



## Mercedes-Benz EQA 250 Electric Art

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Mercedes baut sein Angebot reiner Elektroautos stetig aus. Nach EQC und EQV ist der EQA der bisher "kleinste" Vertreter. Er basiert auf dem GLA und damit auf einer ursprünglich für Verbrennungsmotoren entwickelten Plattform. Das ist zwar prinzipiell kein großer Nachteil, jedoch wird insbesondere der Platz unter der Fronthaube wenig sinnvoll genutzt. Dort herrscht ein optisches Chaos wie im Zimmer eines rebellischen Teenagers - diesen Anblick, der im ersten Moment einen Verbrennungsmotor vermuten lässt, sollte man sich ersparen. Denn alle weiteren Elektroauto-Details hat Mercedes umsichtig und durchdacht integriert. So gibt es den Ladeanschluss rechts hinten, wobei die Steckdosen mit zwei stabilen, gefederten Klappen bedeckt sind. Zum Entriegeln des Ladekabels muss man nicht extra den Schlüssel bemühen, der separate Knopf neben dem Stecker genügt, wenn man den Schlüssel bei sich trägt. Die Batterien sind geschickt in den Unterboden integriert und schränken den Platz im Innenraum kaum ein.

Die Sprachsteuerung zeigt viel Verständnis und so fällt es leicht, stets mit Navigationsunterstützung unterwegs zu sein. Das hat den großen Vorteil, dass nötige Ladestopps sinnvoll in die Route integriert werden und die Sorgen um die Reichweite schnell verfliegen. Tatsächlich macht Mercedes die intelligente Routenberechnung aktuell am geschicktesten. Der EQA ist beim Laden wahrlich nicht der schnellste, die Routenplanung kann das aber gut kaschieren. Mercedes gibt als maximale Ladeleistung 100 kW an, im Test wurden regelmäßig knapp über 110 kW erreicht - das ist mal eine positive Überraschung, wenn bei den Herstellerangaben offensichtlich tiefgestapelt wird.

Bei den sonstigen Eigenschaften wie gutem Platzangebot, sehr komfortablem Fahrwerk (mit adaptiven Dämpfern) und umfassendem Angebot an Assistenten unterscheidet sich der EQA kaum vom GLA. Das betrifft leider auch den Preis, denn die 50.000 Euro Marke ist schnell überschritten, wenn schon der Basispreis bei über 48.000 Euro liegt. **Konkurrenten:** u.a. Cupra Born, Hyundai Kona Elektro, KIA e-Niro, VW ID.3.

- ⊕ gutes Platzangebot vorn, hoher Antriebskomfort, sehr komfortables Fahrwerk, komplette Assistenzprogramm verfügbar (teilweise optional)
- ⊖ teuer in der Anschaffung, geringe Anhängelast, sehr hohes Fahrzeuggewicht, Platz unter Fronthaube nicht sinnvoll genutzt

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,6

### Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,5
	Transport	3,0
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★☆

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,1 Verarbeitung

⊕ Der GLA, auf dessen Basis auch der EQA basiert, teilt sich Plattform und Technik mit der A-Klasse und somit auch Lob und Kritik. Dank der zahlreichen Optionen des Testwagens macht der Innenraum einen wertigen Eindruck; lässt man die edlen Zierleisten und die aufwendige Ambientebeleuchtung allerdings weg, wirkt der Innenraum recht trist. Dann fällt auch auf, wie einfach die Materialien eigentlich gehalten sind: Da gibt es beispielsweise weich geschäumte Kunststoffe nur im oberen Bereich und schon die B-Säule muss ohne Stoffüberzug auskommen. Auch sollte man auf die Verkleidungen nicht zu fest drücken, sonst knarzt es unschön. Die Lenkstockhebel wirken billig sowie wenig stabil und das Handschuhfach weist unschöne Grate auf. Dem Markenslogan „Das Beste oder nichts“ wird Mercedes damit nicht ganz gerecht. Natürlich ist das Kritik auf hohem Niveau, die Preisgestaltung von Mercedes sorgt jedoch für eine entsprechend hohe Erwartungshaltung.

### 3,4 Alltagstauglichkeit

Die 66,5-kWh-Batterie des EQA 250 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist dabei, weitere Steckertypen gegen Aufpreis verfügbar. Die Kabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden.

Das Laden über 230 V dauert etwa 30 bis 35 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa sieben Stunden (bei 11 kW) bis elf Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann etwa 30 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 125 kW Ladeleistung bietet (unter optimalen Bedingungen). Mercedes gibt zwar "nur" eine maximale Ladeleistung von 100 kW an, bei verschiedenen Tests wurden jedoch immer wieder 114 kW erreicht - das ist mal eine positive Überraschung, wenn der Hersteller anscheinend untertreibt. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 350 km. Bei innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120

### 2,5 Licht und Sicht

Leider kostet auch im nicht gerade günstigen EQA praktisch alles Aufpreis, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte. Lediglich die Rückfahrkamera ist Serie. Zur Wahl stehen optional neben Parksensoren vorn und hinten auch eine 360-Grad-Kameras sowie ein Parkassistent.

An der Karosseriequalität dagegen gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt. Den Unterboden hat Mercedes umfassend verkleidet, die Bemühungen um eine möglichst windschnittige Verkleidung sind beispielsweise an Windabweisern auf Fahrwerksteilen klar zu sehen - hier gilt dann tatsächlich "Das Beste oder nichts".

⊖ Beim ersten Blick unter die Fronthaube mag mancher erschrecken: Ein "Motorblock", Kabel und Schläuche lassen einen Verbrennungsmotor vermuten. Die nähere Betrachtung lässt dann doch auf einen Elektroantrieb schließen, jedoch könnte eine kaschierende Abdeckung mögliche erste Missverständnisse vermeiden. Besser noch wäre dort ein Fach beispielsweise für die Ladekabel verbaut.

km/h) sind auch Reichweiten von 400 km oder mehr möglich. Die Außenlänge von 4,46 m ist für die Stadt recht praktisch, der Wendekreis von 11,3 m nur durchschnittlich. Die Breite fällt mit 2,03 m (inkl. Außenspiegeln) für heutige Verhältnisse kompakt aus.

Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 440 kg erlaubt - genug zumindest für vier Erwachsene und etwas Gepäck. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine praktische Dachreling ist Serie. Die erlaubte Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt 80 kg, genug für einen Heckträger mit zwei Pedelecs. Beim EQA 250 spielt es keine Rolle, ob der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt oder nicht - in beiden Fällen darf er nicht mehr als 750 kg wiegen. Wer mehr Anhängelast benötigt, muss zum EQA 300 oder 350 greifen, die beiden Varianten verfügen über Allradantrieb und dürfen gebremste Anhänger bis zu 1,8 Tonnen Gewicht ziehen. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutterenschlüssel ist nicht erhältlich, selbst das Reifenpannenset kostet Extra. Gegen Aufpreis kann man immerhin eine Runflat-Bereifung ordern.

⊕ Ab Werk ist der EQA mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Noch höherwertige Lichtsysteme sind aktuell nicht erhältlich, beispielsweise das aus dem GLA bekannte Multibeam-LED-Licht ist in der Optionsliste nicht zu finden; somit sind vorerst auch Kurven- und Abbiegelicht nicht

erhältlich. Der optionale Fernlichtassistent kann nur auf- und abblenden. Die nächtliche Ausleuchtung ist gut, das Scheinwerferlicht ausreichend hell und bietet einen guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für den EQA leider nicht erhältlich.

Die Fahrzeugenden lassen sich gerade vorn zwar nicht direkt einsehen, aber zumindest nach hinten gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind aufgrund der abfallenden Motorhaube gut zu erkennen, hinten fällt dies wegen der höheren Heckscheiben-Unterkante deutlich schwerer - die Rückfahrkamera ist also für eine bessere Übersicht hilfreich.

Clever, aber leider wie fast alles aufpreispflichtig: Steht man vorn an der Ampel, wird die separate Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplaysichtbar. Dies ist besonders hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.

## 2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt im EQA bequem, denn die höhere Karosserie bringt einige Vorteile mit sich. So sind die Türausschnitte des kompakten SUV höher und breit genug, so dass beispielsweise vorn die A-Säulen dem Kopf beim Einsteigen nicht so nahe kommen. Die Sitze befinden sich in sehr günstiger Höhe (vorn 56 cm über der Straße, Sitze ganz nach unten gestellt), lediglich die Schweller liegen ziemlich hoch, so dass man die Füße vergleichsweise weit anheben muss. Das ist ein allgemeiner SUV-Nachteil. Im Fond stört einzig der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums, ansonsten fällt es auch hier nicht schwer, ein- und auszusteigen. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie nicht zuverlässig. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außenplätze, auch für den Fahrer. Die optionale Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit wird über das Aktivieren der Front- und Rücklichter sowie Spots unter den Außenspiegeln umgesetzt, zusätzlich werden die Außentürgriffe beleuchtet.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet

## 3,1 Kofferraum-Volumen

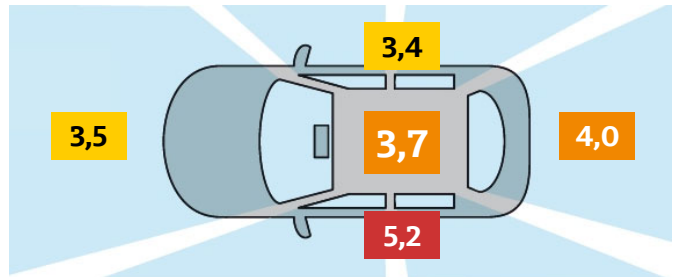
Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 290 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 430 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt



Breite Dachsäulen und die nur teilweise versenkbaren Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

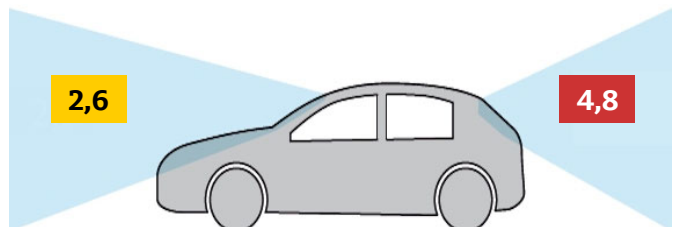
## Rundumsicht

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



## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Das Keyless-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.

sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 715 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.220 Liter Volumen zur Verfügung.



Unter dem Kofferraumboden gibt es Fächer mit einem Gesamtvolumen von etwa 15 Liter - zumindest genug für die Ladekabel.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt elektrisch angetrieben. Gegen Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei diese auf einen angedeuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Selbst knapp zwei Meter 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 abstehende Schloss achten, das immerhin mit Kunststoff ummantelt ist.

Die Ladekante liegt knapp 70 cm über der Straße und damit immerhin zufriedenstellend. Der Kofferraumboden befindet sich in einer Ebene mit der Ladekante, das erleichtert das Ein- und Ausladen. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Im Kofferraum selbst leuchtet zwar nur links eine LED-Lampe, allerdings gibt es eine zweite in der Heckklappeninnenverkleidung, die für zusätzliche Beleuchtung sorgt.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der EQA ist mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehne ausgestattet. Die Lehnteile lassen sich vom Fond aus entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand. Der Kofferraum bietet einige sinnvolle Verstaumöglichkeiten; zwei einfach gestaltete Taschennaken, vier Verzurrösen und zwei Netze an den seitlichen Ausbuchtungen sowie ein Gummizugriemen rechts an der Seitenwand erleichtern das Fixieren kleiner Gegenstände. Ein 12-V-Anschluss ist ebenfalls verbaut. Ein Trennnetz ist optional zu haben.

## 2,1 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

Auch der EQA verfügt über das Mercedes-Bediensystem MBUX. Sowohl das Instrumentendisplay als auch die Infotainmentanzeige verfügen über 10,25 Zoll. Der Fahrer hat die Wahl, ob er Befehle über die beiden Touchflächen am Lenkrad, das optionale Touchpad auf der Mittelkonsole, die Touchfunktion des Infotainmentsystems selbst oder die Sprachsteuerung eingibt, wobei man mit letzterer nicht alle Funktionen ansteuern kann. Die Bedienstruktur des neuen Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell, hier ist Mercedes ein großer Fortschritt gelungen. Die Handhabung mit den beiden Touchtasten in den Lenkradspeichen ist allerdings mühsam, da man nicht



Gerade einmal 290 l Gepäck passen in den Kofferraum des EQA.



Mit knapp 70 cm liegt die Ladekante des EQA auf einer akzeptablen Höhe.

so zielgenau und schnell durch die Menüs navigieren kann wie mit einem Dreh-Drück-Steller. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Gleiches gilt für den Bordcomputer bzw. die Funktionen des digitalen Kombiinstrumentes, das sich mit der linken Touchfläche des mit zahlreichen Schaltern besetzten Lenkrads bedienen lässt. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkereglern - ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch. Etwas verwirrend ist die Bedienlogik des

Touchpads im Vergleich zum Touchscreen, denn das horizontale Wischen durchs Hauptmenü läuft entgegengesetzt. Abgesehen davon gibt die Bedienung des EQA kaum Rätsel auf. Die wenigen verbliebenen Schalter im stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar, die Klimabedieneinheit nun höher positioniert und damit besser zu bedienen. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur umständlich über Wipptasten und der Wert wird nicht direkt im Bedienteil, sondern dauerhaft unten im Infotainmentdisplay eingeblendet.

⊕ Hat man sich mit den neuen 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. Die beleuchteten Lüftungsdüsen bilden einen Teil der animierten Ambientebeleuchtung (Serie); ein tolles Lichterspiel, das es so in dieser Klasse bisher nur bei Mercedes gibt. Für jeden, dem es gefällt, alle anderen können es reduzieren oder abschalten.

⊖ Der Knopf für die Handbremse ist an Mercedes-klassischer Stelle platziert, vor dem linken Knie des Fahrers und damit für

## 1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im EQA ein recht umfangreiches Infotainment-Paket verbaut. Ein Radio mit DAB-Empfang inklusive Navigationssystem und Bluetooth-Freisprecheinrichtung sind dabei. Aufgerüstet werden kann der Daimler-Stromer u. a. mit einer Augmented Reality-Funktion. Anstatt der Navikarte wird bei Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepeile ergänzt.

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).

Das serienmäßige Navigationssystem enthält eine ausgeklügelte Routenplanung, welche für die Reichweitenkalkulation auch die Topografie und sogar das Wetter bzw. die Temperaturen mit einbezieht. Auf längeren Strecken werden die Ladesäulen so eingeplant, dass sich möglichst kurze Ladezeiten ergeben. Im Laufe der Fahrt werden kontinuierlich die Reichweite und die jeweils günstigsten Ladestopps ermittelt und bei Bedarf umgeplant. So erreicht Mercedes trotz der nur durchschnittlichen maximalen Ladeleistung günstige

andere Mitfahrer in einer Notsituation nicht ohne weiteres erreichbar.



Die Verarbeitung und Materialauswahl im Innenraum des kleinen Mercedes gehen in Ordnung - Premium sind sie jedoch nicht. Bei der Bedienung wechseln Licht und Schatten. Grundsätzlich ist die Logik des neuen Bediensystems "MBUX" gelungen, die Ansteuerung der Funktionen durch die kleinen Touchpads am Lenkrad gelingt jedoch nicht immer und lenkt doch zu sehr vom Verkehrsgeschehen ab.

Fahrzeiten und kann Bedenken zu Reichweite und Lademöglichkeiten zerstreuen.

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation: Im Moment können nur Mercedes-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteisituationen 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. Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich: kabellose Smartphone-Ladestation samt NFC sowie Gestensteuerung. Mit dem Kommunikationsdienst Mercedes me lassen sich verschiedene Dienste für das Smartphone buchen, die eine Verbindung zum bzw. eine Steuerung des Fahrzeugs ermöglichen.

⊖ Ein CD-Laufwerk oder ein AUX-Anschluss sind nicht 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.

## 1,7 Raumangebot vorn

⊕ Vorn sind die Platzverhältnisse im EQA großzügig. Die Sitze lassen sich für knapp zwei Meter große Menschen weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit reicht ebenfalls für dieses Gardemaß. Der Innenraum ist vorn breit genug

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

## 2,7 Raumangebot hinten

Nicht ganz so großzügig geht es auf der Rückbank zu. Zwar hat man reichlich Beinfreiheit selbst für Zwei-Meter-Personen (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt), aber der Kopf nimmt schon bei knapp 1,90 m Körpergröße Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite

großzügig, für drei Erwachsene wird es eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist angenehm, nur der Kopf befindet sich recht nah an der C-Säule; das Panoramashiebedach bietet auch über den Rücksitzen eine Glasfläche, die viel Helligkeit hineinlässt.

## 3,3 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig bringt der EQA eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne und eine Mittelarmlehne, die zwei Becherhalter beherbergt. Eine verschiebbare Rückbank ist für die Elektro-Version nicht erhältlich. 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 Netze an den Rückseiten der Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß geraten und nicht klimatisiert oder abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

# 2,0 KOMFORT

## 1,4 Federung

Standardmäßig ist der EQA mit einem konventionellen Fahrwerk (Komfortfahrwerk) ausgestattet. Gegen Aufpreis steht ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern zur Wahl, wie es im Testwagen verbaut ist.

⊕ Schon das Standard-Fahrwerk ist klar komfortorientiert ausgelegt. Wer es straffer möchte, dem bleibt nur das Optionsfahrwerk, das einen Sportmodus bietet, welcher ein direkteres Fahrgefühl bieten kann. Andererseits steigert der Comfort-Modus den Federungskomfort gegenüber dem Serienfahrwerk nochmals. Der Testwagen mit den genannten optionalen Adaptivdämpfern bietet selbst mit den großen Felgen einen ausgezeichneten Federungskomfort. Besonders auf der Landstraße und Autobahn dringen Hindernisse kaum

noch bis zu den Insassen durch; der Elektrowagen "wogt" über die Unzulänglichkeiten der Fahrbahn, was prima zum Antriebskomfort passt. Die ausgeprägteren Aufbau-bewegungen mögen nicht jedem gefallen, Abhilfe schafft hier der erwähnte straffere Sportmodus des Fahrwerks. Auch im Stadtverkehr schlägt sich der EQA gut; bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln und Teerflicken zeigt er eifriges Schluckvermögen. Die Karosserie wird dabei aber spürbar angeregt, was auch ein Effekt der großen 19-Zoll-Bereifung und damit verbunden, der recht hohen ungefederten Massen sein dürfte. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten. Über Bremshügel, Querfugen oder Kopfsteinpflaster fährt der EQA ebenfalls pflichtbewusst federnd und komfortorientiert.

## 2,2 Sitze

⊕ Komfortsitze inklusive "Sitzkomfort-Paket" sind beim EQA Serie. Neben vielen Einstellmöglichkeiten (u.a. Sitzneigung) kann man auch die Sitzflächen verlängern. Auch die angenehmen Vierwege-Lordosenstützen sind serienmäßig. Kostenpflichtig kann man eine vollelektrische Sitzeinstellung mit Memory- und Massagefunktionen für die Vordersitze

ordern. Die gut konturierten Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt - wer davon mehr wünscht, kann das Multikontursitz-Paket ordern, dann verfügen die Seitenwangen über Luftkammern zur Anpassung der Breite. Die Rücksitze sind weniger bequem als die Vorderen, sie weisen eine geringere Konturierung und einen mäßigen

Seitenhalt auf. Unter anderem aufgrund der guten Beinfreiheit kann man hinten aber recht bequem sitzen. Bei der Elektrovariante auffällig ist aber der höhere Fußboden

(darunter muss das Batteriepaket Platz finden), so dass sich ein weniger günstiger Kniewinkel ergibt.

### 2,3 Innengeräusch

⊕ Bei den meisten Autos dominieren oberhalb von etwa 30 km/h die Abroll- und später die Windgeräusche. Folglich ergeben sich bei Elektroautos in ähnlichem Umfang Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Mercedes gute Arbeit geleistet, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum

bei 66,1 dB(A) - das ist ein noch guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine geräuschkämmende Beflockung in den Radhäusern soll Abrollgeräusche reduzieren. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

### 2,4 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist der EQA mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Variante inklusive einstellbarer Intensität des Automatikmodus und automatischer Umluftsteuerung erhältlich. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Für die hinteren Insassen stehen

Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn, Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule sowie belüftete Vordersitze gibt es gegen Aufpreis. Wie bei den meisten Elektroautos ist eine Standklimatisierung Serie, sie kann entweder im Fahrzeug programmiert oder über die Smartphone-App gesteuert werden.

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen

⊕ Den EQA gibt es aktuell in drei Leistungsstufen, im Test tritt die Basisversion mit Frontantrieb an, die beiden stärkeren Varianten verfügen über Allradantrieb. Schon der "schwächste" EQA hat immerhin 190 PS und ein maximales Drehmoment von 375 Nm. Der Elektromotor beschleunigt den Stromer flott - ist jedoch der Grip der Vorderräder nicht optimal, finden sie beim Anfahren kaum Halt und müssen von der Traktionskontrolle eingebremst werden. Schon die Zwischenspurts zeigen, dass der EQA 250 absolut ausreichend

motorisiert ist. Von 60 auf 100 km/h geht es in 4,6 Sekunden, von 80 auf 120 km/h in knapp 6 Sekunden. Von 15 auf 30 km/h kommt man in weniger als einer Sekunde - beispielsweise beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr innerorts. Mercedes verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 8,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 160 km/h abgeregelt. Der EQA kann nicht nur Gelassenheit, sondern auch Fahrspaß vermitteln.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche – lediglich das Surren des Elektromotors ist im Hintergrund zu vernehmen. Der Motor zieht vom Start weg

mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach.

### 0,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EQA 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 den rechten Lenkstockhebel ist Mercedes-typisch und einfach. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Lenkrad-Paddels eingestellt



werden, es gibt vier Stufen von keiner bis starker Bremswirkung, oder man überlässt die Rekuperationsleistung der Elektronik, die sich dann an Straßenverläufen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und entsprechend die Bremswirkung des

Elektromotors reguliert. Die Abstimmung ist gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf ist einwandfrei, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Mercedes sicher den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls sorgt zwar für reichlich Karosseriebewegung, wer sich davon aber nicht beirren lässt, wird feststellen, dass der EQA nicht die Ruhe verliert und seine Richtung zuverlässig hält. Aufbaubewegungen sind je nach Straßenbeschaffenheit und Lenkaktionismus des Fahrers deutlich vorhanden, der EQA bleibt dabei aber sicher kontrollierbar. Im Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks ergeben sich weniger Karosseriebewegungen, dann kommen aber Unebenheiten deutlicher bis zu den Insassen durch. Die Traktion der Vorderachse geht in Ordnung, wenngleich Gefühl

am Gaspedal hilfreich ist, denn gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten ringen die Vorderräder um halt. Beim ADAC Ausweichtest liefert der EQA eine passende Vorstellung ab. Der Fronttriebler ist auf Sicherheit bedacht abgestimmt, das ESP greift schon recht früh moderat bis deutlich ein, wodurch Tempo abgebaut wird und der Parcours sicher durchfahren werden kann. Wem Fahrdynamik wichtig ist, der wird mit dem EQA mit adaptivem Fahrwerk eher weniger glücklich, denn die ESP-Eingriffe sind immer recht ausgeprägt, was stets Tempo rausnimmt. Die Steuerbarkeit bleibt aber erhalten.

### 2,3 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der Direktlenkung ist den Ingenieuren insgesamt gut gelungen. Sie wurde um die Mittellage vergleichbar wie die Standard-Lenkung ausgelegt, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die Lenkung gefällt mit einem harmonischen Lenkgefühl und passenden Lenkkräften; die Präzision ist ebenfalls gut, sie wird nur etwas verwässert durch

die ausgeprägten Karosseriebewegungen bei sportlicher Gangart. Die Lenkunterstützung kann man in zwei Stufen variieren (über Dynamic Select). Von Anschlag zu Anschlag sind nur 2,5 Lenkradumdrehungen erforderlich, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

⊖ Bei starker Beschleunigung spürt man die Antriebskräfte in der Lenkung, dann ändert sich die Zentrierung.

### 3,6 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag zwar etwas gewöhnungsbedürftig, aber das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. Ansprechen und Dosierbarkeit sind somit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der

dabei als Generator arbeitet. Muss der EQA so schnell wie möglich anhalten, benötigt er für die Verzögerung von 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 38,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist heutzutage nur noch ein ausreichendes Ergebnis. Immerhin lässt die Bremsleistung auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.



## 1,4 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Wie die anderen Derivate der A-Klasse bietet auch der EQA sehr viele Assistenten, für ein Fahrzeug der Kompaktklasse ist das Angebot an Fahrerassistenzsystemen sehr umfangreich. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremssystem und erkennt sogar 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 auf die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung zeigt die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an. Die erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung kann man direkt in den optionalen Abstandsregeltempomaten übernehmen. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

### 1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der neue EQA ein ausgezeichnetes Ergebnis von 97 Prozent der möglichen Punkte (Test Juli 2021). Der Elektro-Daimler 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 knapp 1,95 m guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,80 m Größe.

Gegen Aufpreis lässt sich der EQA 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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Rauschen in den Lautsprechern und kann damit einen Schutzreflex im Innenohr auslösen, so dass es vor den lauten Crashgeräuschen besser geschützt ist. Das Warndreieck ist im Kofferraum unter dem Boden untergebracht und damit schlecht zugänglich; den Verbandkasten wiederum kann man recht griffgünstig in einem der seitlichen Netze unterbringen. Ein Gepäcknetz gibt es optional, das sollte man unbedingt ab

## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt dem EQA im Bereich der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis von 90 Prozent der maximalen Punkte (Test 07/2021). Der Mercedes ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inkl. i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz wie auch den äußeren Fondsitzen lassen sich hohe Kindersitze problemlos montieren, auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Alle elektrischen Fensterheber haben einen sensiblen und wirksamen Einklemmschutz.

## 2,3 Fußgängerschutz

Den Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm besteht der EQA mit 81 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Front des EQA ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die Vorderkante der Motorhaube sowie die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß. Die aktive Motorhaube hebt sich im Falle eines Aufpralls blitzschnell an und schafft damit

## 1,8 UMWELT/ECOTEST

### 1,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

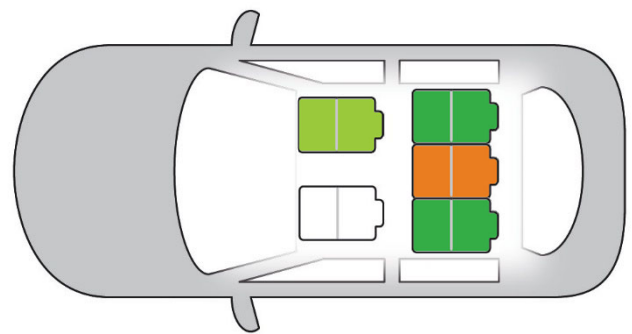
⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 21,6 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 66,5-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 75,7 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den EQA 250 eine Reichweite von etwa 350 km. Aus den 21,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 108 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des

Werk mit bestellen, weil sonst die nötigen Halterungen am Dachhimmel fehlen. Es lässt sich hinter den Rücksitzen und hinter den Vordersitzen anbringen. Serienmäßig sind vier stabile Verzurrösen im Kofferraum, die sich allerdings nicht in Bodennähe befinden, weshalb flache Gegenstände nicht am Boden fixiert werden können.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen 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)

mehr Knautschzone. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern. Bei niedrigen Geschwindigkeiten gibt der EQA ein klar vernehmbares Geräusch von sich, so dass auch Fußgänger auf ihn aufmerksam werden.

Ecotest sehr gute 47 Punkte.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 18,1, außerorts bei etwa 22,7 und auf der Autobahn bei etwa 23,8 kWh/100 km. Der EQA ist in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 400 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik an Front und Unterboden unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

## 2,3 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit

einem Stromverbrauch von 21,6 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 88 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der EQA im Bereich Schadstoffe 37 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Mercedes aber gut da, weil er 84 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

## 2,6 AUTOKOSTEN

### 2,6 Monatliche Gesamtkosten

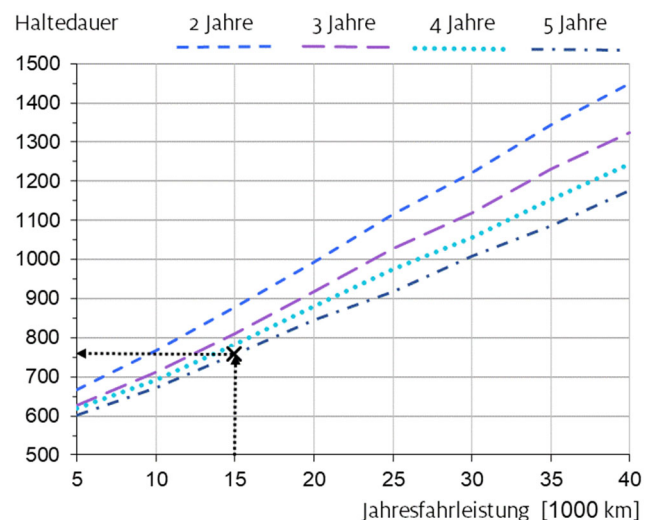
Der EQA 250 hat eine Batterie mit 66,5 kWh nutzbarer Kapazität und kostet in der Electric Art Ausstattung knapp 48.500 Euro. Die Ausstattung ist zu diesem Preis okay, aber alles andere als umfangreich. Einige hilfreiche Assistenzsysteme kosten Aufpreis, immerhin Serie ist das wichtige Navigationssystem, das bei der Routenplanung die Ladestopps dynamisch berücksichtigt, in Abhängigkeit der Fahrweise, des Wetters, der Topografie und der verbleibenden Reichweite. Mit wenigen Paketen lässt sich der EQA aber sinnvoll umfänglich ausstaffieren. Die 3.000 Euro (netto) Herstellerbeteiligung an der Elektroautoprämie relativieren den Preis etwas, ein kostspieliges Auto in seiner Klasse bleibt der Testwagen aber dennoch.

Die Unterhaltskosten sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind moderat, die Haftpflicht liegt bei günstigen 17, die Teilkasko bei 21 und die Vollkasko bei hohen 24. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeiseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Mercedes gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn

die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 350 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 245 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. Mercedes verspricht durch das aufwendige Thermomanagement, die Batterien immer in einem möglichst optimalen Temperaturfenster zu halten und so den "Verschleiß" zu minimieren. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt; Tipps für einen pfleglichen Umgang mit der Batterie findet man in der Bedienungsanleitung.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 757 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EQA 250 Progressive	EQA 300 Progressive 4MATIC	EQA 350 Progressive 4MATIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	168 (228)	215 (292)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	375/0	390/0	520/0
0-100 km/h [s]	8,9	7,7	6,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	15,7/17,8 kWh E	15,8/17,5 kWh E	15,8/17,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/21	18/25/21	18/25/21
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	767	863	906
Preis [Euro]	47.541	53.538	56.216

## 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

Elektroantrieb, Asynchronmotor an Vorderachse	
Hubraum	-
Leistung	140 kW/190 PS
Maximales Drehmoment	375 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,9 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.463/1.834/1.620 mm
Leergewicht/Zuladung	2.040/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340/1.320 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Batteriekapazität	66,5 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Raststatt

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 103T
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6 MO
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	21,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 108 g/km)
Reichweite	350 km
Innengeräusch 130 km/h	66,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	2.030/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/715/1.220 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>101 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>91 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>114 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>451 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	757 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/21		
Basispreis EQA 250 Electric Art	48.481 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.11.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	63.725 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.068 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.178 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	2.570 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	2.570 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/3.677 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.369 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	3.677 Euro° (Paket)

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/446 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.440 Euro° (Paket)

### 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	2.570 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	345 Euro°/-
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	952 Euro
Metalllackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.392 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

### AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: Oktober 2021  
Test und Text: M. Ruhdorfer