



Mercedes-Benz EQT 200 Standard Premium Plus

Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse
(90 kW/122 PS)

Mercedes treibt die Elektrifizierung seiner Modellpalette munter voran. Nach dem Bus EQV erweitert der Hochdachkombi EQT das Angebot an elektrischen Familienautos. Die technische Basis liefert dabei wie bei der Verbrennervariante, die unter dem Namen T-Klasse firmiert, der Renault Kangoo. Hier wie da sitzt an der Vorderachse ein 90 kW starker E-Motor, der seine Energie aus einem 45-kWh-Akku speist. Der Verbrauch im ADAC Ecotest fällt mit 22,2 kWh/100 km recht hoch aus, wodurch sich eine Reichweite von bescheidenen 235 km ergibt. Wer mit dem EQT auf die Autobahn geht und/oder bei tiefen Temperaturen unterwegs ist, muss nochmals deutlich früher einen Ladestopp einlegen. Trotz des kleinen Akkus dauert die Ladepause für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent SoC mit mindestens 38 Minuten recht lange - bei tiefen Temperaturen muss man aufgrund der fehlenden Akkukonditionierung noch mehr Zeit einplanen. Für die Langstrecke ist der EQT nicht gemacht, besser schlägt er sich als Zweitwagen an der heimischen Wallbox, wo er mit bis zu 22 kW laden kann. Seine Qualitäten als Familienauto haben bei der Wandlung vom Verbrenner zum Stromer im Gegensatz zur Langstreckentauglichkeit weniger gelitten: Der Innenraum überzeugt mit vielen Ablagemöglichkeiten und einem großen Gepäckabteil, auf der Rücksitzbank lassen sich auch drei Kindersitze unterbringen. Kommen wir zum Preis und damit zum größten Hemmschuh neben der geringen Reichweite. Für die Topausführung des EQT wollen die Stuttgarter heftige knapp 55.000 Euro sehen. Damit kostet er nicht nur rund 18.000 Euro mehr als die vergleichbare Benzinervariante, sondern ist auch über 11.000 Euro teurer als der französische Technikspender. **Konkurrenten:** u. a. Citroen e-Berlingo, Fiat E-Doblo, Opel Combo-e, Renault Kangoo Electric.

- ⊕ großer Kofferraum, drei Kindersitze im Fond möglich, sichere Fahreigenschaften, AC-Lader mit 22 kW Serie
- ⊖ geringe Reichweite und Ladeleistung, unhandliche Heckklappe, geringe Höchstgeschwindigkeit, sehr hoher Fahrzeugpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,2**

Zielgruppencheck

	Familie	1,9
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,2
	Transport	1,6
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★☆

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM**3,2 Verarbeitung**

Die Karosserie des EQT ist weitgehend gut verarbeitet, die Spaltmaße des Testwagens passen mit Ausnahme des Übergang vom Kotflügel zur Frontschürze. Der Unterboden könnte noch etwas Optimierung im hinteren Bereich vertragen, der vordere Teil unter dem E-Motor und seitlich ist aber gut verkleidet und geschützt. Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist zufriedenstellend. Die Materialauswahl ist wie bei Hochdachkombis auf Transporter-Basis üblich eher einfach und kostengünstig gestaltet. Bis auf den Fahrerbereich des Armaturenbretts

und die mittleren Türverkleidungen - hier kommt jeweils das neoprenartige Material "Neotex" zum Einsatz - findet man ausschließlich kratzempfindliches Hartplastik vor. Klavierlackapplikationen und Applikationen in Chromoptik werten das Interieur zudem etwas auf.

⊕ Die Motorhaube wird über zwei Gasdruckfedern offen gehalten.

3,1 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt trotz des hohen Leergewichts bei üppigen 522 kg – das dürfte selbst für eine fünfköpfige Familie samt deren Gepäck locker ausreichen.

Ein Anhänger darf bis zu 1,5 t wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt – sonst dürfen es bis zu 750 kg sein. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes sollte das reichen. Der EQT lässt sich aufgrund seiner Abmessungen recht passabel im Stadtverkehr fortbewegen, mit einer Breite von 2,15 m (inklusive Außenspiegel) nimmt er jedoch viel Platz ein. Der Wendekreis liegt bei 11,8 m – nicht gerade wenig für einen Kompaktwagen.

