vom Fahrprofil und den Umgebungsbedingungen abhängig.

Das serienmäßige Navigationssystem integriert Ladesäulen in die Routenführung und kann die Energie effizient verwalten. So wird etwa die Batterie vor einem Ladevorgang vorklimatisiert, wenn dies Sinn ergibt. Aber die Planung lässt sich auch individualisieren, so kann man die gewünschten Batteriestände bei Erreichen einer Ladesäule oder des Reiseziels vorwählen. Auch gibt es einen Eco-Lademodus, der die Ladeleistung auf 100 kW begrenzt, um die Batterie zu schonen. Insgesamt ist das EQE SUV mit einem sehr durchdachten Energiemanagement versehen, das noch dazu einfach zu verstehen und bedienen ist.

⊕ Die Zuladung fällt mit 563 kg im Falle des Testwagens üppig aus und reicht für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck locker, obwohl der Wagen schon leer mehr als 2,4 t wiegt. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die Anhängerkupplung gestattet eine Stützlast von ebenfalls 100 kg – so können auf einem Heckträger auch zwei schwere Pedelects transportiert werden.

⊖ Auch von einem Elektroauto erwartet man gerade in dieser Größen- und Leistungsklasse ein gewisses Maß an Anhängertauglichkeit. Mit den unabhängig von einer eventuell vorhandenen Anhänger-Auflaufbremse maximalen 750 kg Anhängelast kann das EQE SUV diesen Anspruch jedoch nicht erfüllen, hier muss man kleine Brötchen backen oder anders gesprochen, nur kleine Anhänger mit der optionalen Anhängerkupplung ziehen.

Mit 4,86 m Länge ist das SUV sogar kürzer als die EQE

Limousine, mit 2,15 m Breite allerdings noch ein wenig ausladender als der Viertürer. Beides eher hinderliche Maße für Innenstädte, dazu kommt der große Wendekreis von 12,1 m. Optional gibt es in Verbindung mit höheren Ausstattungspaketen eine Hinterachslenkung, die den Wendekreis reduzieren kann und auch sonst die Handlichkeit des EQE SUV verbessert. Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber

## 2,7 Licht und Sicht

Dank erhöhter Sitzposition hat man prinzipiell einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Allerdings wird dieser durch die breiten Dachsäulen signifikant eingeschränkt, was sich beispielsweise in einem nur ausreichenden Ergebnis bei der ADAC Rundumsichtmessung zeigt. Wo das Auto vorn anfängt und hinten aufhört, muss man gut schätzen, wirklich einsehen kann man es kaum. Bodennahe Hindernisse kann man vorn zufriedenstellend, hinten jedoch nur mangelhaft erkennen - wichtig und hilfreich sind hier die Parksensoren rundum inkl. Parkassistent und die Rückfahrkamera (alles Serie), um niemanden und nichts hinter dem Auto zu übersehen. 360-Grad-Kameras sind grundsätzlich verfügbar, jedoch erst mit einer höheren Ausstattungslinie, so dass rund 4.000 Euro Aufpreis fällig sind.

⊕ Bereits ab Werk ist das EQE SUV mit sogenannten LED High Performance-Scheinwerfern ausgestattet. Das aufwendigere, hochauflösende Matrix-LED-Lichtsystem (DIGITAL LIGHT) mit Kurven- und Abbiegelicht sowie dynamischem Fernlichtassistenten gibt es nur für die höheren Ausstattungslinien. Es kann zudem Hinweise wie etwa einen Bagger auf die Fahrbahn projizieren, um auf eine Baustelle aufmerksam zu machen. Die Fahrbahnausleuchtung ist aber auch mit dem Basislicht gut, könnte nur etwas homogener in die Umgebung strahlen. Eine Scheinwerferreinigungsanlage fehlt, immerhin die automatische Leuchtweitenregulierung ist immer an Bord. Auch der Fernlichtassistent ist Serie, er blendet automatisch auf und ab.

Die beiden Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen Bereich, der dem Fahrer die Übersicht über den seitlichen Bereich neben dem Auto erleichtert. Dank serienmäßigem Spiegel-Paket können der Fahreraußenspiegel und der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch abblenden. Die Wischleistung der Scheibenwischer ist sehr gut, auch weil Mercedes eine geschickte Mechanik im Wischgestänge verwendet, wodurch sich das Wischfeld vergrößert.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt durch die großen Türen und die erhöhte Sitzposition prinzipiell recht bequem - allerdings

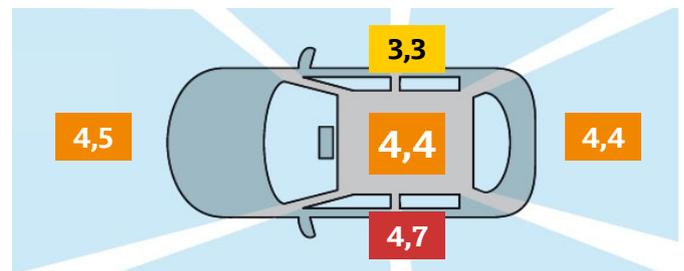
sind nicht erhältlich, ein Pannenreparaturset ist serienmäßig – dieses kann bei größeren Reifenschäden aber auch nicht weiterhelfen. Die Abdeckung des Ladeanschlusses mit einer zusätzlichen Gummikappe ist nicht nur des Preises unwürdig und völlig überholt, sondern auch unverständlich: Mercedes verwendet bei EQV und EQA eine deutlich praktischere und wertigere Scharnierlösung.



