



Mercedes EQC 400 AMG Line 4MATIC

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (300 kW / 408 PS)

Die bisherigen Versuche von Mercedes, ein reines E-Auto in Serie zu verkaufen, verliefen eher zaghaft. Da gab es in den letzten Jahren die elektrische B-Klasse, die nur mit bescheidenen Verkaufszahlen aufwarten konnte. Umso wichtiger jetzt der neue EQC, der auf einer eigenen, für Elektroautos entwickelten Plattform aufbaut. Denn nun müssen für den CO₂-Flottenwert eine Menge Elektroautos verkauft werden, um keine Strafzahlungen leisten zu müssen.

Der EQC macht einen guten Eindruck, er bietet angemessen Platz, sein Innenraum wie seine Karosserie sind sorgfältig zusammengebaut und demonstrieren eine gehobene Qualität, wie man sie auch angesichts der Mercedes-Preise erwarten würde. Unterwegs gefällt der tolle Komfort, sowohl die Federung wie auch der Antrieb werden hohen Ansprüchen gerecht. Einzig das hochfrequente Surren des Antriebs mag nicht so ganz ins Bild eines Edelstromers passen. Dafür ist der Antritt vom Stand weg beeindruckend, die beiden Elektromotoren katapultieren den EQC mit Wucht nach vorn, erst deutlich über 100 km/h lässt die Vehemenz spürbar nach.

Sportliche Fahrweise quitiert dieser Mercedes mit einem erschreckenden Abschmelzen der Reichweite, trotz großer, 80 kWh "fassender" Batterie (93 kWh inkl. Ladeverluste). Fährt man gemütlich dahin, sinkt der Verbrauch zwar, bleibt aber auch dann erstaunlich hoch - den ADAC Ecotest schließt der EQC mit 27,6 kWh/100 km ab (inkl. Ladeverluste), eines der schlechtesten Ergebnisse bisheriger Elektroautos im Test. Daraus resultiert eine Reichweite von um die 330 km. Bei niedrigen Temperaturen schafft man in der Praxis kaum 300 km - über die Ursachen kann man rätseln, einer der Gründe dürfte das enorme Leergewicht von 2,5 Tonnen sein. Das Problem mit dem vergleichsweise hohen Verbrauch hatte übrigens auch schon die elektrische B-Klasse - wie auch die überschaubare Reichweite trotz vergleichsweise großer Batterie. **Konkurrenten:** Audi e-tron, Tesla Model Y.

- +** hohe Material- und Verarbeitungsqualität, gutes Platzangebot, toller Komfort, beeindruckende Fahrleistungen, umfangreiches Assistenzangebot
- enormes Leergewicht und magere Zuladung, sehr hoher Verbrauch, insbesondere bei Kälte erhebliche Reichweiteneinbußen, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **4,2**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,9
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,1

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Mercedes verarbeitet die Komponenten der Karosserie beim EQC tadellos, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist umfassend verkleidet und aerodynamisch optimiert, selbst die Aufnahmen für die Wagenheber sind unter großen Abdeckungen versteckt - sehr zur Begeisterung der Werkstätten, die zu jedem Reifenwechsel die Abdeckungen umständlich entfernen und anschließend wieder anbauen müssen.

Auch den Innenraum hat Mercedes sauber verarbeitet, die Bauteile sitzen fest und nichts klappert oder knarzt während der Fahrt. Das Bemühen um eine gute Materialqualität ist zu

sehen und zu spüren, über weite Bereiche sind die Kunststoffflächen unterschäumt (z.B. Armaturenbrett bis nach unten) und damit weich. Einige Abschnitte sind mit Leder überzogen. Erst an den hinteren Türen wird im unteren Bereich auf harten Kunststoff gesetzt. Während manche anderen Hersteller massiv am Materialfinish sparen, hält Mercedes an angemessenen Materialien noch fest - wie man sie angesichts der aufgerufenen Preise aber auch erwartet. Zwei kräftige Gasdruckfedern öffnen die Motorhaube komplett und halten sie oben.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die 80 kW-Batterie des EQC kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) kostet einen stolzen Aufpreis von 286 Euro. Allerdings dauert es Tage (über 40 Stunden), den EQC über eine Schukosteckdose zu laden - von daher ist diese Variante für den Alltag wenig interessant. Das Kabel mit Typ 2-Stecker ist dagegen Serie, entweder spiralisiert oder mit glattem Kabel. Ein Kabel kann man in passgenauer Tasche im linken Seitennetz verstauen, alternativ passen mehrere Ladekabel auch unter den Kofferraumboden.