Die Lithium-Ionen-Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 45 kWh (Nettowert). Für eine vollständige Ladung wurden von uns inklusive Ladeverluste 52 kWh benötigt. Der Hochdachkombi ist serienmäßig mit einem CCS-Anschluss ausgestattet, der Laden sowohl mit Gleich- als auch mit Wechselstrom zulässt. So kann der Mercedes mit dem serienmäßigem Mode-3-Kabel dreiphasig mit bis zu 22 kW geladen werden - das bieten nur wenige E-Autos. Der Ladevorgang nimmt damit lediglich rund 2,5 Stunden in Anspruch. Bei Gleichstromladung (DC) ist laut Hersteller eine Ladeleistung von bis zu 80 kW möglich, in unserem Test erreichten wir an der Schnellladestation maximal 78 kW. Ab etwa 40 Prozent SOC fällt die Ladeleistung kontinuierlich ab, bei 80 Prozent beträgt die Ladeleistung noch 21 kW. Der Ladevorgang von 10 bis 80 Prozent SOC dauert

bei einer durchschnittlichen Ladeleistung von 58 kW mit 38 Minuten recht lange. Schade: Der EQT bietet keine Möglichkeit, den Akku vorzukonditionieren und die Ladeleistung bei tiefen Temperaturen damit zu erhöhen. Dass der Nasenlader (Ladeanschluss mittig an der Front) auf einem Verbrennermodell basiert, wird beim Blick auf die rechte Fahrzeugseite deutlich: Hier findet sich noch die Tankklappe, sie lässt sich allerdings nicht öffnen.

⊕ Praktisch sind die serienmäßigen zwei Schiebetüren im Fond, die den Platz zu den drei Einzelsitzen hinten freigeben. Die Dachreling beinhaltet bereits Querträger, die sich ohne Werkzeug quer einspannen und als Dachträger für 80 kg Last einsetzen lassen.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 22,2 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten) eine Reichweite von rund 235 km. Im Stadtverkehr kommt etwas weiter, bei Autobahnfahrt jedoch deutlich weniger weit. Daher taugt der EQT vorrangig als Zweitwagen, der im Stadt- oder Überlandverkehr seinen Einsatz findet. Wer den elektrischen Hochdachkombi bei artgerechter Haltung als Familientransporter mit höheren Beladungen oder für die Familienurlaubsfahrt nutzt, wird mit der bescheidenen Reichweite und der unterdurchschnittlichen Ladeleistung wenig Freude haben.

Ein Reifenpannenset ist lediglich optional zu haben. Ein Not- oder gar ein vollwertiges Ersatzrad sind erst gar nicht zu haben.

3,4 Licht und Sicht

Der EQT schneidet im Sichtkapitel zufriedenstellend ab. Das vordere Ende des Fahrzeugs lässt sich nur erahnen. Das liegt am langen Armaturenbrett und daran, dass sich die vordere Motorhaubenkante dem Blick des Fahrers entzieht – immerhin ist die Haube nicht allzu lang. Das Fahrzeugheck dagegen lässt sich durch die steile Heckklappe gut abschätzen. Der EQT

Premium Plus ist serienmäßig mit Parksensoren vorn und hinten, Rückfahrkamera sowie einem Parkassistenten ausgestattet. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist hingegen nicht erhältlich.

⊕ Dank der höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken. Der EQT ist in der Basis lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, ab dem

Level Premium sind LED-Scheinwerfern sowie Teil-LED-Heckleuchten an Bord. Der Lichtkegel des Abblendlichts ist angenehm hell, homogen und breit. Ein statischer Fernlicht-assistent, der automatisch auf- und abblendet, ist serienmäßig an Bord. Die optionalen LED-Nebelscheinwerfer übernehmen die Funktion des Abbiegelichts.

Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Immerhin verfügen die Außenspiegel über einen asphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Mercedes ein unzureichendes Ergebnis. Die im Vergleich zu den Verbrennermodellen höher positionierte Rücksitzbank erschwert die Sicht nach außen deutlich ein. Deshalb lassen sich niedrige Objekte oder Kinder hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen.

Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der EQT einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Türen sind groß und öffnen sehr weit (bis 90-Grad-Winkel), die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen in drei Positionen offen. Die Vordersitze befinden sich in bequemer Höhe (knapp 58 cm über Fahrbahn, Sitz ganz nach unten gestellt), die Schweller liegen in zufriedenstellender Höhe und besitzen eine durchschnittliche Breite.

Im Fond gibt es zwar praktische Schiebetüren, sodass man annähernd aufrecht einsteigen kann, allerdings muss man auch hinten auf den etwas erhöhten Schweller achten. Angenehm fällt auf, dass es im Fond keinen Mitteltunnel gibt und Haltegriffe über allen Türen am Dachhimmel zur Verfügung stehen – an den B-Säulen (für leichteres Einsteigen kleinerer Personen) fehlen diese allerdings.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangsystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Positiv ist jedoch, dass das Keyless-System deaktiviert werden kann.