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

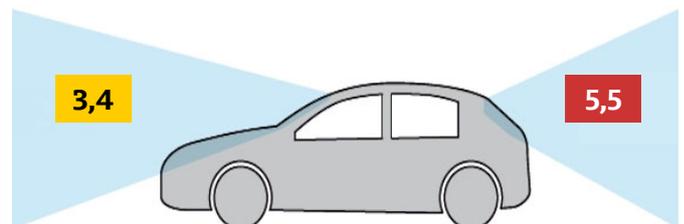
### Rundumsicht

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.



sollte man nicht die optionalen Trittbretter wie im Testwagen ordern, da sie einen überschaubaren Nutzen im Alltag haben,

die Schweller aber erheblich verbreitern und viel zu häufig damit die Beinbekleidung verschmutzen. Alle Türen werden an drei Positionen sicher offen gehalten. Bei ganz nach unten gestelltem Fahrersitz beträgt die Sitzhöhe über der Fahrbahn 61 cm. Allerdings ist der Schweller recht hoch, sodass man die Beine weit anheben muss. Immerhin ist die Schwellerhöhe innen niedrig, was das Aussteigen erleichtert. Hinten kann man problemlos von einer Seite zur anderen durchrutschen, weil kein Mittelunnel stört. Eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ist Serie, der schlüssellose Komfortzugang KEYLESS-GO erst eine Ausstattungsebene höher verfügbar,

## 2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Das EQE SUV bietet einen angemessen großen, wenngleich angesichts der Außenmaße nicht gerade üppigen Kofferraum. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 365 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 540 l oder alternativ zehn handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 770 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.405 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es weiteren Stauraum, der mit rund 110 l durchaus üppig ausfällt; dort lassen sich verschiedene Ladekabel und weiteres Zubehör problemlos unterbringen. Weiteren Stauraum unter der Fronthaube gibt es nicht.

## 2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe gibt es serienmäßig. Damit lässt sich auch die Öffnungshöhe der ausladenden Klappe begrenzen. Berührungsloses Öffnen der Klappe ist erst mit dem KEYLESS-GO-Paket möglich, das es nur in höheren Ausstattungen gibt. Ist die Heckklappe ganz offen, muss man erst ab etwa 1,95 m Körpergröße auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen.

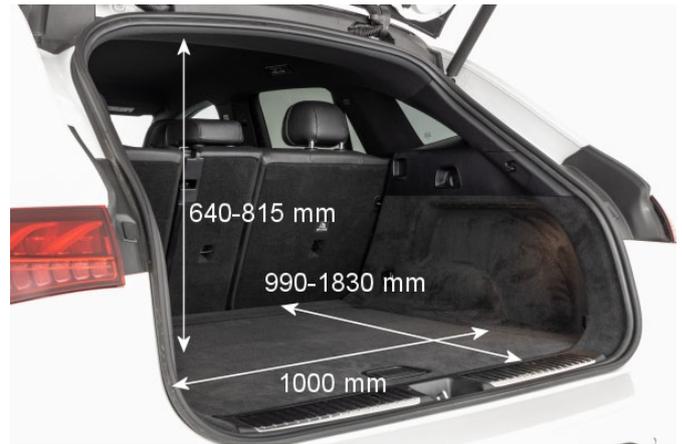
Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Ladekante liegt aber mit knapp 79 cm ziemlich hoch über der Straße - das Gepäck muss daher recht weit angehoben werden. Innen stört keine Stufe, Ladekante und Kofferraumboden sind auf einer Höhe. Bei umgeklappter Rückbank hat man einen weitgehend ebenen Ladeboden, der nur im vorderen Bereich leicht ansteigt. Das Gepäckraumrollo lässt sich unter dem Kofferraumboden verstauen. Der Gepäckraum wird von drei Lampen, zwei seitlich und einer in der Heckklappe, ausreichend erhellt.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umlegen. Das Umklappen funktioniert einfach und leichtgängig, es müssen weder Kopfstützen abgezogen noch Gurte ausgehängt werden;

dann aber Serie. Neben dem Fahrzeugschlüssel lässt sich der EQE SUV auch über die App per kompatibelem Smartphone ver- und entriegeln.

⊖ Mercedes verbaut im EQE SUV keine Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen hilfreich sein können. Die Außengriffe in den Türen fahren elektrisch aus und ein - die Technik erweist sich in der Praxis immer wieder als nervig und unpraktisch, weil die Türgriffe nicht in jeder notwendigen Situation ausgefahren sind und dann extra Handgriffe erfordern.



Gerade einmal 365 l Gepäck passen in den Kofferraum des EQE SUV. Einige Konkurrenten aus der Kompaktklasse bieten hier mehr Stauraum.