An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung ca. 12 (bei 7,4 kW, zweiphasig 16 A). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann um die 40 Minuten an einer Ladestation, die bis 110 kW oder mehr Ladeleistung zur Verfügung stellen kann. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 27,6 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine Reichweite von gut 335 km - für ein Elektroauto an sich keine schlechte Reichweite, in Anbetracht der großen Batterie mit 80 kWh nutzbarer Kapazität aber mager. Wer viel innerorts

unterwegs ist und den EQC vorausschauend bewegt, kann auch um die 400 km weit kommen. Kalte Außentemperaturen lassen die Reichweite aber regelrecht einbrechen, die Heizung kann durchaus um die 40 km Reichweite kosten. Es ist eine Dachlast von 75 kg erlaubt. Anhänger darf der EQC auch ziehen, keine Selbstverständlichkeit bei Elektrofahrzeugen; bis zu 1,8 Tonnen sind zulässig, wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt (750 kg ohne eigene Bremsen). Die Stützlast darf bis 72 kg betragen, ein Fahrradträger selbst mit zwei Pedelecs sollte damit möglich sein. Die üppige Außenlänge von über 4,76 m und die Breite von 2.10 m (inkl. Außenspiegel) machen den EQC für die Stadt weniger geeignet, auch wenn der Wendekreis von 11,5 m angesichts der Außenmaße ein guter Wert ist.

⊖ Die Zuladung im Falle des Testwagens beträgt nur 380 kg, das reicht kaum für vier Erwachsene, selbst wenn diese auf Gepäck verzichten. Es gibt kein Reserverad oder Notrad, im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das lediglich bei kleinen Beschädigungen und auch nicht immer helfen kann.

2,2 Licht und Sicht

⊕ Dank etwas erhöhten Sitzposition ist die Sicht auf den umliegenden Verkehr gut. Ein Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind die serienmäßigen MULTIBEAM-LED-Scheinwerfer, ein Matrix-LED-Licht mit adaptiver Lichtverteilung sowie Kurven- und Abbiegelicht, das auch einen adaptiven Fernlichtassistenten umfasst. Letzterer ermöglicht über weite Strecken, nachts mit Fernlicht zu fahren; andere Verkehrsteilnehmer werden dabei durch gezieltes "Schattieren" nicht geblendet. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist im EQC allerdings nicht verbaut.

Mercedes bietet für den EQC viele Park- und Sichtassistenten, das meiste sogar ohne Aufpreis. Das Rangieren erleichtern die Einparkhilfe (vorn und hinten) sowie der darauf aufbauende Einparkassistent. Die Rückfahrkamera ist dabei, gegen Aufpreis kann man sie um drei weitere Kameras an den Seiten und der Front ergänzen, so dass ein Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive möglich ist. Die beiden Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

⊖ Die Rundumsicht wird durch die recht breiten A-Säulen sowie die wuchtigen D-Säulen beeinträchtigt. Hindernisse hinter dem Fahrzeug lassen sich aufgrund des hohen Heckabschlusses erst in größerer Entfernung erkennen - von Vorteil ist hier die serienmäßige Rückfahrkamera.

2,6 Ein-/Ausstieg

Klassisch hoch wie ein SUV baut der EQC zwar nicht, aber etwas höher als beispielsweise eine C-Klasse. Das bringt gewisse Vorteile mit, wenn es ums Ein- und Aussteigen geht - allerdings ganz im Gegenteil, wenn so breite und unpraktische Trittbretter seitlich wie am Testwagen verbaut sind, an denen man ständig entlang schleift und sich so die Beine schmutzig macht. Die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 57 cm über der Straße in idealer Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt), außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur die Schweller befinden sich recht hoch über der Straße und sind damit ein Kritikpunkt. Hinten gelingt das Ein- und Aussteigen ähnlich gut bzw. stören wenn vorhanden die Trittbretter. Am Dachhimmel gibt's vier Haltegriffe, in manchen Situationen sehr praktisch, jedoch heutzutage keine Selbstverständlichkeit. Die Umfeldbeleuchtung um das Fahrzeug, z.B. mit Lichtern unter den Außenspiegeln, ist Teil des serienmäßigen Spiegel-Pakets. Das schlüssellose Zugangssystem KEYLESS-GO kostet Aufpreis.

⊖ Letzteres besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das KELESS-GO-System kann schlüsselseitig über doppeltes Drücken auf der Fernbedienung deaktiviert werden, so dass es mit einem Funkverlängerer nicht mehr überlistet werden kann. Eigentlich sollte das System aber selbst so sicher sein, dass man als Nutzer nicht extra Sorge tragen muss, eine Diebstahlmöglichkeit des Fahrzeugs aktiv zu unterbinden. Die vorderen Türen werden an drei, die hinteren nur an zwei Positionen offen gehalten; vor allem hinten ist die Haltekraft überdies recht schwach.