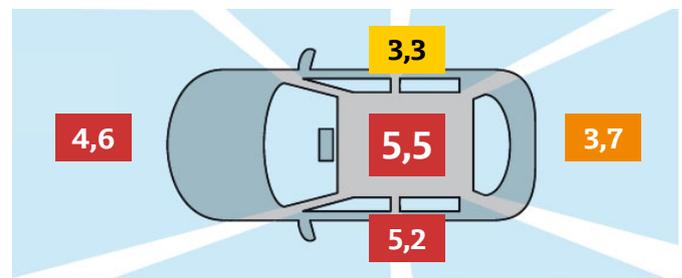
Ungünstig ist zudem, dass die beiden Schiebetüren im Anschlag nicht fest arretieren, sondern nur mittels Widerstand offen gehalten werden.



Trotz des kastenförmigen Aufbaus ist die Sicht nach hinten wegen der im Vergleich zur T-Klasse höher positionierten Rückbank und der nur teilversenkbaren Kopfstützen schlecht.

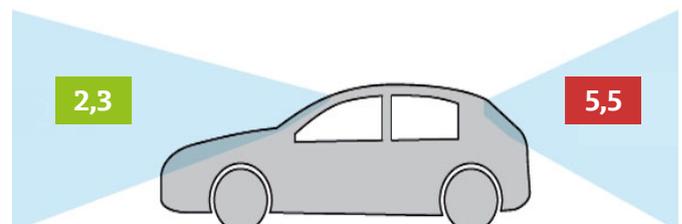
Rundumsicht

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.



1,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Der EQT kann mit seinem überdurchschnittlichen Kofferraum-Volumen punkten. Unter der Kofferraum-abdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 530 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 1.045 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 22 handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 930 l verstauen. Anders als bei den Verbrennermodellen entsteht im Falle des EQT bei umgeklappten Rücksitzen eine große Stufe, die zu Lasten des Kofferraumvolumens geht. Daher fällt das maximale Ladevolumen mit 1.990 l etwas geringer aus.



Der große und gut nutzbare Kofferraum mit 530-1990 Liter Volumen lässt keine Wünsche offen.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Bei geöffneter Heckklappe können Personen bis knapp 1,95 m Körpergröße aufrecht darunter stehen. Allerdings muss seitlich auf die Gasdruckfedern geachtet werden, die etwas im Weg stehen.

Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format und eine große Kofferraumöffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 58 cm über dem Boden, dadurch muss das Gepäck beim Beladen nicht weit angehoben werden. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche auf gleicher Höhe mit der Ladekante liegt.

⊖ Die große Kofferraumklappe lässt sich lediglich manuell öffnen, die Entriegelungstaste ist gut erreichbar. Beim Öffnen muss man jedoch rasch einen großen Schritt zurück machen, da die Klappe durch ihre Größe einen weiten Schwenkbereich hat. Auch das Schließen ist umständlich: Die Schlaufe zum Herunterziehen der Klappe ist ungünstig platziert, da man damit nicht genügend Kraft zum Schließen aufwenden kann – die Klappe muss immer von außen nachgedrückt werden, wobei die Hände schmutzig werden können. Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht.

Der Kofferraum verfügt lediglich über eine kleine Lampe, die bei Dunkelheit das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet. Anders als bei den Verbrennermodellen entsteht bei umgeklappten Rücksitzen eine große Stufe, die das Beladen mit sperrigen Gegenständen erschwert.



Die niedrige Ladekante, die große Öffnung und das praktische Format machen den Transport auch sperriger Ladung einfach.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank des Kangoo ist asymmetrisch geteilt klappbar. Das funktioniert vom Innenraum aus unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Bei vollständig nach hinten geschobenen Vordersitzen kann man die Lehnen aber nicht ganz umklappen, selbst wenn die Kopfstützen abgezogen werden. Beim

Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat kaum Ablagen für Kleingut; immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen sowie zwei Taschenhaken in den Seitenverkleidungen.

⊖ Seitenfächer sucht man im Gepäckraum ebenso vergebens, wie auch ein Fach unterhalb des Kofferraumbodens. Für das Ladekabel gibt es keinen separaten

Stauraum - weder unter der Fronthaube (Frunk) noch unter dem Ladeboden. Damit kostet das Ladekabel immer unnötig Stauraum.

