Euro NCAP Test 2023:
Mercedes-EQ EQ SUV

Fünf Sterne für den Mercedes-EQ EQ SUV



Der Mercedes-EQ EQ SUV im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell und versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags seitlich den Oberkörper und das Becken (für die zweite Sitzreihe optional), sowie die Knie des Fahrers. Zwischen den Sitzen ist ein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützt.

Der Insassenschutz ist für Erwachsene gut, das Verletzungsrisiko fast durchgehend sehr gering bis gering. Der Schutz für Kinder ist sehr gut, das Verletzungsrisiko sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung und Top-Tether-Ankerpunkten. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Das Fahrzeug verfügt über eine Kinderanwesenheitserkennung für die zweite Sitzreihe. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite wird automatisch deaktiviert, wenn ein Kindersitz montiert wird.

Der Mercedes-EQ EQ SUV ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem, mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer und einem Müdigkeitsassistenten serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse ist an Bord. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Insassenschutz für Erwachsene: 87 %

Die Fahrgastzelle des EQE SUV blieb beim versetzten Frontalaufpralltest stabil. Die Dummy-Werte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Mercedes-Benz zeigte, dass Insassen unterschiedlicher Größe und Sitzposition ein ähnliches Schutzniveau geboten wird. Der Schutz war für alle kritischen Körperbereiche des Beifahrers gut. Die Analyse der Verzögerung des gleichschnell entgegenrollenden Aufprallwagens während des Tests und die Analyse der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass der EQE-SUV bei einem Frontalaufprall ein etwas aggressiver Gegner sein würde. Beim Test gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite war der Schutz aller kritischen Körperbereiche sowohl für den Fahrer als auch für den kleineren, weiblichen Insassen auf dem Rücksitz gut oder ausreichend.

Beim Test mit der seitlich eindringenden Barriere war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut, der EQE SUV erzielte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Beim schwereren seitlichen Pfahlanprall war der Schutz für alle kritischen Körperteile gut oder ausreichend. Die Kontrolle der Auslenkung (das Maß, in dem ein Körper bei einem Seitenaufprall auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) war ausreichend. Der EQE-SUV verfügt über eine Gegenmaßnahme (Zentralairbagsystem), die Verletzungen der vorderen Insassen untereinander bei einem solchen Aufprall verhindert, im Euro NCAP-Test zeigten die Dummy-Werte einen guten Schutz. Mercedes-Benz konnte jedoch nicht nachweisen, dass der mittlere Airbag einen robusten Schutz für alle Insassengrößen bietet, was zu einer Abwertung des Ergebnisses führte.

Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrauma-Schutz. Der EQE SUV verfügt über ein fortschrittliches e-Call-System, das im Falle eines Unfalls

die Rettungsdienste alarmiert. Das Fahrzeug verfügt auch über ein System, das nach einem Aufprall die Bremsen betätigt, um Folgekollisionen zu vermeiden. Mercedes-Benz demonstrierte, dass sich die verriegelten Türen im Falle eines Sturzes ins Wasser innerhalb von zwei Minuten nach einem Stromausfall öffnen lassen, nicht aber, dass die elektrischen Fensterheber lange genug funktionieren, um den Insassen die Flucht zu ermöglichen.

Insassenschutz für Kinder: 90 %

Sowohl beim versetzten Frontal- als auch beim Seitencrashtest waren alle kritischen Körperbereiche der beiden Kinder-Dummys gut geschützt, der EQE SUV erzielte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Der Beifahrer-Airbag wird automatisch deaktiviert, wenn ein Kindersitz auf diesem Platz angebracht ist. Mercedes-Benz demonstrierte, dass dieses System zuverlässig funktionierte: Der Airbag wurde aktiviert, wenn ein Erwachsener auf dem Sitz Platz genommen hatte, wurde aber deaktiviert, wenn ein Kinderrückhaltesystem verwendet wurde.