2,6 Kofferraum-Volumen

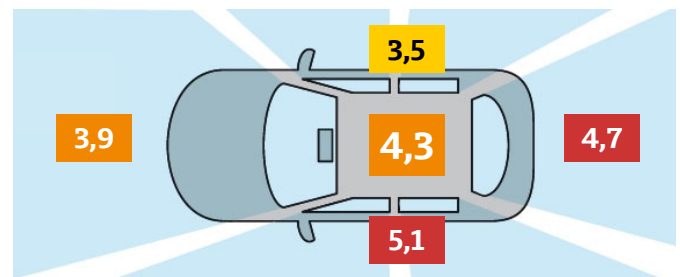
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 355 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 500 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 755 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.230 Liter Volumen zur Verfügung. Unter dem doppelten



Breite Dachsäulen, die Fondkopfstützen und die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

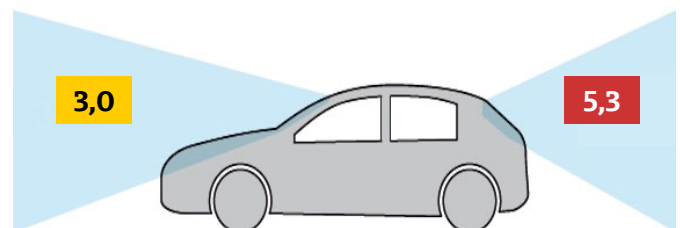
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Zwar passen nur 355 l in den Kofferraum des EQC, aber kleine Utensilien wie die Ladekabel finden unter dem Kofferraumboden Platz.

Ladeboden gibt es etwa 80 Liter weiteren Stauraum, beispielsweise für den Laderaumrollo und verschiedenen Ladekabel.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen, dafür verbaut Mercedes einen elektrischen Antrieb serienmäßig. Gegen Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei diese auf einen angedeuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Selbst knapp 1,95 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten nur auf das etwas absteigende Schloss achten, das aber mit Kunststoff geschützt ist.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das Umlegen der dreigeteilten Rücksitzlehne geht leicht von der Hand. Nach Tastendruck im Kofferraum klappen die federvorgespannten Lehnen um und schaffen eine weitgehend ebene Ladefläche. Das Aufstellen der Lehnen erfordert allerdings einen etwas erhöhten Kraftaufwand. Kleinkram

Die Ladekante liegt hohe 77 cm über der Straße - wenig praktisch, Gepäck muss beim Einladen weit angehoben werden. Kofferraumboden und Ladekante liegen aber praktisch in einer Ebene, was das Ausladen wiederum erleichtert. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Er ist außerdem einwandfrei ausgeleuchtet, es gibt links und rechts in den D-Säulen je eine Lampe und oben in der Klappe. Eine Besonderheit bei Mercedes: Optional kann man den Kofferraumboden absperren und so Ladegut darunter separat sichern (Ablage-Paket).

lässt sich unter dem Kofferraumboden oder links in einem Netz im Kofferraum verstauen, auch stehen Taschenhaken zur Verfügung. Optional gibt es noch ein Kofferraumtrennnetz (Haltepunkte am Dachhimmel vorhanden) sowie ein Schloss für das Ablagefach unter dem Kofferraumboden.

2,1 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Mercedes bietet auch im EQC sein neues Bediensystem MBUX an. Es gibt zwei große Displays, einmal hinter dem Lenkrad und einmal über der Mittelkonsole. Der Fahrer hat die Wahl, ob er Befehle über die beiden Touchflächen am Lenkrad, das Touchpad auf der Mittelkonsole, die Touchfunktion des Infotainmentsystems selbst oder die Sprachsteuerung eingibt, wobei man mit letzterer nicht alle Funktionen des Fahrzeugs, jedoch deutlich mehr als früher ansteuern kann (z.B. Sitzheizungen, Headup-Display).

Die Bedienstruktur des Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell. Die Handhabung mit den beiden Touchtasten in den Lenkradspeichen ist allerdings gewöhnungsbedürftig, wenn auch besser als bei älteren Mercedes-Modellen. Man muss sich während der Bedienung konzentrieren, was zu längeren Ablenkungszeiten führt. Das betrifft auch den Bordcomputer bzw. die Funktionen des digitalen Kombiinstrument, das sich mit der linken Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Hilfreich sind die Direktwahltasten auf der Mittelkonsole und rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkereglere - ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch.

Abgesehen davon gibt die Bedienung des EQC kaum Rätsel auf.

Die verbliebenen Schalter im reduzierten Cockpit sind gut erreichbar, die Klimabedieneinheit günstig positioniert und damit gut zu bedienen. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur über Wipptasten und der Wert wird nicht direkt im Bedienteil, sondern dauerhaft unten im Infotainmentdisplay eingeblendet.