2,5 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Das Cockpit wird von dem vergleichsweise kleinen 7-Zoll-Touchscreen des MBUX-Infotainmentsystems dominiert. Der ist zwar hoch montiert, aber recht weit vom Fahrer entfernt. Das gestaltet die Bedienung nicht sonderlich einfach, zumal die Touchflächen teils recht klein ausfallen. Das Bediensystem ist weitestgehend logisch aufgebaut. Der große Funktionsumfang lässt sich durch praktische und haptische Schnellwahltasten unter dem Bildschirm vereinfachen. Unterhalb befindet sich die Bedieneinheit für Grundfunktionen und die der serienmäßigen Klimaautomatik. Sie dürfte zwar etwas höher platziert sein, lässt sich aber dank der großen Drehregler und der gut erkennbaren Symbole einwandfrei bedienen – lediglich der Wählhebel ist unter Umständen etwas im Weg. Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich auch die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung befinden, blickt der Fahrer auf das gut ablesbare Kombiinstrument mit - ungewöhnlich für ein aktuelles E-Auto - konventionellen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Leistungsabgabe im bekannten Mercedes-Design. Der elektrische Kangoo dagegen ist mit einem digitalen Kombiinstrument ausgerüstet.

An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite verstellen, auch die Anpassung von Sitzen und Außenspiegeln geht intuitiv und leicht von der Hand.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Schwabe ist in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das serienmäßige Infotainmentsystem MBUX mit 7-Zoll-Display bietet FM- und Digitalradio (DAB+), USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) inklusive Auto-Update-

⊖ Die Mercedes-typischen Mini-Touchflächen auf dem Lenkrad reagieren etwas unpräzise und können hier und da ungewollte Befehle auslösen. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, da die Griffe zu weit weg sind. Die Taste für die elektrische Handbremse befindet sich wie bei den meisten Mercedes-Modellen links unten am Armaturenbrett und ist dort - etwa im Falle eines medizinischen Notfalls - für den Beifahrer kaum zu erreichen.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist akzeptabel, die Materialanmutung kann die Nähe zum Nutzfahrzeugsektor jedoch nicht kaschieren. Die Bedienung ist weitgehend funktional, allerdings können die kleinen Touchflächen am Lenkrad nicht überzeugen.

Funktion, Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto sowie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Mithilfe der Mercedes-me-App lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und -funktionen steuern.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen ist das Platzangebot beachtlich, die Kopf- und Beinfreiheit sowie der seitliche Entfaltungsspielraum sind großzügig. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht für Personen bis zu 1,95 m aus – die geradezu verschwenderische Kopffreiheit reicht sogar für deutlich

größere Personen. In Verbindung mit der Innenbreite spiegeln sich die Messwerte auch subjektiv wider, man hat ein großzügiges Raumgefühl.

3,2 Raumangebot hinten

Im EQT verbaut Mercedes eine andere Rücksitzbank als in der T-Klasse mit Verbrennungsmotoren, was zu Lasten der Beinfreiheit geht.

⊕ Im Fond fällt das Platzangebot durchschnittlich aus, was an der überschaubaren Beinfreiheit liegt. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für 1,80 m große Insassen aus. Die Kopffreiheit würde für eine Personengröße von knapp 2,15 m ausreichen. Auf der zweiteiligen Rückbank ist der Mittelsitz ausgeformt und konturiert, sodass sich drei Einzelsitze ergeben und drei Erwachsene ausreichend Platz finden. Das Raumgefühl ist auch im Fond angenehm, hier wird es allerdings durch die erhöhte Seitenlinie etwas eingeschränkt.

⊖ Ein Panorama-Glasschiebedach, das zusätzliches Licht in den Fond lässt, ist nicht verfügbar.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Im Gegensatz zu den Verbrennermodellen verfügt der EQT über eine längsverstellbare Rücksitzbank - sie lässt sich um bis zu 14 cm nach vorn schieben. Zudem lassen sich die Lehnen asymmetrisch umklappen.

Vorn findet man zahlreiche praktische Ablagen vor, eine breite Dachgalerie und ein offenes sowie ein geschlossenes Ablagefach auf der Armaturentafel. Es gibt ein separates Ablagefach für das Smartphone, ein weiteres Fach unter der Mittelarmlehne und in den kleinen Türfächern lässt sich vorn selbst eine

Ein-Liter-Flasche verstauen. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß und lässt sich weder abschließen noch kühlen. Unschön: Beim Öffnen fällt die Klappe ungedämpft auf die Beine des Beifahrers - das ist nicht Mercedes-like.