Die hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühsamen Tätigkeit.

die Entriegelung kann dabei nur von der Rückbank aus erfolgen. Beim Zurückklappen der Lehnteile muss man auf die Gurte achten, um sie nicht versehentlich einzuklemmen und dabei zu beschädigen. Vier Verzurrösen im Bereich der Rückbank und der Ladekante ermöglichen es, ein Netz zu

spannen - weil aber die vorderen Ösen etwas zu hoch angebracht sind, klappt es mit dem bodennahen Verspannen nicht. Es gibt zwei Taschenhaken und ein kleines Netz links, um Kleinigkeiten zu verstauen. Ein Schienensystem ist für das Testmodell nicht erhältlich.

## 2,3

## INNENRAUM

### 2,7

### Bedienung

Das Cockpit des EQE SUV kennt man inzwischen von zahlreichen neuen Mercedes-Modellen - es kommt auch nahezu eins zu eins im größeren EQS vor, was sicher kein Nachteil ist. Ein Touchpad oder einen Dreh-Drück-Steller gibt es in der Mittelkonsole schon eine ganze Weile nicht mehr. In immer mehr Modellen der Stuttgarter gibt es eine kleine Touchfläche, die den Fingerabdruck abscannt und so verschiedene Funktionen absichert. Dominiert wird das Cockpit durch den großen Touchscreen, über den praktisch alles bedient werden kann. Das Display ist 12,8 Zoll groß und leuchtet mit OLED-Technik. Die grafische Darstellung des Bildschirms und die Reaktionsgeschwindigkeit auf Touchbefehle sind erstklassig, die Touchflächen angenehm groß. Auch die Erreichbarkeit ist durch die recht tiefe Positionierung gut, das Ablenkungspotenzial vom Verkehrsgeschehen infolgedessen jedoch erhöht - hier mussten die Entwickler einen Kompromiss eingehen. Der immense Funktionsumfang sowie die teils recht verschachtelten Menüs haben zur Folge, dass man den Blick oftmals recht lange von der Straße abwenden muss. Auch das Multifunktionslenkrad mit seinen Touchflächen anstelle von haptischen Bedienelementen ist nicht der Weisheit letzter Schluss. Die Flächen reagieren oftmals unzuverlässig auf Berührung und haben dadurch eine deutlich stärkere Ablenkung vom Verkehrsgeschehen zur Folge als dezidierte Tasten. Durch die fehlende haptische Rückmeldung der Touchflächen muss man immer kurz schauen, ob der Befehl auch ausgeführt wurde. Hinzu kommt, dass das Multifunktionslenkrad mit 18 Bedienflächen überfrachtet ist - einige davon registrieren nicht nur Drück-, sondern auch Wischbefehle. Schmerzlich vermisst werden ein klassischer Drehregler für die Lautstärke sowie praktische Direktwahltasten für die gängigsten Hauptfunktionen (Navigation, Radio, Telefon, etc.). Die alternativ angebotene

Touchleiste unter dem Bildschirm wirkt billig und ist nur mäßig nutzbar.

Das Kombiinstrument ist ebenfalls als digitales Display ausgeführt, bietet dem Fahrer verschiedene Darstellungsmöglichkeiten und lässt sich einwandfrei ablesen. Für die elementaren Einstellungen wie Lenkrad, Sitze und Spiegel gibt es separate Bedienelemente. Eine eigene Klimabedieneinheit sucht man vergebens, jedoch bleiben die Grundfunktionen der Klimasteuerung permanent im unteren Bildschirmbereich eingeblendet.

⊖ Die Taste für die elektrische Handbremse ist wie bei Mercedes üblich links vom Lenkrad angebracht und dort im Notfall vom Beifahrer kaum zu erreichen.



Die Materialauswahl im Innenraum als auch die Verarbeitungsqualität wirken im ersten Moment nobel, können aber im Detail den hohen Anspruch nicht ganz erfüllen. Grundsätzlich ist die Logik des Bediensystems gelungen, die Ansteuerung der Funktionen durch die Touchpads am Lenkrad gelingt jedoch nicht immer auf Anhieb und lenkt vom Verkehrsgeschehen ab.

### 1,0

### Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Mercedes EQE SUV ist serienmäßig mit einem Audiosystem inklusive FM-/Digitalradio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (kabellos) ausgestattet. Ein Festplatten-Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen gehört ebenso zum Serienumfang wie Online-Dienste und Remote-Funktionen via Smartphone. Geladen werden

Smartphones oder Tablets entweder über einen der vier USB-C-Anschlüsse oder die serienmäßige induktive Ladeschale. Das Advanced Soundsystem mit elf Lautsprechern wie auch das Burmester-3D-Surround-Soundsystem sind an höhere Ausstattungslinien gebunden und kosten damit einen deutlichen Aufpreis. Immer dabei ist dagegen die sehr gute Sprachsteuerung, ein Online-Radio, die Steuerung und Abfrage

von Fahrzeugfunktionen via Smartphone-App sowie Live-Infos wie verfügbare Parkplätze. Die Routenberechnung integriert nach Bedarf Ladestationen. Updates lassen sich over-the-air aufspielen (OTA). Das Anlegen von Nutzerprofilen mit entsprechendem Schutz durch Passwort oder Fingerabdruck

ist genauso möglich wie die Fernfreigabe des Fahrzeugs für andere Nutzer.