Der EQE SUV ist mit einer Kinderanwesenheitserkennung ausgestattet, einem System, das eine Warnung ausgibt, wenn es erkennt, dass ein Kind oder Kleinkind im Fahrzeug zurückgelassen wurde. Alle Arten von Kinderrückhaltesystemen, für die der EQE SUV ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß im Fahrzeug installiert und untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 80 %

Der Schutz des Kopfes eines anprallenden Fußgängers oder Radfahrers war überwiegend gut oder ausreichend, wobei an der Basis der Windschutzscheibe und an den steifen A-Säulen ungenügende Ergebnisse verzeichnet wurden. Der Schutz des Beckens war uneinheitlich, während der Schutz des Oberschenkels, des Knies und des Schienbeins bis auf einige wenige Regionen, in denen er ausreichend war, gut war.

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Mercedes-EQ kann sowohl auf schwächere Verkehrsteilnehmer als auch auf andere Fahrzeuge reagieren. Das System schnitt bei den Tests zur Reaktion auf Fußgänger gut ab, einschließlich derjenigen, die sich beim Rückwärtsfahren hinter dem Fahrzeug befinden. Sehr gut schnitt das System bei Tests zur Reaktion auf Radfahrer ab, einschließlich des Dooring-Tests, bei dem das Auto das Öffnen der Türen verhindert oder davor warnt, wenn sich ein Radfahrer von hinten nähert. Ähnlich gut schnitt das AEB-System bei allen Tests zur Reaktion auf Motorradfahrer ab.

Sicherheits-Assistenten: 85 %

Insgesamt schnitt das autonome Notbremssystem (AEBS) des EQE SUV bei den Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge gut ab und erreichte die volle Punktzahl bei den Frontalaufprallszenarien. Ein Sicherheitsgurt-Erinnerungssystem ist serienmäßig auf den Vorder- und Rücksitzen eingebaut, aber das System zur Überwachung des Fahrerstatus schnitt nicht gut ab, da es nur die Müdigkeit des Fahrers erkannte.

Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift auch in kritischeren Situationen ein. Das Geschwindigkeitsassistenzsystem erkennt die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung, der Fahrer kann wählen, ob das System den Begrenzer automatisch einstellen soll.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

Mercedes-EQ EQE SUV

Standard Safety Equipment

2023



Adult Occupant

87%

Child Occupant

90%

Vulnerable Road Users

80%

Safety Assist

85%

SPECIFICATION

Tested Model	EQE SUV 350 4MATIC from Mercedes-EQ
Body Type	- 5 door SUV
Year Of Publication	2023
Kerb Weight	2580kg
VIN From Which Rating Applies	- W1NGM**B*PA028254
Class	Large SUV

Version 271123

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	✖
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	●	✖	✖
LATERAL CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	○
Side pelvis airbag	●	●	○
Centre Airbag	●	✖	–

	Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION			
Isofix/i-Size	–	✖	●
Integrated CRS	–	✖	✖
Airbag cut-off switch	–	●	–
Child presence detection	–	✖	●
SAFETY ASSIST			
Seat Belt Reminder	●	●	●

Version 271123

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✖
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Pedestrian - Reverse	●
Cyclist Dooring Prevention	●
AEB Motorcyclist	●
AEB Car-to-Car	●
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●
Fatigue / Distraction Detection	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 271123

ADULT OCCUPANT

Total 35.0 Pts / 87%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Frontal Impact 13.4 / 16 Pts





Mobile Progressive Deformable Barrier

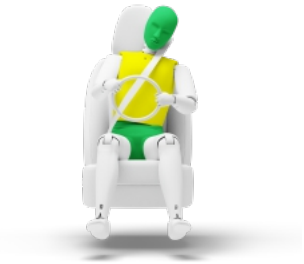


Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact 14.3 / 16 Pts



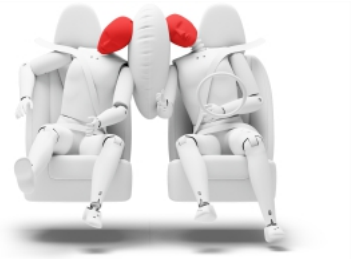
Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact 3.8 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 271123