Im Fond findet man, abgesehen von kleinen Fächern in den Türen, ausklappbaren Tischen mit Becherhaltern sowie geschlossenen Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten.

3,0 KOMFORT

3,3 Federung

Der EQT ist mit einem Standardfahrwerk ausgestattet, verstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind wie bei nutzwertorientierten Hochdachkombis üblich nicht erhältlich. Das Fahrwerk macht seine Sache insgesamt recht gut und bietet einen ordentlichen Federungskomfort. Bei geringen Geschwindigkeiten spricht es recht steifbeinig auf Unebenheiten an, mit zunehmendem Tempo bessert sich das Ansprechverhalten. Auf

schlechten Landstraßen halten sich die Aufbaubewegungen in angenehmen Grenzen, nur bei regelmäßig wiederkehrenden Anregungen kommt etwas Unruhe in das Fahrzeug. Auch auf Kopfsteinpflaster schlägt sich der Hochdachkombi wacker, die Fahrt darüber ist jedoch deutlich spür- und auch hörbar.

3,2 Sitze

Die Vordersitze bieten einen passablen Seitenhalt und sind nicht zu straff gepolstert. Abgesehen von höhen-, längs- und lehnenneigungsverstellbaren Vordersitzen finden sich serienmäßig keine weiteren Anpassungsmöglichkeiten. Der Fahrersitz bietet zumindest eine elektrische Zweizeige-Lendenwirbelstütze. Eine Mittelarmlehne ist serienmäßig an Bord - höhen- oder längsverstellbar ist sie jedoch nicht.

Kritikwürdig ist die dünn gepolsterte Armauflage in den Türen, sodass bei längerer Auflage der Ellbogen schmerzt.

Die zweiteilige Rückbank ist ausreichend konturiert und selbst der Mittelsitz ist ausgeformt. Allerdings sitzt man im Fond weniger komfortabel und die Polsterung ist recht weich. Hinzu kommt, dass der spitze Kniewinkel unbequem ist und es weder an den Türen noch in der Mitte eine Armauflage gibt.

3,7 Innengeräusch

Der EQT ist wahrlich kein Leisetreter, bei Tempo 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 71,1 dB(A) - damit ist er zumindest bei hoher Geschwindigkeit sogar geringfügig lauter als die zuvor getestete Benzinervariante. Im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich geht es im Innenraum aufgrund der kaum vorhandenen Motorgeräusche hingegen leiser

zu, hier kann der Stromer seine konzeptionellen Vorteile ausspielen, auch wenn vom E-Motor ein leises Surren zu vernehmen ist. Die allgemeinen Fahrgeräusche wie Achspoltern oder Wummern auf schlechter Fahrbahn sind Transporter-typisch präsent, allerdings nicht störend laut.

2,1 Klimatisierung

⊕ Mercedes rüstet den EQT Premium Plus immer mit einer Zweizonen-Klimaautomatik aus, die über eine Umluftautomatik verfügt und den Fondbereich über Ausströmer am Ende der Mittelkonsole sowie unter den Vordersitzen klimatisiert. Serienmäßig schützen getönte Scheiben ab der B-

Säule die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung. Für kalte Tage bietet der Schwabe gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze, Lenkradheizung sowie eine beheizbare Frontscheibe. Wie bei den meisten E-Autos lässt sich der Innenraum vorklimatisieren.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Der 122 PS leistende fremderregte Synchronmotor sorgt im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich für ordentliche Fahrleistungen. Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert der Stromer E-Auto-typisch sehr spontan und nutzt sein Drehmoment von 245 Nm bereits ab der ersten Umdrehung. Der E-Motor beschleunigt den Hochdachkombi trotz des Leergewichts von knapp 1,9 t bei Bedarf recht zügig. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in etwas über einer Sekunde. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, dennoch ist die Beschleunigung von 60 auf 100 und von 80 auf 120 km/h in völlig ausreichenden 7,4

beziehungsweise 10,7 s abgeschlossen. Für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h gibt der Hersteller eine Zeit von 12,6 s an. Der Vortrieb wird bereits bei 132 km/h elektronisch abgeregelt. Das ist gerade so ausreichend, unter dem Aspekt der überschaubaren Reichweite aber durchaus sinnvoll.