⊖ Ein DVD- oder CD-Spieler ist selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich.

### 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis knapp 1,95 m große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Insassen ausreichen. Die Innenbreite ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl, das zwar durch die

recht wuchtig geratene Mittelkonsole etwas geschmälert wird, durch das aufpreispflichtige Panorama-Schiebedach (nicht im Testwagen) und die vergleichsweise großen Fensterflächen jedoch gewinnen kann.

### 1,8 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Reihe geht es großzügiger als in der ersten zu. So reicht die Beinfreiheit hinten für 2,10 m Menschen, selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist kaum weniger großzügig, erst ab etwa zwei Meter Körpergröße geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Das gute Raumgefühl wird durch den fehlenden Mittelunnel und die ausreichend großen Fensterflächen unterstützt. Das optionale große Panorama-Schiebedach reicht bis zur Rückbank und bringt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz.

### 3,3 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Innenraums kann das EQE SUV nicht allzu sehr punkten. Die Sitze im Fond lassen sich in Längsrichtung nicht verschieben, nur die Lehnenneigung kann in zwei Positionen variiert werden.

Ablagen findet man genügend. Vorn gibt es zwei Becherhalter, angemessen große Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole. Hinten hat der Mercedes Türfächer mit Flaschenhaltern zu bieten; in der

Basisversion gibt es in der Mittelarmlehne der Rückbank zwar einen Stifthalter, aber keine Becherhalter und kein integriertes Fach. Hinten an den Vordersitzen findet man geschlossene Lehnentaschen. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet und mit feinem Filz auskleidet.

## 2,1 KOMFORT

### 2,9 Federung

Das Standardfahrwerk ohne elektronische Regelungen im EQE SUV bewirbt Mercedes als Komfortfahrwerk. Für die höheren Ausstattungsversionen ist optional eine Luftfederung erhältlich. Die Luftfederung ist unter Umständen die bessere Wahl, weil das Komfortfahrwerk keine Einstellmöglichkeiten bietet - wer mit der gewählten recht weichen Abstimmung nicht zufrieden ist, hat keine Verstellmöglichkeiten.

Das serienmäßige Fahrwerk wirkt insgesamt wenig harmonisch. Einerseits wollte man wohl die typischen Nachteile eines SUV wie Seitenneigung abstellen. Andererseits sollte der

Mercedes-typische Komferteindruck erhalten bleiben. Das Ergebnis ist ein Fahrwerk, das zunächst spürbar auf Unebenheiten anspricht und dann merklich nachschwingt. So registriert man letztlich jede Unzulänglichkeit der Straße, wenngleich das Fahrwerk keine harten Stöße durchlässt. Jedoch kommt der Aufbau dadurch selten zur Ruhe. Innerorts werden gerade Einzelhindernisse recht deutlich durchgereicht und regen die Karosserie immer wieder an. Außerorts stützt sich das Fahrwerk deutlich gegen Seitenneigung, wodurch einseitige Einzelhindernisse den Aufbau zu einer rollenden Bewegung um die

Längsachse anregen. Auf der Autobahn kommt der EQE SUV einfach nicht zur Ruhe, sofern die Fahrbahn nicht topfeben ist. Die Insassen spüren eine ständige wogende Bewegung - man weiß teilweise nicht, woher überhaupt die Anregung von der Fahrbahn kommt. Kanten spürt man wiederum recht deutlich, die schweren Räder sind da von Nachteil. Hier kommen im

Grunde alle Nachteile zusammen, das spröde Ansprechen eines Sportfahrwerks mit den ausgeprägten Karosseriebewegungen einer komfortablen Abstimmung. Um bei aller Kritik keinen falschen Eindruck zu hinterlassen: Das Fahrwerk bietet einen ordentlichen Komfort, es fehlt ihm aber die Ausgewogenheit, die Mercedesmodelle sonst auszeichnet.

## 1,9 Sitze

⊕ Schon in der Basisversion hat das EQE SUV komfortable Sitze vorn mit vielfältigen Einstellungsmöglichkeiten zu bieten. Neben der Lehnenneigung lassen sich die Sitzhöhe und -neigung sowie die Sitzflächenlänge justieren, alles elektrisch und mit Memory-Speicher. Je eine Vier-Wege-Lordosenstütze gehört ebenso zum Serienumfang. Gegen Aufpreis hält eine Massagefunktion in die Sitzlehnen und -flächen Einzug.

Die Sitze des Testwagens sind passend geformt und bieten auch auf Langstrecken einen guten Komfort. Der Seitenhalt in sportlich genommenen Kurven fällt angemessen aus. Hinten sitzt man nicht ganz so komfortabel, es fehlt der Rückbank etwas an Konturierung. Aber auch hier lassen sich längere Strecken problemlos absolvieren. Nur nicht auf dem Mittelsitz, dieser ist für Erwachsene wenig bequem.