Der Mercedes EQC überzeugt mit einer sehr hohen Verarbeitungsqualität und hochwertiger Materialanmutung. Aufgrund des gewaltigen Funktionsumfang erfordert die Bedienung allerdings eine gewisse Gewöhnung.

⊕ Hat man sich mit den Eingabemethoden und den Menüstrukturen angefreundet, kann man mit der Bedienung im Allgemeinen wie im Speziellen gut zurecht kommen. Der Funktionsumfang ist gewaltig, es gibt aber auch viele Automatikfunktionen, die gut abgestimmt sind und denen man guten Gewissens die Steuerung überlassen kann. Alle Schalter und Tasten sind vorbildlich beleuchtet. Einzig die

Lüftungsdüsen bleiben nachts im Dunkeln, so schön illuminiert im Rahmen der Ambientebeleuchtung wie beispielsweise in der B-Klasse werden sie nicht.

⊖ Der Knopf für die Handbremse ist an Mercedes-klassischer Stelle platziert, vor dem linken Knie des Fahrers und damit für andere Mitfahrer in einer Notsituation nicht ohne weiteres erreichbar.

1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Infotainment-Ausstattung im EQC ist recht umfangreich, die eine oder andere Lücke gilt es aber durch Optionen zu schließen, um wichtige Eigenschaften nicht zu vermissen. Dazu gehört beispielsweise der DAB+ Empfang, der heutzutage eigentlich Standard sein sollte; immerhin ist der EQC standardmäßig dafür vorbereitet, so dass DAB+ auch später ohne einen teuren Umbau hinzukaufen werden kann. Serienmäßig ist im EQC ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung und das Navigationssystem samt Konnektivitätsdiensten wie Live-Traffic, die drei Jahre kostenfrei inklusive sind. Audiodateien lassen sich über die Bluetooth- und USB-Schnittstelle abspielen. Wer die Inhalte seines Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay spiegeln möchte, kann die Schnittstellen Apple CarPlay oder Android Auto ordern (Aufpreis). Aufgerüstet werden kann das Daimler-Elektroauto u. a. einer Augmented Reality-Funktion. Anstatt der Navikarte wird bei Abbiegesituationen das von einer zusätzlichen Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt. Außerdem steht noch ein TV-Tuner und ein Garagentür-Öffner

in der Optionsliste. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung zum bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen; für die ersten drei Jahre sind viele Dienste kostenfrei inklusive.

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich aktuell noch in Grenzen hält: Im Moment können nur wenige Mercedes-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteissituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle sollen in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen können.

⊖ Ein CD-Laufwerk oder ein AUX-Anschluss sind nicht mehr verfügbar, ebenso handelt es sich bei allen USB-Schnittstellen um USB-C, das heißt, die bisher bei Handys mitgelieferten Kabel mit Standard-USB-Anschluss (z.B. für das Ladegerät) passen hier nicht. Aber Mercedes bietet Abhilfe in Form eines Adapterkabel-Sets - für bescheidene 60 Euro Aufpreis.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der EQC bietet vorn relativ viel Platz. Die Sitze lassen sich für über zwei Meter große Menschen weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit reicht ebenfalls für etwa zwei Meter Körpergröße aus. Der Innenraum ist vorn breit genug

ausgelegt, das Raumempfinden wird nur durch das vergleichsweise hoch aufbauende Armaturenbrett und mächtige Mittelkonsole etwas geschmälert; gegen Aufpreis gibt es ein großes Glas-Panoramaschiebedach.

2,6 Raumangebot hinten

Hinten geht es etwas knapper zu, wobei auch das relativ ist. Denn selbst wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Menschen eingestellt sind, reicht dahinter die Beinfreiheit noch immer für fast 2,1 m große Leute. Lediglich die Kopffreiheit ist knapper bemessen, hier geht man ab etwa 1,90 m Größe auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite großzügig, für drei Erwachsene wird es etwas eng - für kurze Strecken geht es aber. Das Raumgefühl ist angenehm, nur der Kopf befindet sich recht nah an der C-Säule; das optionale Panorama-Schiebedach bietet auch über den Rücksitzen eine Glasfläche, die viel Helligkeit hinein lässt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von ca. 1,90 m Platz.