Die Fahrmodustaste mit der Aufschrift "Dynamic" führt in die Irre: Sie schaltet zwischen den Modi "Comfort" und "Eco" um. Bei letzterem wird die Leistung auf 51kW/70 PS reduziert und der Vortrieb endet bereits bei 110 km/h.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass der EQT einen ausgezeichneten Antriebskomfort bietet, auch wenn bei hoher Last und starker

Verzögerung leichte Arbeitsgeräusche zu vernehmen sind. Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht zu spüren, der Motor gibt seine Leistung harmonisch und gleichmäßig ab.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EQT kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über einen konventionellen Wählhebel auf der Mittelkonsole ist für ein E-Auto eher

ungewöhnlich, funktioniert aber intuitiv und tadellos. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über den Wählhebel eingestellt werden, es lassen sich drei Stufen der Rekuperationsstärke vorwählen. "One-Pedal-Driving" ist mit dem EQT allerdings nicht möglich, da der Stromer per Rekuperation nicht bis zum Stillstand verzögert. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die darin implementierte Berganfahrfunktion.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Fahrdynamik ist nicht die Stärke des Hochdach-Kombis, der Schwabe legt dennoch eine zufriedenstellende Fahrstabilität an den Tag. Der EQT überzeugt mit einem guten Geradeauslauf und lässt sich dabei auch von ausgeprägten Spurrinnen nicht übermäßig aus der Ruhe bringen. Der Benz zeigt in zügigang durchfahrenen Kurven viel Karosserieneigung – besonders hohe Kurvengeschwindigkeiten sind ohnehin nicht möglich, da er früh beginnt über die Vorderachse zum äußeren Kurvenrand zu schieben. Hebt man in der Kurve das Gaspedal, drängt das Heck spürbar nach außen, wird durch das ESP aber rasch wieder eingefangen.

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Stuttgarter sicher, aber wenig dynamisch: Bereits beim ersten starken Anlenken bremst das ESP den Wagen ein, sodass man problemlos wieder in die ursprüngliche Fahrspur lenken kann – das spiegeln auch die Geschwindigkeiten bei der Fahrt um die Pylonen wider. Die Traktion der Vorderräder hat mit dem 122 PS starken E-Motor kaum Probleme.

2,7 Lenkung

Die Mittelstellung der Lenkung ist bei höheren Geschwindigkeiten ordentlich definiert und zufriedenstellend erföhlbar, die Lenkpräzision ist gut, leidet jedoch unter der ausgeprägten Wankneigung der Karosserie und der verzögert ansprechenden Hinterachse. Lenkt man stärker ein, setzt der EQT den Lenkbefehl zunächst in kräftige Karosseriebewegungen um. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man knapp drei Lenkradumdrehungen.

3,1 Bremse

Der Hochdachkombi erzielt lediglich durchschnittliche Verzögerungswerte und kommt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt nach 36,6 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) – ein zufriedenstellender Wert. Ansprechen und Dosierbarkeit gehen in Ordnung.

2,1 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Mercedes EQT hat zahlreiche Assistenzsysteme bereits serienmäßig an Bord wie beispielsweise Spurhalteassistent, Totwinkelwarner, Müdigkeitswarner, Verkehrszeichenerkennung und Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung sowie Fußgängererkennung.

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

Bei einer Notbremsung macht das Fahrzeug den nachfolgenden Verkehr mit blinkenden Bremslichtern aufmerksam.

⊖ Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die automatisch

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei der Insassensicherheit erreicht die T-Klasse im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 91 Prozent der möglichen Punkte (Test: 07/2022) – ein gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Schwabe damit ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein.

Mercedes stattet die T-Klasse mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Airbags für alle außen sitzenden Insassen und einem Mittenairbag aus. Die Vordersitze sind zudem mit einem verriegelnden Beckengurt ausgestattet. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig ist eine eCall-Funktion mit automatischem Notruf an Bord, die bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der Mercedes EQT bei den Crashtests gemäß Euro NCAP-Norm 91 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2022) – ein gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den Fondsitzen und auf dem Beifahrersitz universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Sämtliche Sitzplätze sind für die Montage von Kindersitzen gut geeignet, lediglich der Mittelsitz hinten bietet keine Isofix-Halterung. Auf den äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz (Beifahrerairbag deaktivierbar) lassen sich Kindersitze samt Isofix und i-Size-Freigabe ordentlich befestigen.

Auf der Rückbank können bis zu drei Kindersitze nebeneinander befestigt werden, allerdings wird der Platz dann recht eng. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

Die Kindersicherung für die hinteren Schiebetüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht so leicht von den Kindern selbst veränderbar. Ein Kinder-Innenspiegel ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Lediglich die elektrischen Fensterheber der vorderen Fenster haben einen zuverlässigen Einklemmschutz, an

3,3 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der EQT im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 69 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2022) – ein durchschnittliches Ergebnis. Während die

den Abstand zum Vordermann hält, ist bislang nicht erhältlich, soll aber zu einem späteren Zeitpunkt folgen. Gleiches gilt für den Lenkassistenten, der das Fahrzeug mittig in der Fahrspur hält.