## 1,8 Innengeräusch

⊕ Obwohl der Testwagen ohne optionale Doppelverglasung auskommen muss, erweist er sich als ein sehr gut gedämmtes Fahrzeug. Denn bei 130 km/h wurden im Innenraum nur 64,4 dB(A) gemessen, ein angenehm niedriger Wert. Der

Elektromotor ist nur ganz leise im Hintergrund zu hören und schon bei eingeschaltetem Radio nicht mehr zu vernehmen. Auch sonst fallen weitere Fahrgeräusche oder Windgeräusche nicht weiter auf.

## 1,2 Klimatisierung

⊕ Das Mercedes EQE SUV bringt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit, die sich gegen Aufpreis auf eine Vier-Zonen-Ausführung aufrüsten lässt; dann können auch die Lüftungsintensität und die Luftmengenverteilung individuell eingestellt werden. Die Intensität des Automatikmodus kann in fünf Stufen variiert werden. Eine Sitzheizung vorn ist Serie, beheizbare äußere Fondsitze und eine Lenkradheizung sind gegen Aufpreis an Bord. Gleiches gilt für die drahtlose Frontscheibenheizung, Sitzlüftung vorn sowie eine Beduftungsfunktion. Rollos für die Seitenscheiben gibt es nicht, dafür sind stärker getönte hintere Scheiben

serienmäßig. Typisch Elektroauto: Per Standklimatisierung lässt sich die Innenraumtemperatur vorwählen, entweder über einen Timer im Auto oder direkt über die Mercedes-App. Eine effiziente Wärmepumpe für die Klimatisierung ist Serie.

⊖ Von anderen Herstellern hat es eine Unart nun auch in die obere Mittelklasse von Mercedes geschafft: Das EQE SUV hat Lüftungsdüsen (über dem Zentralsdisplay), an denen sich die Intensität des Luftstroms nicht unabhängig von der Ausströmrichtung einstellen lässt.

# 0,9 MOTOR/ANTRIEB

## 1,1 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor im Heck leistet bis zu 215 kW/292 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 565 Nm, womit das EQE SUV trotz des erheblichen Fahrzeuggewichts erstaunlich flott beschleunigt. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Mercedes mit 3,5 s im Handumdrehen. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,5 s kaum langsamer. Für das Einfädeln in den fließenden Verkehr beim Abbiegen ist die

Beschleunigung von 15 auf 30 km/h interessant - diesen kleinen Zwischenspur erledigt der EQE SUV 350+ in nur 0,7 s. Die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h gibt Mercedes mit 6,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird erst bei 210 km/h elektronisch begrenzt.

## 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche – um zumindest ein leises Surren des Elektromotors zu vernehmen, muss man schon sehr genau

hinhören und ein sehr gutes Gehör haben. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und schiebt das EQE SUV auch auf der Autobahn mit Nachdruck voran.

## 0,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt das EQE SUV kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Schaltrücke sind für den Stromer damit ein Fremdwort, die Beschleunigung verläuft sehr harmonisch und ohne jedwede Schwankungen. 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 Stufen von keiner bis starker Bremswirkung, oder man überlässt die Rekuperationsleistung

der Elektronik, die sich dann an Straßenverläufen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und entsprechend die Bremswirkung des Elektromotors reguliert. Die Abstimmung ist gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Interessant dabei: Das aktive Bremspedal bewegt sich merklich so, als ob der Fahrer bremsen würde, unter Umständen tritt man also erstmal „ins Leere“, da der EQE bereits mehr Bremspedalstellung wollte. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

⊕ Der EQE SUV 350+ hat ein sicher abgestimmtes Fahrwerk mit auf den Weg bekommen. Der Stromer lässt sich auch von Ausweichmanövern oder schnellen Spurwechseln nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der etwas längere Radstand und der niedrige Schwerpunkt sind dabei hilfreich. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken zu, bleiben aber aufgrund der ausgeprägten Seitenabstützung im Fahrwerk im Rahmen. Die Antriebsräder werden effektiv am Durchdrehen gehindert – wenn die Haftung nicht mehr ausreichend ist, greift die elektronische Traktionskontrolle schnell ein.

Beim ADAC Ausweichtest geht das EQE SUV auf Nummer sicher. Es zeigt eine spontane Reaktion auf Lenkbefehle,

stemmt sich merklich gegen die Seitenneigung. Durch starke ESP-Eingriffe wird ein kurzes kräftiges Untersteuern ausgelöst, das SUV ist aber schnell wieder lenkbar und folgt der gewünschten Richtung. Dadurch bleibt der Wagen sicher, fühlt sich aber weniger souverän an. Es tritt kein Lenkungsverhärten auf. Dynamisch und mit gezielten Lenkmanövern bewegt, fühlt sich das EQE SUV dennoch nicht so präzise an, als dass Fahrspaß aufkommen könnte. Der Schwerpunkt ist zwar spürbar niedriger als bei vielen anderen SUVs, die erhöhte Sitzposition bleibt aber, so dass insgesamt kein besonders dynamisches Fahrgefühl aufkommen kann. Die durch die teils grobe ESP-Regelung kurze ausgeprägte Untersteuerneigung ist unelegant, aber unkritisch. Echte Fahrdynamik kommt dadurch aber nicht auf.