2,7 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig gibt es eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne und eine Mittelarmlehne, die zwei Becherhalter und ein kleines Fach beherbergt. Eine verschiebbare Rückbank oder eine umklappbare Beifahrersitzlehne sind nicht verfügbar. Die Möglichkeit, wie im GLC die Lehne in zwei Positionen arretieren zu können, bietet der EQC nicht. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-

Flaschen problemlos auf. Im Fond sieht es mit Ablagemöglichkeiten auch nicht so schlecht aus, die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig und fassen sogar Ein-Liter-Flaschen. Es gibt besagte Becherhalter in der Mittelarmlehne und Taschen an den Rückseiten der Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten, zerklüftet und nicht klimatisiert, aber beleuchtet, abschließbar und innen mit feinem Filz überzogen

2,0 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Für den EQC gibt es nur das AGILITY CONTROL Fahrwerk mit selektivem Dämpfungssystem - was so hochtechnisch beworben ist, beschreibt lediglich ein konventionelles Fahrwerk ohne adaptive Dämpfer, welche für den Elektro-Mercedes nicht lieferbar sind. Allerdings gehen die elektronischen geregelten Fahrwerkskomponenten im Alltag nicht ab, denn Mercedes hat bei der Fahrwerksabstimmung ein geschicktes Händchen gezeigt, so dass der EQC in allen Lebenslagen einen guten und langstreckentauglichen Komfort bietet. Die sportliche Fahrweise liegt ihm freilich nicht so sehr, dann wankt die Karosserie spürbar - das passt aber ohnehin nicht so gut zum gediegenen Charakter des Fahrzeugs. Der EQC fährt innerorts entspannt über schlechte Straßen, das

Fahrwerk absorbiert einzelne Absenkungen genauso wie Bodenwellen gut - freilich spürt der aufmerksame Fahrer die hohen ungefederten Massen, die sich unter anderem durch die großen Räder ergeben. Kopfsteinpflaster verursacht leichte Vibrationen im Lenkrad und etwas Wummern im Innenraum, sonst ist das kein Problem. Ausgeprägte Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel werden gut abgefedert. Auf der Landstraße geht es komfortabel weiter, wellige Fahrbahnen bringen zwar etwas Unruhe in den Aufbau, Kanten und Frostaufbrüche kommen aber nur stark gedämpft bis in den Innenraum durch. Auf der Autobahn ist ebenso ein hoher Fahrkomfort geboten, der einen entspannt von A nach B kommen lässt.

2,0 Sitze

⊕ Im EQC ist serienmäßig das Sitzkomfort-Paket verbaut. Damit sind die beiden Vordersitze nicht nur in der Höhe einstellbar, sondern verfügen auch über eine elektrische Sitzneigungseinstellung sowie eine ausziehbare Beinauflage. Zusätzlich sind Vierwege-Lordosenstützen verbaut. Eine Memoryfunktion sowie vollelektrisch verstellbares Gestühl sind optional bestellbar. Ebenfalls in der Optionsliste: eine Massagefunktion für den Rückenbereich.

Die Sitze des Testwagens sind passend geformt und bieten auch auf Langstrecken einen guten Komfort. Der Seitenhalt in sportlich genommenen Kurven fällt zufriedenstellend aus. Hinten sitzt man nicht ganz so komfortabel, vor allem die Beinauflage ist besonders lang. Aber auch hier lassen sich längere Strecken problemlos absolvieren. Nur nicht auf dem Mittelsitz, dieser ist etwas unbequem.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der neue EQC erweist sich als angenehm leises Reiseauto. Diesen Eindruck im Innenraum bestätigen auch die Messwerte. Selbst bei Tempo 130 km/h herrscht nur ein Geräuschpegel von 64,9 dB(A). Von der Antriebseinheit ist kaum etwas zu hören, nur ein leises Summen dringt bis in den Innenraum; das ist zwar dezent, könnte empfindliche Naturen

aber stören und ist für ein Premium-Elektroauto ungewöhnlich. Allgemeine Fahrgeräusche während der Fahrt drängen sich nicht in den Vordergrund, die Abrollgeräusche bleiben moderat. Auch Windgeräusche sind zwar leise zu vernehmen, aber nicht auffällig.

1,8 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk ist der Mercedes EQC mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es eine Drei-Zonen-Klimaautomatik, mit der sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung für beide Vordersitze separat eingestellt werden können. Auch ein Luftgütesensor samt automatischer Umluftsteuerung sowie ein Aktivkohlefilter zur Geruchsreduktion zählen zum Ausstattungsumfang der Drei-Zonen-Klimaautomatik. Gegen weiteren Aufpreis gibt es zudem das AIR-BALANCE-Paket

inklusive Ionisierung, welches nochmals für eine verbesserte Luftfilterung samt Beduftung sorgen soll. Sitzheizung vorn wie hinten sowie Sitzlüftung vorn kosten Aufpreis. Ebenfalls optional sind Lenkradheizung sowie getönte Scheiben hinten und Scheibenrollos für die hinteren Türen. Die Standklimatisierung dagegen ist serienmäßig enthalten, über Vorprogrammierung oder die App-Steuerung kann so der Innenraum schon vor der Fahrt auf Wunschtemperatur gebracht werden.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