Die Kopfstützen schützen vorn bis zu zwei Meter und hinten bis zu 1,70 m große Personen wirksam. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt.

Vier stabile Verzurrösen ermöglichen im Gepäckraum eine Ladungssicherung über Kreuz.

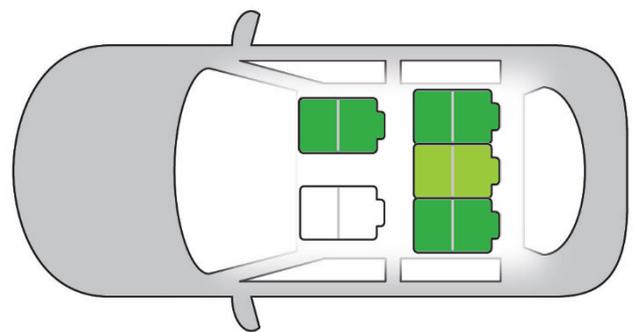
⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Ablageort und sind daher eventuell bei Bedarf nur schlecht zu erreichen.

Unterschiedliche Gepäck- sowie Trennnetze sind lediglich gegen Aufpreis erhältlich.

Fondfenster besteht durch die auftretenden Schließkräfte Einklemm- und Verletzungsgefahr. Das ist für ein Familienauto wie den EQT besonders kritikwürdig. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

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)

Motorhaube einen adäquaten Schutz für den Kopf eines angefahrenen Fußgängers bietet, bergen die steifen Windschutzscheibensäulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Zudem weist

der Stoßfänger bei einem Zusammenstoß eine erhöhte Gefahr für das Becken auf.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch

Fußgänger sowie Radfahrer und kann somit Kollisionen mit Passanten verhindern oder zumindest in ihrer Schwere abmildern.

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 22,2 kWh/100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 32 A; um die 45-kWh-Batterie (Nettowert) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 52 kWh benötigt.

Aus dem Ecotest-Verbrauch von 22,2 kWh/100 km im gemischten Betrieb errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 111 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 46 Punkte.

2,4 Schadstoffe

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

einem Stromverbrauch von 22,2 kWh/100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 90 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Stromer im Bereich Schadstoffe 36 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe sammelt der Mercedes EQT 82 Punkte und fährt damit vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest ein.

3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Mercedes verlangt für den EQT in der höchsten Ausstattungsvariante Premium Plus heftige 54.823 Euro. Der weitgehend baugleiche Renault Kangoo Electric ist in der Topausstattung Techno ab 43.500 Euro zu haben. Da sollte man sich schon genau überlegen, ob einem der Stern im Kühlergrill der Mehrpreis von über 11.000 Euro wert ist.

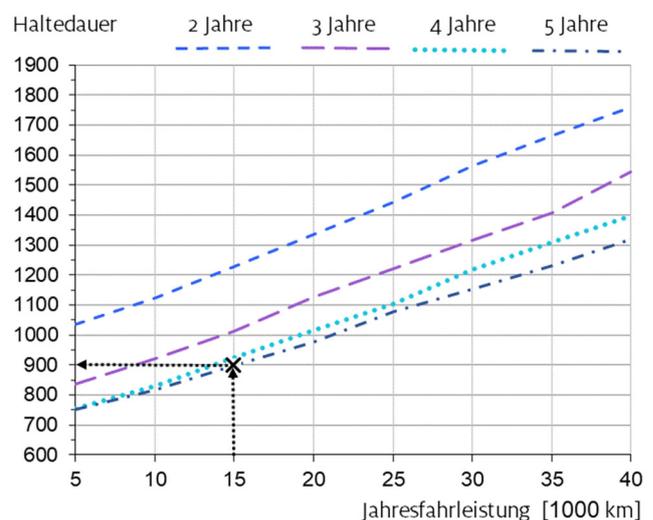
Der EQT Premium Plus ist gut ausgestattet und bringt allerlei Annehmlichkeiten wie LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera, schlüsselloser Fahrzeugzugang oder Navigationssystem bereits ab Werk mit. Die Unterhaltskosten fallen vergleichsweise niedrig aus. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 68 Euro – aber erst nach 2030, denn bis dahin sind elektrisch angetriebene E-Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind etwas erhöht (KH: 19, VK: 25, TK: 22). Die Wartungskosten sind wie bei E-Autos üblich überschaubar. Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen schwer exakt zu beziffern ist.