ADULT OCCUPANT

Total 35.0 Pts / 87%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication	3.5 / 4 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant
Advanced eCall	Available
Multi Collision Brake	Available
Submergence Check	Partially compliant

Comments

The passenger compartment of the EQE SUV remained stable in the frontal offset test. Dummy numbers showed good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. Daimler showed that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different positions. Protection was good for all of the front passenger's critical body areas. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the EQE SUV would be a somewhat aggressive partner in a frontal collision. In the full-width rigid barrier test, protection of all critical body areas was good or adequate for both the driver and the rear passenger. In the side barrier test, protection of all critical body areas was good and the EQE SUV scored maximum points in this part of the assessment. In the more severe side pole impact, protection was good or adequate for all critical parts of the body. Control of excursion (the extent to which a body is thrown to the other side of the vehicle when it is hit from the far side) was adequate. The EQE SUV has a counter-measure to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts and, in Euro NCAP's test, dummy numbers showed good protection. However, Daimler were unable to demonstrate that the centre airbag provided robust protection for all occupant sizes and the result was penalised. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric analysis of the rear seats also indicated good whiplash protection. The EQE SUV has an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash. The car also has a system which applies the brakes after an impact, to avoid secondary collisions. Daimler demonstrated that if the car entered water the doors, if locked, could be opened within two minutes of power being lost but not that electric windows would remain functional long enough to allow occupants to escape.

Version 271123

CHILD OCCUPANT

Total 44.2 Pts / 90%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children 24.0 / 24 Pts

Frontal Impact 16 Pts



Lateral Impact 8 Pts



Restraint for 6 year old child: *Britax Römer KIDFIX M i-Size (OEM branded)*
Restraint for 10 year old child: *Britax Römer KIDFIX M i_Size cushion only (OEM branded)*

Safety Features 8.3 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	✖	●	✖
i-Size	✖	●	✖
Integrated CRS	✖	✖	✖
Top tether	✖	●	✖
Child Presence Detection	✖	●	●

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✖ Not available

CRS Installation Check 12.0 / 12 Pts

i-Size	Seat Position				
	Front		2nd row		
	Airbag ON	Airbag OFF	Left	center	Right
i-Size	✖	✖	●	✖	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Version 271123

CHILD OCCUPANT

Total 44.2 Pts / 90%

Isofix	Seat Position				
	Front		2nd row		
	Airbag ON	Airbag OFF	Left	center	Right
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●
	✖	✖	●	✖	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Seatbelt Attached	Seat Position				
	Front		2nd row		
	Airbag ON	Airbag OFF	Left	center	Right
	✖	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	✖	●
	✖	●	●	✖	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Version 271123

CHILD OCCUPANT

Total 44.2 Pts / 90%

Comments

In both the frontal offset and side barrier tests, good protection was provided to all critical body areas for both child dummies, and the EQE SUV scored maximum points in this part of the assessment. The front passenger airbag is automatically disabled when a child restraint is placed in that seating position. Daimler demonstrated that system worked robustly, the airbag being enabled when an adult occupied the seat but being disabled with a child restraint system. The EQE SUV is equipped with 'child presence detection', a system which issues a warning when it recognises that a child or infant has been left in the car. All of the child restraint types for which the EQE SUV is designed could be properly installed and accommodated in the car.

Version 271123

VULNERABLE ROAD USERS

Total 50.6 Pts / 80%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

VRU Impact Protection

27.1 / 36 Pts



Pedestrian & Cyclist Head	11.0 Pts
Pelvis	2.6 Pts
Femur	4.5 Pts
Knee & Tibia	9.0 Pts

VRU Impact Mitigation

23.5 / 27 Pts

System Name	Active Brake Assist
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	7 km/h

PERFORMANCE |

AEB Pedestrian

7.0 / 9 Pts

Scenario	Day time	Night time
Car reversing into adult or child		—
Adult crossing a road into which a car is turning		—
Adult crossing the road		
Child running from behind parked vehicles		
Adult along the roadside		

— Currently not tested

AEB Cyclist

7.3 / 8 Pts

Scenario	Day time
Approaching cyclist crossing from behind parked parked vehicles	
Turning across path of an oncoming cyclist	
Approaching a crossing cyclist	
Approaching a cyclist along the roadside	