### 2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist gelungen, sie passt zum Fahrzeug und seiner Ausrichtung. Sie ist nicht zu empfindlich oder mitteilungsfreudig, dadurch auch nicht nervös. Dennoch hat man ein gutes Gefühl und das EQE SUV damit einwandfrei im Griff. Somit fährt man im Elektro-Mercedes lange Strecken entspannt. Die Mittellage ist gut zu spüren, die Zentrierung einwandfrei. Das Lenkkraftniveau passt sich der Geschwindigkeit an und ist so dem Fahrzustand fast immer angemessen. Die Zielgenauigkeit ist auch auf kurvigen Landstraßen gut, jedoch gewöhnungsbedürftig, weil die progressive

Übersetzung der Lenkung sehr ausgeprägt ist. Um die Mittellage fühlt es sich sehr entspannt und indirekt an, mit zunehmendem Lenkeinschlag steigt dann der Lenkwinkel der Räder enorm an; gerade beim Abbiegen muss man sich konzentrieren und daran gewöhnen. Mit 2,3 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung des EQE SUV 350+ sehr direkt ausgelegt.

## 1,9 Bremse

⊕ Mercedes baut eine kräftige Bremsanlage in das EQE SUV. Aus 100 km/h kommt der Stromeer nach durchschnittlich 33,5 m zum stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein richtig guter Wert. An das Ansprechen und an die Dosierbarkeit der Bremsanlage kann man sich gewöhnen, gerade anfangs muss man sich aber mit dem etwas synthetischen Bremsgefühl anfreunden. Den Übergang zwischen Rekuperationsbremsen und den Radbremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen.

## 1,3 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist umfassend. Leider kostet vieles Aufpreis - angesichts des hohen Fahrzeugpreises sollte Mercedes insbesondere bei der Sicherheit nicht derart knausrig sein. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremssystem und erkennt auch Fußgänger. Ebenso gehört der adaptive Abstandsregeltempomat sowie der Totwinkelassistent mit Ausstiegswarnung zur Serienausstattung. Wählt man in Verbindung mit den höheren Ausstattungspaketen das Fahrerassistenz-Paket Plus, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie um einen aktiven Spurwechselassistenten erweitert. Ein Stauassistent ist bei diesem Paket ebenfalls an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Die Spurwechselautomatik führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. 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 in die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

### 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht das EQE SUV ein gutes Ergebnis von 87 Prozent der möglichen Punkte und volle fünf Sterne (Test 12/2023). Das Elektro-SUV schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit acht Airbags

## 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	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

(inkl. Fahrer-Knieairbag). Neben Front- und Seitenairbags vorn mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ist auch ein Center-Airbag zwischen Fahrer und Beifahrer an Bord; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen ebenfalls Seitenairbags zur Verfügung. Die höheninstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis knapp 1,95 m große Personen guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,80 m Größe. Die Kopfstütze hinten in der Mitte hat nur eine eingeschränkte Höhe und eignet sich daher nicht für Erwachsene.

Gegen Aufpreis lässt sich das EQE SUV mit dem präventiven Crashsystem PRE-SAFE ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: PRE-SAFE Impuls Seite kann Fahrer und Beifahrer mit einem

seitlichen Impuls auf einen Seitenaufprall vorbereiten und damit das Verletzungsrisiko reduzieren - das System kann die Person von der dem Unfall zugewandten Seite in Richtung Fahrzeugmitte bewegen.

Der Mercedes verfügt über ein automatisches Notrufsystem, das im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf an die Mercedes-Zentrale absetzt; dabei werden die wichtigsten Daten zu Position, Unfallschwere usw. übermittelt. Kann die Mercedes-Zentrale nicht erreicht werden, versucht das System die Telefonnummer 112 zu kontaktieren. Der Mercedes teilt gefährliche Situationen wie erkannte Glätte mit der Zentrale und warnt auf diese Weise andere Verkehrsteilnehmer bzw. erhält selbst entsprechende Warnungen.

Ein Kofferraumtrennnetz zur Gepäcksicherung ist als Extra erhältlich, es lässt sich hinter den Rücksitzen einspannen.

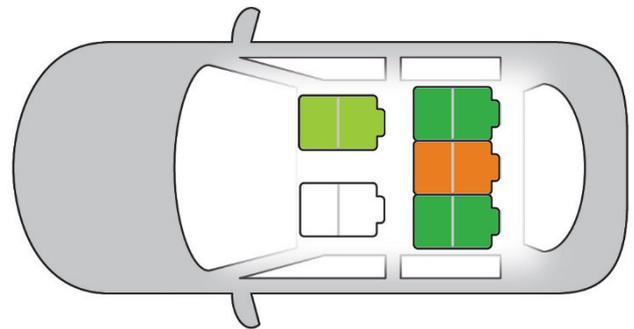
## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm bescheinigt dem EQE SUV im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 90 Prozent der maximalen Punkte (Test 12/2023). Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz wie auch auf den äußeren Fondsitzen lassen sich 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 platzeinnehmende 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.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen kleinen 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)

## 2,4 Fußgängerschutz

Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP-Norm besteht das EQE SUV mit 80 Prozent der erreichbaren Punkte - ein zufriedenstellendes bis gutes Ergebnis. Die Vorderkante der Front und die A-Säulen stellen ein erhöhtes Verletzungspotenzial dar, was eine entsprechende Abwertung mit sich bringt. Eine aktive Motorhaube wird serienmäßig verbaut. Der Not-

bremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern. Der Elektro-Mercedes macht bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h mit einem künstlichen Fahrgeräusch auf sich aufmerksam.

## 1,4 UMWELT/ECOTEST

### 0,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,2 kWh pro 100 km ermittelt - das ist

insbesondere für ein so großes und schweres Auto ein sehr guter Wert. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die

Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 90,6-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 107,5 kWh benötigt. Innerorts verbraucht der stattliche Elektro-Mercedes etwa 16 kWh, außerorts rund 21 kWh und auf der Autobahn um 20 kWh pro 100 km.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den EQE SUV 350+ mit Heckantrieb eine Reichweite von 555 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und die optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Dennoch kann auch Mercedes die Physik nicht

überlisten: Aufgrund der großen Stirnfläche steigt der Verbrauch schon oberhalb von 100 km/h deutlich an. Kälte wirkt sich ebenso reichweitenreduzierend aus. Andererseits sind bei wohligen Umgebungstemperaturen und gemüthlicher Gangart wiederum Verbräuche deutlich unter 20 kWh/100 km möglich.

Aus dem Ecotest-Verbrauch von 19,2 kWh/100 km im gemischten Betrieb errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 96 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 51 Punkte.

## 1,9 Schadstoffe

⊕ Es entstehen zwar direkt am Auto 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 Elektroauto 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 19,2 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 78 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der EQE SUV 350+ im Bereich Schadstoffe 42 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Mercedes für ein so großes und durchaus kräftiges Auto aber sehr gut da, weil er 93 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

## 4,7 AUTOKOSTEN

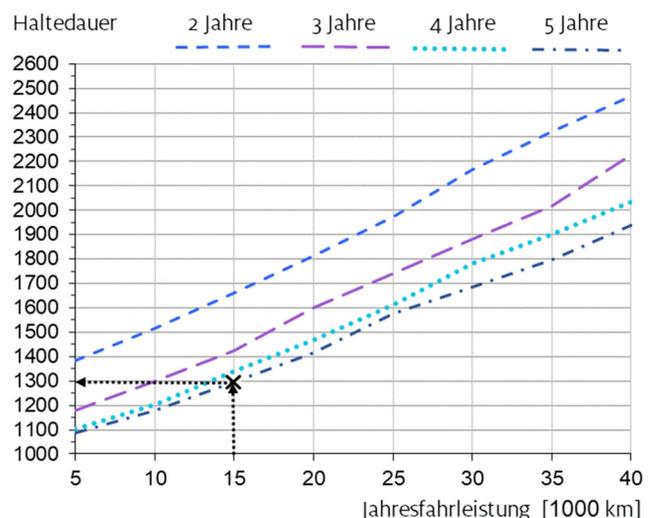
### 4,7 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Schon der Grundpreis für den EQE SUV 350+ fällt mit knapp 87.000 Euro enorm aus. Denn er kommt nur mit dem Nötigsten, was Käufer in diesem Segment erwarten. Ausgerüstet mit den in dieser Klasse üblichen und erwarteten Extras nähert sich der Kaufpreis schnell der 100.000-Euro-Marke - oder überschreitet sie problemlos. Auch für ein SUV der oberen Mittelklasse eine Menge Geld, trotz der technischen Feinheiten. Der Unterhalt ist ebenso nicht ganz billig, auch wenn die Kfz-Steuer nur 86 Euro pro Jahr ausmacht - nach 2030, denn bis dahin sind Elektroautos in Deutschland aktuell von der Kfz-Steuer befreit. Aber die Versicherung kommt sehr teuer (Teilkasko und Vollkasko Klasse 29), die günstigere Haftpflicht (Klasse 21) kann das nicht retten. Immerhin: Inspektionen sind die ersten sechs Jahre bis 90.000 km inklusive.

Knausrig zeigt sich Mercedes bei der allgemeinen Garantie, hier gibt es nur die rudimentären zwei Jahre. Wer mehr will, muss extra zahlen. Auf die Batterie gibt Mercedes extra lange zehn Jahre bis 250.000 km Gewährleistung, wobei eine Restkapazität von 70 Prozent garantiert wird. D.h. der Kunde muss zumindest eine Reichweitenreduktion von 555 km (Ecotest-Wert) auf unter 390 km akzeptieren, ehe die Garantie des Herstellers greift.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1296 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EQE SUV 300 Electric Art Advanced	EQE SUV 350+ Electric Art Advanced	EQE SUV 500 Electric Art Advanced Plus 4MATIC
Aufbau/Türen	SUV/4	SUV/4	SUV/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	215 (292)	300 (408)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	550/0	565/0	858/0
0-100 km/h [s]	7,6	6,9	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	210	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	18,3 kWh E	18,2 kWh E	18,8 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/29/29	21/29/29	21/29/29
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86	92
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1261	1299	1426
Preis [Euro]	83.479	86.811	99.841

### 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	

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	8,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	1,9 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	151/319/583
• Dachlast/Anhängelast [kg]	41/311
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	9,43
Herstellungsland	USA
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/km]	n.b.
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	n.b.

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	215 kW (292 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	109 kW
maximales Drehmoment	565 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,2 kWh/100km/559 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./90,6 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	107,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	10 Jahre, 250.000 km/n.b.

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	nein
Stufen / Einstellung	4/Schaltwippen

### KLIMATISIERUNG

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

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	50 km "Reserve, HV Batterie laden", 20 km "Reserve, HV Batterie laden" in gelb, 3 km "HV Batterie laden" in rot & Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nur DC (Eco)
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Taste am Ladeanschluss, Menü

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	nicht verfügbar
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A Serie

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

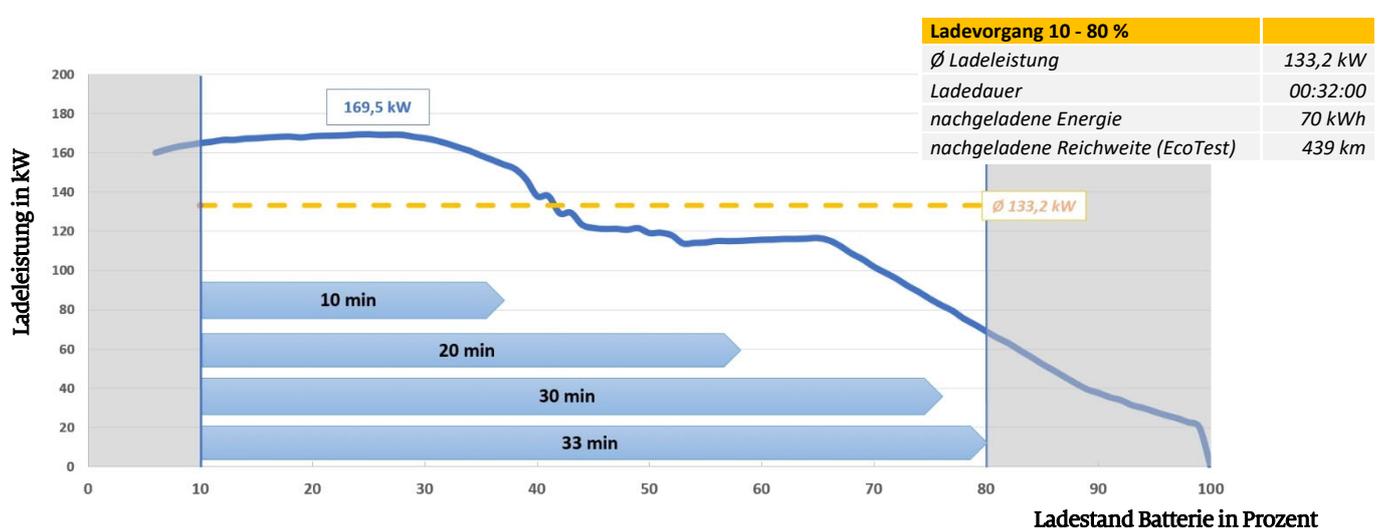
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	1,3 - 2,3 kW	82,5 - 47 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	82,5 - 14,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	26 - 10 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 170 kW	32 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	215 kW/292 PS
Maximales Drehmoment	565 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,6 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.863/1.940/1.685 mm
Leergewicht/Zuladung	2.430/545 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.675 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Batteriekapazität (netto)	90,6 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	USA, Tuscaloosa

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße Testwagen	265/40 R21 105H
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5
Wendekreis links/rechts	12,1 m
Ecotest-Verbrauch	19,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 96 g/km)
Reichweite	555 km
Innengeräusch 130 km/h	64,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	2.412/563 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/770/1.405 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>118 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>118 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>166 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>894 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1296 Euro		
Steuer pro Jahr	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/29/29		
Basispreis EQE SUV 350+ Electric Art Advanced	86.811 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.02.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	86.811 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.145 km
Auffälligkeiten/Mängel	extreme Windgeräusche ab 165 km/h

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. \* 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 (Luftfederung)	5.534 Euro (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	11.186 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/3.998 Euro (Paket)
Head-up-Display	4.748 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	3.451 Euro (Paket)

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/452 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/3.879 Euro (Paket)
Lenkradheizung	446 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	5.260 Euro (Paket)

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

### AUTOKOSTEN

4,7

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

Stand: März 2024  
Test und Text: M. Ruhdorfer