⊕ Nur 0,6 Sekunden vergehen von 15 auf 30 km/h und lediglich 2,5 Sekunden von 60 auf 100 km/h - diese Zahlen verdeutlichen, wie brachial der EQC beschleunigen kann. Etwa bis Landstraßentempo drückt das Mercedes-Elektroauto seine Passagiere in die Sitze als gelte es, dem Weltuntergang zu entfliehen - dank Allradantrieb und fein austarierter Traktions-

kontrolle scheinbar mühelos. Darüber dann wird die Beschleunigung spürbar moderater, aber immer noch standesgemäß selbst für einen Sportwagen. Mercedes verspricht eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 5,1 Sekunden, bei 180 km/h wird elektronisch abgeregelt.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen und das Ansprechen auf Leistungsbefehle geschieht verzögerungsfrei. Die Motoren geben dabei ihre Leistung sehr gleichmäßig ab und insbesondere unter 100 km/h mit beeindruckendem

Nachdruck. Erst bei Autobahngeschwindigkeiten und hohen Drehzahlen lässt der Beschleunigungsdruck etwas nach. Nicht schlimm, aber alles andere als perfekt ist das leise hochfrequente Surren, das im Innenraum während der Fahrt zu hören ist, gerade beim Dahingleiten auf der Landstraße.

0,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EQC kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg ziehen die Motoren gleichmäßig und brachial los, die Beschleunigung verläuft konstant und völlig ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt schnell. An die Bedienung über den rechten Lenkstockhebel hat man sich im Handumdrehen gewöhnt, dann klappt das Umschalten ohne hinzusehen. Die vier Rekuperationsstufen (0 bis 3) kann man über die Paddel am Lenkrad einstellen; von 0 Prozent Rekuperation bis etwa 80 Prozent, sobald man vom Gaspedal geht, kann man so

vorwählen. Über weite Strecken kann man damit ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Scheibenbremsen am Auto selten einsetzen. Eine weitere Möglichkeit ist die Auto-Rekuperation: in diesem Modus nutzt das System die Informationen vom Frontradarsensor sowie aus dem Navigationskartenmaterial und wählt die Rekuperation automatisch nach Bedarf und vorausfahrendem Verkehr. Das funktioniert im Alltag gut, das Bremspedal muss man nur selten bedienen, gleichzeitig wird nur soviel über Rekuperation gebremst, wie nötig ist.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der EQC fährt trotz seiner üppigen Bereifung sauber geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Seitenwind nur wenig aus der Ruhe bringen. Auch bei unebener

Fahrbahnoberfläche hält der Elektro-Mercedes zuverlässig den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls sorgt zwar für spürbare Karosseriebewegung, davon darf man sich aber nicht aus der

Ruhe bringen lassen. Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit, Lenkaktionismus des Fahrers und Fahrwerkseinstellung durchaus vorhanden, der EQC bleibt dabei aber sicher kontrollierbar. Die Traktion ist dank Allradantrieb einwandfrei.

Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der EQC von der sicheren Seite. Das ESP greift schon recht früh moderat ein, wodurch

Tempo abgebaut wird und der Parcours sicher durchfahren werden kann. Im Grenzbereich ist der Mercedes untersteuernd ausgelegt. Wem Fahrdynamik nicht so wichtig ist, der wird mit dem EQC und seinem komfortorientierten Fahrwerk zufrieden sein - denn das Elektroauto ist nicht nur sehr schwer, es fühlt sich auch so an.

2,1 Lenkung

⊕ An der Lenkung gibt es wenig auszusetzen. Zwar zeigt sie sich ziemlich leichtgängig um die Mittellage und nicht besonders mitteilungsfreudig über den Straßenzustand, das passt aber zu einem schweren und eher behäbigen SUV. Dank der dennoch stabilen Zentrierung lässt sich der EQC entspannt fahren. Das Lenkkraftniveau passt sich der Geschwindigkeit an

und ist so dem Fahrzustand fast immer angemessen. Nur die Zielgenauigkeit auf kurvigen Landstraßen leidet etwas unter den ausgeprägten Karosseriebewegungen. Mit 2,3 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung für ein SUV recht direkt ausgelegt.

2,7 Bremse

Die Mercedes-Ingenieure haben das Bremssystem des EQC insgesamt gut abgestimmt; der Übergang zwischen Rekuperationsbremsen und Scheibenbremsen an den Rädern ist immer eine große Herausforderung, um ein möglichst stimmiges Pedalgefühl zu erzeugen. Das etwas synthetische Gefühl hält sich tatsächlich in Grenzen - im Alltag gibt die Bremse eine gute Rückmeldung, da man den Übergang von der Bremswirkung der Elektromotoren auf die der Radbremsen kaum spürt.

Moderate Bremsungen sind einwandfrei, muss man allerdings stark bremsen, ist deutlich mehr Pedalkraft notwendig - das ist erst mal gewöhnungsbedürftig, dann aber in Ordnung. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann die Rekuperation ausreichen. Muss der EQC so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis.
























1,3 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremsystem und erkennt auch Fußgänger. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Ein Stauassistent ist bei diesem Paket ebenfalls an Bord und ermöglicht teilautonomes Fahren auf der Autobahn. Der aktive Spurwechselassistent 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 optionale Verkehrszeichenerkennung zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt - vorerst nur in Deutschland - auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehren. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

⊖ Die Spurkorrekturen des Spurhalteassistenten erfolgen nicht über Lenkeingriffe wie bei allen anderen Herstellern, sondern über ESP-Eingriffe. Das Fahrzeug wird dadurch wieder in die Spur "gezogen", allerdings auch verlangsamt - wenig sinnvoll insbesondere bei einem Elektroauto, bei dem um jeden Kilometer Reichweite gekämpft wird. Der aktive Totwinkel-Assistent drängt das Fahrzeug ebenfalls über eine ESP-Bremse zurück in die Spur, wenn man diese wechseln will und das System der Überzeugung ist, zu nah vor dem überholten Fahrzeug einzuscheren - doppelt gefährlich und wirklich unsinnig, da dabei der Abstand zum überholten Fahrzeug noch extra reduziert wird und das System auch nicht unverzüglich seinen Bremsvorgang einstellt, wenn man das Gas weiter durchdrückt. In einer solchen Situation ist alles andere als ein leichter Lenkungseingriff unnötig gefährlich. Diese Strategie ist insbesondere von Mercedes völlig unverständlich, beide System nerven im Alltag erheblich, nur weil bei der Art der Warnung ein ganz eigener, fragwürdiger Weg gegangen wird.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der EQC ein sehr gutes Ergebnis von 96 Prozent der möglichen Punkte und volle fünf Sterne (Test September 2019). Das Daimler-Elektroauto schützt seine Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Fahrer-Knieairbag), neben Front- und Seitenairbags vorn mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags; gegen Aufpreis stehen für die äußeren Fondinsassen ebenfalls Seitenairbags zur Verfügung. Die höheninstellbaren Kopfstützen bieten vorn für bis zu 1,95 m große Personen guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen leider nur für Menschen bis etwa 1,70 m Größe. Gegen Aufpreis lässt sich der GLC mit dem präventiven Crashtestsystem PRE-SAFE PLUS 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: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein

Rauschen in den Lautsprechern und kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, so dass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist. Der EQC 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 112 zu kontaktieren. Da die allgemeine Notruf-Zentrale meist schneller reagieren kann, wäre ein "eCall" direkt an die 112 sinnvoller; dieser Notruf-Weg lässt sich im Mercedes nicht ohne weiteres als primärer Kommunikationsweg einstellen.

⊖ Das Warndreieck und der Verbandskasten sind im Kofferraum unter dem Boden untergebracht und damit schlecht zugänglich.

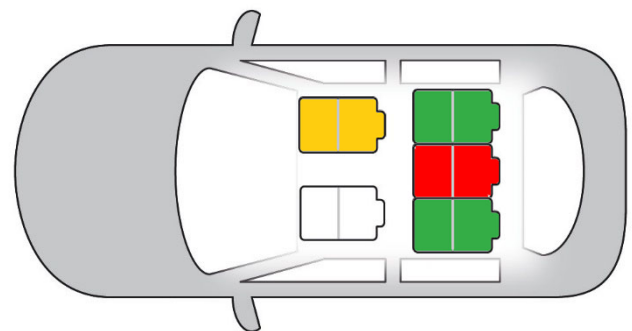
2,2 Kindersicherheit

⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt dem EQC im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 90 Prozent der maximalen Punkte (Test 09/2019). Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf den äußeren Fondsitzen wie auch auf dem Beifahrersitz lassen sich hohe Kindersitze nicht problemlos montieren, weil die Kopfstützen nicht einfach abziehbar sind. Auf der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte des mittleren Sitzes eine sichere Montage. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platznehmende 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)

Aufpralls blitzschnell anhebt, um mehr Knautschzone über harten Motorbauteilen zu schaffen, trägt ihren Teil zur Sicherheit bei. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

2,6 Fußgängerschutz

Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm besteht der EQC mit 75 Prozent der erreichbaren Punkte - nur ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Front des SUV ist in Teilen gut entschärft, nur die Vorderkante der Motorhaube sowie die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß. Die aktive Motorhaube, die sich im Falle eines

3,3 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von hohen 27,6 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 2-phasiger Ladung mit 16 A; um die 80-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 93 kWh benötigt. Der EQC gehört damit zu den wenig effizienten unter den Elektroautos, vor allem was den Verbrauch betrifft; die Ladeverluste bewegen sich im üblichen Rahmen aktuell getesteter E-Autos. Wenig hilfreich ist sicherlich das enorme Leergewicht von 2,5 Tonnen.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts,

Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den EQC eine Reichweite von etwa 335 km. Aus den 27,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 151 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 33 Punkte.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 23, außerorts bei knapp 29 und auf der Autobahn bei über 30 kWh/100 km. Wie die meisten Elektroautos ist der EQC in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von um die 400 km möglich.

3,9 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 27,6 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen

von 121 mg/km verbunden - dafür gibt es einige Punkte Abzug, so dass der EQC 21 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Mercedes nicht besonders gut da, weil er nur 54 Punkte insgesamt erzielt und den Ecotest mit drei von fünf Sternen abschließt.

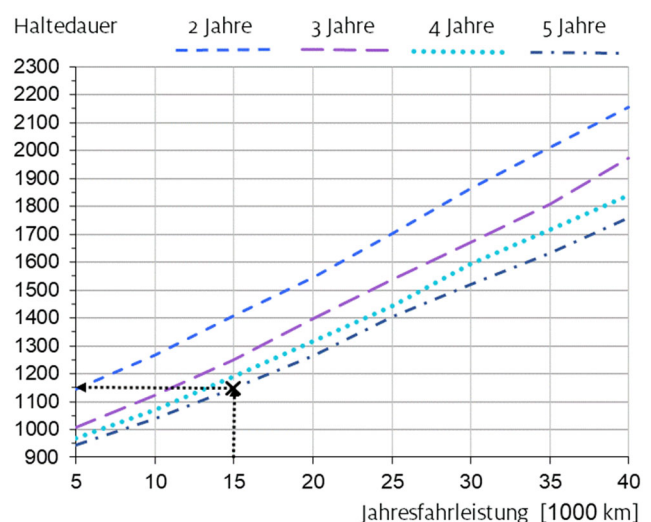
4,2 AUTOKOSTEN

4,2 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Elektroautos sind teuer, erst recht wenn sie von Mercedes kommen. So liegt der Listenpreis für das getestete EQC-Modell bei knapp 74.000 Euro. Mit seinen Extras kommt der Testwagen sogar auf etwa 90.670 Euro. Da der Netto-Grundpreis aber unter 65.000 Euro liegt, erhält man für den EQC die Elektroautoförderung des Bundes. Der Elektro-Mercedes ist zwar besser ausgestattet als ein vergleichbar großer, "normaler" GLC, einige wichtige Extras sollte man aber dennoch hinzubestellen, so dass - selbst beschränkt auf das Nötigste - die 80.000-Euro-Marke überschritten wird. Dafür hat man geringere laufende Kosten, zumindest was Wartung und Steuer betrifft - letztere liegt bei 86 Euro, aber erst nach zehn Jahren Steuerbefreiung für Elektroautos. Bei der Versicherung sind Teil- und Vollkasko sehr teuer (Klasse 28), aber auch die Haftpflichtversicherung ist mit der Stufe 21 kein Sonderangebot.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1149 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EQC 400 4MATIC
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	0/0
Leistung [kW (PS)]	300 (408)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	760/n.b.
0-100 km/h [s]	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	22,7 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1125
Preis [Euro]	71.281

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Elektrofahrzeug, je ein Elektromotor an Vorder- und Hinterachse	
Hubraum	0 ccm
Leistung	300 kW/408 PS
Maximales Drehmoment	760 Nm
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	22,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19/255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.762/1.884/1.624 mm
Leergewicht/Zuladung	2.495/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500/1.460 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1800 kg
Stützlast/Dachlast	72/75 kg
Batteriekapazität	80 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre / Edition 1886: 6 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Bremen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 103Y/255/50 R19 101Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,4/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	27,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	keine Angaben
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 151 g/km)
Reichweite	335 km
Innengeräusch 130 km/h	64,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	2.500/380 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	355/755/1.230 l

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

Betriebskosten	123 Euro	Werkstattkosten	138 Euro
Fixkosten	160 Euro	Wertverlust	728 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1149 Euro		
Steuer pro Jahr	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/28/28		
Basispreis EQC 400 AMG Line 4MATIC	73.971 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.04.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	90.672 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.030 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	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.297 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/547 Euro°
Head-up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/405 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	536 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/298 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie
Sitzheizung vorn/hinten	387 Euro°/387 Euro°
Lenkradheizung	309 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.142 Euro
Metalllackierung	ab 928 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

4,2

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

Stand: April 2020
Test und Text: M. Ruhdorfer