Version 271123

VULNERABLE ROAD USERS

Total 50.6 Pts / 80%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Cyclist Dooring Prevention

0.8 / 1 Pts

Scenario	
Dooring a passing cyclist	information"

AEB Motorcyclist

5.4 / 6 Pts

Scenario	Autobrake function only	Driver reacts to warning
Approaching a stationary motorcyclist		
Approaching a braking motorcyclist		
Turn across the path of an oncoming motorcyclist		—

— Currently not tested

Lane Support Motorcyclist

3.0 / 3 Pts

Scenario	Day time
Changing lane across the path of an oncoming motorcyclist	
Changing lane across the path of an overtaking motorcyclist	

Comments

Protection of the head of a struck pedestrian or cyclist was predominantly good or adequate, with poor results recorded at the base of the windscreen and on the stiff windscreen pillars. Protection of the pelvis was mixed while that of the femur and of the knee and tibia was good apart from a few areas where it was adequate. The autonomous emergency braking (AEB) system of the Mercedes-Benz can respond to vulnerable road users as well as to other vehicles. The system performed well in tests of its response to pedestrians, including those behind the car when it is reversing. The system scored highly in tests of its reaction to cyclists, including dooring, in which the car prevents or warns against door opening if a cyclist is approaching from behind. Similarly, the AEB system performed well in all tests of its response to motorcyclists.

Version 271123

SAFETY ASSIST

Total 15.3 Pts / 85%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Speed Assistance

2.4 / 3 Pts

System Name	Speed Limit Assist
Speed Limit Information Function	Camera & Map
Speed Limitation Function	Intelligent ACC (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

1.4 / 3 Pts

Seatbelt Reminder

1.0 / 1 Pts

Applies To	Front and rear seats		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual	●	●	●
Audible	●	●	●
Occupant Detection	—	●	●

● Pass ● Fail — Not available

Driver Monitoring

0.4 / 2 Pts

System Name	Attention Assist
Type	Indirect monitoring
Operational From	30 km/h
Fatigue	Drowsiness

Version 271123

SAFETY ASSIST

Total 15.3 Pts / 85%

Lane Support

2.8 / 3 Pts

System Name	Active Lane Keeping Assist
Type	LKA and ELK
Operational From	45 km/h
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	GOOD
Lane Keep Assist	GOOD
Human Machine Interface	GOOD

AEB Car-to-Car

8.9 / 9 Pts

System Name	Active Brake Assist
Operational From	7 km/h
Sensor Used	camera and radar

Scenario	Autobrake function only	Driver reacts to warning
Approaching a car crossing a junction	■	■
Approaching a car head-on	■	—
Turning across the path of an oncoming car	■	—
Approaching a stationary car	■	■
Approaching a slower moving car	■	—
Approaching a braking car	■	—

— Currently not tested

Version 271123

SAFETY ASSIST

Total 15.3 Pts / 85%

Comments

Overall, the autonomous emergency braking (AEB) system of the EQE SUV performed well in tests of its reaction to other vehicles, and scored full points in the head-on test scenarios. A seatbelt reminder system is fitted as standard to the front and rear seats but the driver status monitoring system did not score highly, detecting only driver drowsiness. The lane support system gently corrects the vehicle's path if it is drifting out of lane and also intervenes in some more critical situations. The speed assistance system identifies the local speed limit, and the driver can choose to allow the limiter to be set automatically by the system.

Version 271123

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine & Transmission	Model Name/Code	Drivetrain	Rating Applies	
				LHD	RHD
5 door SUV	Electric	EQE SUV 350 4MATIC *	4 x 4	✓	✓
5 door SUV	Electric	EQE SUV 300	4 x 2	✓	✓
5 door SUV	Electric	EQE SUV 350+	4 x 2	✓	✓
5 door SUV	Electric	EQE SUV 500 4MATIC	4 x 4	✓	✓

* Tested variant

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
December 2023	Rating Published	2023 ★★★★★	✓

Version 271123