Die allgemeine Garantie für den Mercedes EQT beträgt zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, die Garantie gegen Durchrostung gewähren die Stuttgarter für üppige 30 Jahre. Auf das Batteriepaket gewährt Mercedes acht Jahre Garantie beziehungsweise 160.000 km – je nach dem, was zuerst eintritt.

Diese Garantie greift, wenn die Leistungseigenschaften der Batterie in dieser Zeit unter 70 Prozent des Neuzustands fallen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 899 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EQT 200 Standard Advanced Plus
Aufbau/Türen	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	90 (122)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	245/0
0-100 km/h [s]	12,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	132
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	19,4/19,4 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	858
Preis [Euro]	49.445

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	90 kW (122 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	60 kW
maximales Drehmoment	245 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	22,2 kWh/100km/236 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./45 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	52,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	n.b.
Stufen / Einstellung	3/Gangwahlhebel

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	n.b.
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Front Mitte
Entriegelung Ladekabel	Taste links vom Lenkrad

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

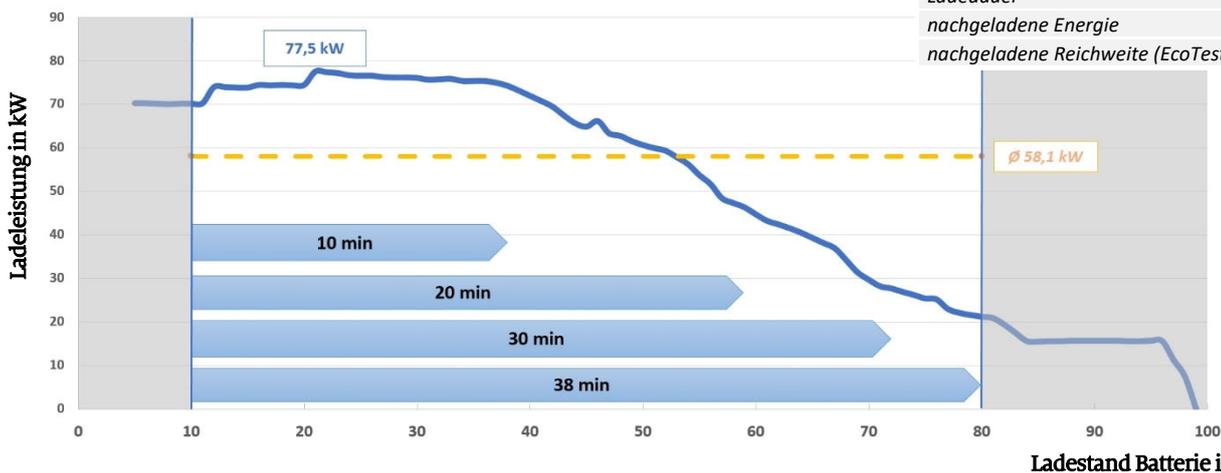
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	40,5 - 23 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	40,5 - 7 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	13 - 2,5 h
DC Schnell	CCS	-	-	bis zu 75 kW	38 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	58,1 kW
Ladedauer	00:38:00
nachgeladene Energie	32 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	166 km

NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	12,5 kWh	66 km	38%
20 min	22,1 kWh	116 km	59%
30 min	28 kWh	147 km	72%

HERSTELLERANGABEN

Fremderregter Synchronmotor vorn	
Leistung	90 kW/122 PS
Maximales Drehmoment	245 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	132 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/65 R16
Länge/Breite/Höhe	4.498/1.859/1.819 mm
Leergewicht/Zuladung	1.946/444 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	551/1.979 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Batteriegröße (netto)	45 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Frankreich, Maubeuge

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 95H
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Ecotest-Verbrauch	22,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 111 g/km)
Reichweite	235 km
Innengeräusch 130 km/h	71,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	1.868/522 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	530/930/1.990 l

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

Betriebskosten	128 Euro	Werkstattkosten	59 Euro
Fixkosten	124 Euro	Wertverlust	589 Euro
Monatliche Gesamtkosten	899 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/22		
Basispreis EQT 200 Standard Premium Plus	54.823 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.05.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.393 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.223 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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

Notenskala

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



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	222 Euro°/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	417 Euro°/-
Lenkradheizung	198 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (feststehend)	703 Euro
Metalllackierung	631 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Dezember 2023
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner