



Mercedes-Benz EQE 350+

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (215 kW/292 PS)

Die Elektrooffensive von Mercedes-Benz geht munter weiter. Nach den SUV EQA, EQB und EQC folgt auf die Luxuslimousine EQS nun der kleinere EQE, sozusagen die Elektrovariante der E-Klasse und damit zumindest etwas volksnäher. Optisch gleichen sich die beiden Limousinen wie ein Ei dem anderen, bei näherer Betrachtung liegen nicht nur 27 cm dazwischen, im Gegensatz zum größeren Technikspender besitzt der EQE keine praktische Heckklappe, sondern nur einen kleinen Heckdeckel. An die Transportqualitäten dürfen daher keine allzu großen Anforderungen gestellt werden, was nicht zuletzt an der überschaubaren Anhängelast von lediglich 750 kg liegt. Nein, die Stärken des EQE findet man in anderen Bereichen - dem Fahrkomfort beispielsweise. Nicht nur der Geräuschkomfort ist herausragend, auch Federungskomfort des optionalen Luftfederfahrwerks kann vollauf überzeugen. Zusammen mit dem souveränen, aber nicht vor Leistung überbordendem E-Antrieb stellt sich eine sehr entspannte Art der Fortbewegung ein. Garniert wird das Ganze von der Mercedes-typisch mustergültigen Fahrstabilität bei gleichzeitig bemerkenswert hoher Agilität. Hier leistet neben der optionalen Sportbereifung vor allem die ebenfalls aufpreispflichtige Allradlenkung ihren Beitrag. Und da zudem die Reichweite mit 530 km im ADAC Ecotest für ein E-Auto bemerkenswert gut ausfällt, ist der EQE 350+ aktuell eines der besten elektrischen Reiseautos, auch wenn die Ladeleistung nicht mit den besten mithalten kann. Leider trüben die unübersichtliche Karosserie, die unpraktischen ausfahrbaren Türgriffe sowie die schlecht dosierbare Bremse den Auto-Alltag, die Mercedes unbedingt nachbessern sollte. Gleiches gilt für die Käufer unfreundliche Preispolitik, die viele Optionen nur an sündhaft teure Pakete bindet. **Konkurrenten:** Genesis G80 Electrified.

- ⊕ **ausgezeichneter Fahrkomfort, ausgeprägte Agilität, reisetaugliche Reichweite, hohes Sicherheitsniveau**
- ⊖ **mäßige Transporteigenschaften, unübersichtliche Karosserie, schlecht dosierbare Bremse, ausfahrbare Türgriffe unpraktisch, teils extrem teure Paket-Aufpreispolitik**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,7**

AUTOKOSTEN **4,4**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,3
	Transport	3,7
	Fahrspaß	2,1
	Preis/Leistung	3,1

Ecotest ★★★★★

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungsqualität des EQE ist in weiten Teilen gut und dem hohen Fahrzeugpreis angemessen. Die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße sehr gering. An vielen Stellen sind zusätzliche Gummi- und Kunststoffverkleidungen angebracht, wo man bei anderen Autos auf Schrauben, Blechfalze, Schweißnähte oder unschöne Dichtmasse blickt, wenn Türen oder Hauben geöffnet sind. Der Unterboden ist wie bei einem Elektroauto zu erwarten vollständig verkleidet. Das Interieur wirkt nobel, im Detail aber zeigt sich wie jüngst bei allen Mercedes-Neuerscheinungen ein angesichts der aufgerufenen Preise unverständlicher Sparwille. Die Sonnenblenden sind weder weich geschäumt noch mit Stoff

3,5 Alltagstauglichkeit

Da sich mit einer großen Benz-Limousine traditionell viele Kilometer entspannt abspulen lassen, kommt der Reichweite eine besondere Bedeutung bei - auch beim E-Auto. Die nutzbare Batteriekapazität des EQE 350+ beträgt laut Mercedes-Benz 90,6 kWh. In unserem Test waren für eine Vollladung samt der Ladeverluste 106,5 kWh erforderlich. Der EQE kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose ist ebenso Serie wie eines mit Typ 2 Stecker. Eine vollständige Ladung über an der Haushaltssteckdose (2,3 kW bei 10 A) dauert etwa 45 Stunden und ergibt allein aufgrund der Dauer wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gut 9,5 Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Nochmals deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur eine halbe Stunde an einer Ladesäule, die genügend Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeladeleistung (in unserem Test bis 171 kW) reduziert sich mit steigender Batterieladung (SOC), liegt zwischen 10 und 80 Prozent SOC im Schnitt bei 145 kW. Sind die Temperaturen winterlich und die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung ebenfalls reduziert, die Ladedauern verlängern sich entsprechend. Der EQE kann seine Batterie jedoch zum Schnellladen vorheizen, wenn eine Ladesäule als Ziel eingegeben ist. Das kostet zwar etwas Strom (und Reichweite), es kann damit aber auch bei niedrigen Temperaturen eine hohe Ladeleistung erreicht werden. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 530 km - das ist für ein Elektroauto ein richtig guter Wert, wenngleich dieser unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Man hat hiermit aber genug "Puffer", um auch im Winter noch mit rund 400 km rechnen zu können. Wie immer ist gerade beim E-Auto die individuell erzielbare Reichweite sehr vom Fahrprofil und den

oder Leder bezogen, zudem besteht die Türverkleidung sogar vorn im unteren Bereich aus schnödem Hartplastik – in der E-Klasse findet man hier noch geschäumten Kunststoff vor. Auch scharfe Kanten an Kunststoffteilen wie etwa am engen Schacht der induktiven Ladeschale sowie die bei Belastung knarrenden Mittelarmlehne trüben den guten Eindruck ebenso wie die Türfächer, die ohne den in dieser Klasse üblichen Filzeinsatz auskommen müssen. Die verwendeten Materialien fühlen sich im Großen und Ganzen dennoch wertig an und die vielfach konfigurierbare Ambientebeleuchtung sorgt nachts für Loungeatmosphäre.

Umgebungsbedingungen abhängig.

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

⊕ Die Zuladung fällt mit 525 kg im Falle des Testwagens üppig aus, reicht für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck locker, obwohl der Wagen schon leer mehr als 2,3 t wiegt. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die Anhängerkupplung gestattet eine Stützlast von 75 kg – so können auf einem Heckträger auch zwei Pedelecs transportiert werden. Der Wendekreis fällt nicht nur für ein Fahrzeug dieser Länge überraschend klein aus: Dank der optionalen Hinterachslenkung mit erweitertem Lenkeinschlag beträgt dieser lediglich 10,7.

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

Mit 4,95 m Länge und einer Breite inklusive der Außenspiegel von 2,11 m ist der EQE alles andere als handlich und trotz der

Allradlenkung für enge Innenstädte kaum geeignet. Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber sind nicht erhältlich, ein Pannenreparaturset ist serienmäßig – dieses kann bei größeren Reifenschäden aber auch nicht

weiterhelfen. Die Abdeckung des Ladeanschlusses mit einer zusätzlichen Gummikappe ist nicht nur des Preises unwürdig und völlig überholt, sondern auch unverständlich: Mercedes hat bei EQV und EQA deutlich elegantere Lösungen.

2,8 Licht und Sicht

⊕ Bereits ab Werk ist der EQE mit sogenannten LED High Performance-Scheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis bietet Mercedes das Scheinwerfersystem Digital Light an, dessen Licht von mehr als 1,3 Mio. Mikrosiegeln gebrochen wird und somit eine unglaublich detaillierte Lichtverteilung ermöglicht. Es kann zudem Hinweise wie etwa einen Bagger auf die Fahrbahn projizieren, um auf eine Baustelle aufmerksam zu machen. Die Fahrbahnausleuchtung ist hervorragend, das Lichtsystem gehört zum Besten, was man derzeit auf diesem Gebiet bekommen kann. Mercedes verwendet besonders hell leuchtende LEDs für die Fernlichtfunktion, die einem Laser-Fernlicht kaum nachstehen. Leider fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage.

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

⊖ Für den Fahrer sind die Enden der Limousine nicht zu sehen und nur abschätzbar – nicht nur Traditionalisten vermissen mitunter den Mercedes-Stern auf der vorderen Haube. So oder so ist man als Fahrer für jede assistierende Rangierhilfe dankbar. Der Blick auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt für eine Limousine vergleichsweise hoch und die Fensterflächen sind ausreichend groß. Die ADAC Rundumsichtmessung weist ein schlechtes Ergebnis aus: Die Dachsäulen sind nicht übermäßig breit, jedoch ragen die vorderen A-Säulen weit nach vorn und beeinträchtigen damit den Blick in die Kurve. Die voluminösen, nicht versenkbaren Fondkopfstützen sowie das kleine Heckfenster schmälern die Sicht nach hinten. Immerhin ist jeder EQS serienmäßig mit dem Park-Paket inklusive Parksensoren rundum, Rückfahrkamera und Parkassistenten ausgestattet. Gegen Aufpreis bietet Mercedes ein 360-Grad-Kamerasystem sowie eine Remotefunktion für den Parkassistenten an.

2,4 Ein-/Ausstieg

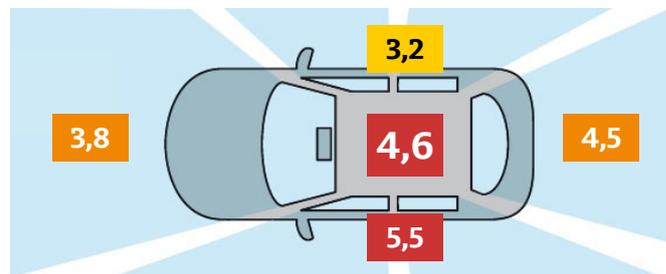
⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller recht angenehm. Die Sitze sind nicht zu tief positioniert, die Fahrersitzfläche



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

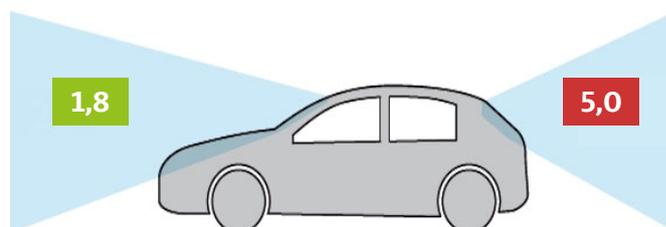
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



befindet sich bei ganz nach unten gestelltem Sitz 47 cm über der Straße. Auch hinten ist der Zustieg bequem, der lange Radstand ermöglicht nicht nur großzügige Innenraummaße,

sondern auch große Türausschnitte. Lediglich im Fond müssen die Insassen aufgrund der flachen Dachlinie besonders beim Aussteigen auf den Kopf achten. Das optionale schlüssellose Zugangssystem misst die Entfernung des Schlüssels zum Auto und verhindert so zuverlässig eine illegale Öffnung des Fahrzeugs über einen Funkverlängerer.

2,8 Kofferraum-Volumen

Im Kofferraum finden bei aufgestellter Rücksitzlehne bis zu 380 l Platz, alternativ kann man bis zu fünf Getränkeboxen darin unterbringen. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich der Stauraum auf bis zu 780 l. Einen Teil des Kofferraumbodens kann man aufklappen, darunter findet man ein Fach mit etwa 20 l Volumen: Praktisch für die Ladekabel, auch wenn diese bei beladenem Kofferraum dort schlecht erreichbar sind – ein Frunk unter der Vorderhaube wäre hier die bessere Lösung.

⊖ Die große Limousine bietet anders als andere Elektroautos keinen neudeutsch Frunk genannten Kofferraum unter der vorderen Haube.

3,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Bereits ab Werk öffnet und schließt die Heckdeckel elektrisch angetrieben, optional auch berührungslos per Fußschwenk unter das Heck.

⊖ Im Gegensatz zum größeren EQS ist der EQE keine Fließheck-, sondern eine Stufenhecklimousine. Die Kofferraumöffnung, die der Heckdeckel freigibt, fällt dementsprechend klein aus – sperrige Gegenstände müssen daher draußen bleiben. Die Ladekante liegt 77 cm für eine Limousine ziemlich hoch über der Straße, zudem stört die 18 cm messende Stufe zwischen Ladekante und -boden. Klappt man die Fondsitze um, entsteht eine Stufe im Ladeboden, zusätzlich liegen die Lehnen nicht komplett flach. Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum bei Dunkelheit zudem nur mäßig ausgeleuchtet.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Rücksitzlehnen können dreigeteilt umgeklappt werden, eine Fernriegelung vom Kofferraum aus gibt es aber nicht. Beim Wiederaufstellen der Lehnen muss man darauf achten, die Gurte nicht im Schloss einzuklemmen, wodurch sie beschädigt werden könnten. Im Kofferraum sind vier Verankerungsösen verbaut, um Gegenstände zu fixieren. Da die hinteren beiden Ösen aber nicht unten am Boden angebracht sind, ist es schwierig, kleineres Ladegut per Netz

⊖ Der EQE hat keine Haltegriffe am Dachhimmel. Ordert man das Keyless Go-System, ist die der EQE mit flächenbündigen Türgriffen ausgestattet. Nähert man sich mit dem Schlüssel dem Fahrzeug, fahren diese automatisch aus, was allerdings nicht immer zuverlässig funktioniert. Zudem sind die Betätigungskräfte zum Öffnen sehr hoch, wenn das Auto gerade nicht erkennt, dass man die Tür gerne öffnen möchte. Beim Losfahren oder Absperren fahren die Griffe selbsttätig wieder ein.



Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum kleiner als bei Modellen der konventionelleren E-Klasse (425 l).



Die 77 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

am Kofferraumboden zu fixieren. Man findet aber praktische Taschenhaken und links eine durch ein Netz abgetrennte Ablage vor.

2,3 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Cockpit des EQE gleicht nahezu eins zu eins dem des größeren EQS. Mercedes hat das Touchpad zur Befehlseingabe auf der Mittelkonsole aus dem Cockpit verbannt und folgt mit der Touchscreen-Bedienung nun dem Mainstream. Das serienmäßige 11,9 Zoll große Zentralsdisplay (optional mit OLED-Technik) dominiert das Cockpit und bündelt nahezu alle Fahrzeugfunktionen. Die grafische Darstellung des Bildschirms und die Reaktionsschnelligkeit auf Touchbefehle sind erstklassig, die Touchflächen angenehm groß. Auch die Erreichbarkeit ist durch die recht tiefe Positionierung gut, das Ablenkungspotenzial vom Verkehrsgeschehen infolgedessen jedoch erhöht – hier mussten die Entwickler einen Tod sterben. Der immense Funktionsumfang sowie die teils recht verschachtelten Menüs haben zur Folge, dass man den Blick oftmals deutlich länger von der Straße abwenden muss als gewollt. Auch das Multifunktionslenkrad mit seinen Touchflächen anstelle von haptischen Bedienelementen ist nicht der Weisheit letzter Schluss. Sie oftmals unzuverlässig auf Berührung und haben dadurch eine deutlich stärkere Ablenkung vom Verkehrsgeschehen zur Folge. Durch die fehlende haptische Rückmeldung der Touchflächen muss man immer kurz schauen, ob der Befehl auch ausgeführt wurde. Hinzu kommt, dass das Multifunktionslenkrad mit 18 Bedienflächen überfrachtet ist. Schmerzlich vermisst werden ein klassischer Drehregler für die Lautstärke sowie praktische Direktwahltasten für die gängigsten Hauptfunktionen (Navigation, Radio, Telefon, etc.). Die alternativ angebotene Touchleiste unter dem Bildschirm wirkt billig und ist

nur mäßig nutzbar.

Das Kombiinstrument ist ebenfalls als digitales Display ausgeführt, bietet dem Fahrer verschiedene Darstellungsmöglichkeiten und lässt sich einwandfrei ablesen.

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



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

1,2 Multimedia/Konnektivität

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

optional sechs USB-C-Anschlüsse oder der ebenfalls aufpreispflichtigen induktiven Ladeschale. Auch das sehr gut klingende Burmester-Surround-Soundsystem mit 15 Lautsprechern kostet Aufpreis. Das nachträgliche Freischaltungen per Online-Update ist ebenfalls möglich.

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

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für zwei Meter große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde für noch größere Menschen reichen. Auch die Innenbreite ist großzügig

bemessen. So ergibt sich ein angenehmes und großzügiges Raumgefühl.

2,7 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Reihe bietet der EQE ordentliche Platzverhältnisse. Die Beinfreiheit ist sogar recht opulent, allerdings sorgt die mäßige Kopffreiheit dafür, dass lediglich bis zu 1,85 m große Insassen ausreichend Platz finden. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch die hohe Fensterlinie und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule etwas geschmälert.

3,2 Innenraum-Variabilität

Das Angebot an Ablagen ist vorn wie hinten absolut ausreichend. Gut gefällt uns beispielsweise das großzügige Ablagefach unter der „schwebenden“ Mittelkonsole, das neben zwei USB-Anschlüssen auch einen praktischen Spanngummi bietet. Das Handschuhfach ist zwar nicht besonders groß, aber mit Filz ausgeschlagen und natürlich beleuchtet.



Im Fond finden aufgrund der eingeschränkten Kopffreiheit nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

1,5 KOMFORT

1,5 Federung

Ab Werk besitzt der Mercedes EQE ein Fahrwerk mit konventionellen Dämpfern. Der Testwagen hingegen hat das optionale Luftfederfahrwerk samt adaptiver Dämpferregelung an Bord.

⊕ Die „Airmatic“ sorgt für einen insgesamt sehr guten Federungskomfort. Dank der Niveauregulierung bleibt die Fahrzeughöhe auch bei Beladung konstant, zudem senkt sich die Karosserie im Sport-Modus ab 120 km/h um 20 mm ab, um den Luftwiderstand zu reduzieren. Unterhalb von 80 km/h wird die Karosserie wieder angehoben. Bis 40 km/h kann der Aufbau per Tastendruck um 25 mm angehoben werden. Doch

nun zum Federungskomfort: Innerorts lässt das Ansprechverhalten auf Unebenheiten noch etwas zu Wünschen übrig, wozu die großen 20-Zöller, die mit einem Luftdruck von knapp 3 bar befüllt sind, einen nicht unerheblichen Teil beitragen. Bei mittleren und hohen Geschwindigkeiten spielt das Luftfederfahrwerk seine Stärken aber aus und sorgt für einen hervorragenden Federungskomfort. Es gibt die Modi Comfort und Sport, deren Unterschiede man zwar spürt – aber unkomfortabel wird der Stromer nie.

1,8 Sitze

Der Sitzkomfort im Fond fällt im Vergleich zu den vorderen Multikontursitzen deutlich ab – wer hier mehr Komfort möchte, muss zum größeren EQS greifen. Der Kniewinkel ist aufgrund des recht hohen Bodens und der gleichzeitig recht tief positionierten Rückbank ziemlich spitz aus, was auf Dauer unangenehm ist. Die Konturen der Flächen und Lehnen gehen in Ordnung. Das gilt freilich nicht für den mittleren Platz hinten, der zwar relativ weich gepolstert ist, aber zu schmal für Erwachsene und längere Fahrten ausfällt.

⊕ Bereits die Standard-Sitze vorn bieten mannigfaltige Einstellmöglichkeiten samt einer 4-Wege-Lordosenstütze – natürlich alles elektrisch gesteuert. Die optionalen

Multikontursitze des Testwagens besitzen zudem neben einer elektrischen Sitzverstellung samt Memory-Funktion eine ausfahrbare Sitzfläche sowie eine Massagefunktion. Die Kontur der Lehnen und Sitzflächen vorn ist gut, die Insassen werden sehr komfortabel abgestützt. Dieser Komfort geht etwas zu Lasten des Seitenhalts, der nur zufriedenstellend ausfällt. Insgesamt kann man auf den Vordersitzen durch die umfangreichen Einstellmöglichkeiten sehr gut eine angenehme Sitzposition finden. Diese leidet allerdings unter der harten Armauflage an der oberen Türverkleidung sowie der im vorderen Bereich ungepolsterten Mittelarmlehne.

1,3 Innengeräusch

⊕ Im EQE mit optionaler Akustik-Verglasung geht es ausgesprochen leise zu, der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt im Stuttgarter Stromer lediglich 63,3 dB(A – ein hervorragender Wert. Fahrgeräusche wie auch Windgeräusche

bleiben selbst bei höheren Geschwindigkeiten auf einem bemerkenswert niedrigen Niveau. Vom extra ummantelten E-Antrieb ist selbst unter Last oder beim Rekuperieren so gut wie nichts zu hören.

1,1 Klimatisierung

⊕ Der Mercedes EQE bringt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit, die sich gegen Aufpreis auf eine Vier-Zonen-Ausführung aufrüsten lässt. Die Intensität des Automatikmodus kann in fünf Stufen eingestellt werden. Eine Sitzheizung vorn ist Serie, beheizbare äußere Fondsitze und eine Lenkradheizung sind gegen Aufpreis an Bord. Gleiches gilt für die drahtlose Frontscheibenheizung, Sitzlüftung vorn sowie eine Beduftungsfunktion. Rollos für Seitenscheiben und Heckscheibe gibt es nicht, aber stärker getönte Scheiben im Fond sind wählbar. Typisch E-Auto: Per Standklimatisierung lässt sich die Innenraumtemperatur vorwählen.

Mit dem Antriebs-Kühlkreislauf ist über einen Wärmetauscher

ein Heizkreislauf für den Innenraum gekoppelt. Nur wenn die so gewonnene Wärme nicht ausreicht, beispielsweise bei besonders tiefen Außentemperaturen, wird über einen elektrischen Zuheizung zusätzliche Wärme erzeugt. Laut Mercedes-Benz ist durch diese effiziente Abwärmenutzung oberhalb von 5°C häufig keine Zuheizung mehr notwendig.

⊖ Aus den niederen Fahrzeugklassen hat es eine Unart nun auch bis in die Oberklasse geschafft: Der EQS hat Lüftungsdüsen (über dem Zentraldisplay), an denen sich die Intensität des Luftstroms nicht unabhängig von der Ausströmrichtung einstellen lässt.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor im Heck leistet bis zu 215 kW/292 PS und entwickelt maximal 565 Nm, womit der EQE trotz des hohen Fahrzeuggewichts erstaunlich flott beschleunigt. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Benz mit 3,4 s im Handumdrehen. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,4 s kaum

langsamer.

Die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h gibt Mercedes mit 6,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 210 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche – nicht einmal ein Surren des Elektromotors

ist zu vernehmen. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und schiebt den EQE auch auf der Autobahn mit Nachdruck voran.

0,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EQE kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Schaltrücke sind für den Stromer damit ein Fremdwort, die Beschleunigung verläuft sehr harmonisch und ohne jedwede Schwankungen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den rechten Lenkstockhebel ist Mercedes-typisch und einfach. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Lenkrad-Paddels eingestellt werden, es gibt Stufen von keiner bis starker Bremswirkung, oder man überlässt die Rekuperationsleistung

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

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des EQE ist Mercedes-typisch erstklassig, hier macht den Stuttgartern kaum einer etwas vor. Der Geradeauslauf ist auch dank der optionalen Allradlenkung des Testwagens sehr gut. Die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls ist ebenfalls einwandfrei, und auch bei einem kritischen Fahrmanöver verhält sich das Fahrzeug sehr stabil. Den ADAC Ausweichtest meistert er sehr fahrsicher und nicht nur in Anbetracht des hohen Gewichts erstaunlich schnell. Auch hier wirkt sich die Allradlenkung positiv aus: Allerdings

steigert sie hier nicht nur die Fahrstabilität, sondern auch die Agilität. Dadurch, dass die Hinterräder der Fahrsituation entsprechend mit- oder entgegenlenken, fühlt sich die knapp fünf Meter lange Limousine beinahe so handlich wie ein Kompaktwagen an.

Die Traktion ist dank der feinen Regelung des Elektromotors sehr gut, aber natürlich wäre ein Allradantrieb besonders auf rutschigem Untergrund hier überlegen.

1,9 Lenkung

⊕ Optional sind für den EQE zwei Hinterachslenkungen mit 4,5 und 10 Grad Lenkwinkel erhältlich. Der Testwagen hatte letztere Ausführung an Bord. Dabei lenken die Hinterräder unter 60 km/h mit bis zu 10 Grad zur Erhöhung der Wendigkeit gegensinnig mit. Über 60 km/h werden die Hinterräder mit bis zu 2,5 Grad gleichsinnig zu den Vorderrädern eingeschlagen, um die Stabilität zu erhöhen.

Die Lenkung selbst fühlt sich Benz-typisch solide, aber etwas entkoppelt an, worunter das Lenkgefühl und damit auch die

Rückmeldung leiden. Ebenso ist die Zielgenauigkeit nicht optimal, da man bei flotter Gangart nie so recht weiß, wie stark die Hinterräder mitlenken und sich das Fahrzeug dadurch verhält.

Die Zentrierung ist klar definiert und sorgt für ein entspanntes Geradeausfahren. Mit lediglich zwei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung sehr direkt übersetzt, der Lenkaufwand dadurch angenehm niedrig.

2,2 Bremse

⊕ Der ermittelte Bremsweg von durchschnittlich 33,8 m kann vollauf überzeugen – die mehr als 2,3 t schwere Limousine verzögert damit auf Sportwagenniveau.

⊖ Das Pedalgefühl und damit auch die Dosierbarkeit der Bremsanlage fallen negativ auf. Gleiches konnten wir bereits

beim Mercedes EQS beobachten. Das Bremspedal fühlt sich sehr teigig an und hat keinen klar definierten Druckpunkt. Im Gegenteil, dieser wandert abhängig von der Fahrzeuggeschwindigkeit, worunter die Dosierbarkeit leidet. Hier sollte Mercedes unbedingt nachbessern, da dies das Fahrerlebnis mit dem EQE nachhaltig stört.

1,3 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mercedes-Benz versteht sich auch in Sachen Fahrsicherheit als führend, folgerichtig packen sie in den EQE ein umfangreiches Angebot an Fahrerassistenzsystemen. Leider sind zahlreiche Systeme lediglich in Verbindung mit dem optionalen Fahrerassistenz-Paket erhältlich – eine adaptive Geschwindigkeitsregelung beispielsweise darf man in einem 70.000 Euro teuren Fahrzeug der oberen Mittelklasse serienmäßig erwarten. Stets an Bord findet man einen aktiven Bremsassistenten, der ein Notbremssystem samt Kollisions- und Abstandswarnung umfasst und auch Fußgänger und Radfahrer erkennt. Müdigkeitserkennung, Geschwindigkeitsbegrenzer und -regelung sind ebenso Bestandteil der Grundausstattung wie der Assistent zum Halten der Fahrspur. Soll der EQE per Lenkeingriff gezielter automatisch in der Mitte der Fahrspur bleiben oder den toten Winkel überwachen, muss man zum bereits erwähnten Paket greifen. Dann kann der Stuttgarter im Stau bis 60 km/h autonom fahren, auf der Autobahn selbstständig die Fahrspur wechseln und bis 210 km/h aktiv die Fahrspur halten. Der Kreuzungs- und Ausweichassistent sollen ebenso Kollisionen vermeiden wie die Ausstiegswarnung, die im Stillstand auf von hinten herannahende Fahrzeuge und Fahrräder aufmerksam macht.

1,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Für den EQE lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung kein Euro NCAP-Crashtest vor. Er stellt sich die Plattform und die Sicherheitstechnik weitgehend mit dem größeren EQS, der ein 5-Sterne-Ergebnis erzielt hat, weshalb auch beim EQE von einem hohen Sicherheitsniveau auszugehen ist.

Der EQE verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, einen Centerairbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie über von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Gegen Aufpreis gibt es Seitenairbags hinten. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle äußeren Sitzplätze vorhanden. Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis 1,95 m guten Schutz, hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe, haben aber einen geringen Abstand zum Dach, sodass sie damit auch bei noch größeren Menschen wirken können. Neben dem bekannten Pre-Safe-System, das bei einer drohenden Kollision u. a. die Gurte strafft und gegebenenfalls die Fenster schließt, gibt es optional das präventive Schutzsystem PRE-SAFE Impuls, das bei einer von der Seite drohenden Kollision ergreift der Mercedes Maßnahmen, um die Insassen näher in die Fahrzeugmitte zu rücken. Der automatische Notruf eCall wird über eine eingebaute SIM-Karte umgesetzt.

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	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	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 (direkt)

1,9 Kindersicherheit

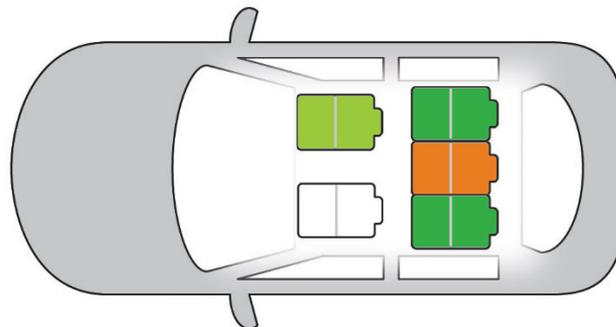
⊕ Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze eignen sich gut für Kindersitze. Der Beifahrersitz verfügt über eine automatische Beifahrerairbagabschaltung, allerdings fehlen Isofix und Ankerhaken auf dem Beifahrersitz, sodass Kindersitze nur mit dem Gurt fixiert werden können. Die äußeren Rücksitze verfügen über Isofix samt iSize-Freigabe, durch das immense Platzangebot können auch sehr raumgreifende Kindersitze gut untergebracht werden. Alle Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Auf dem mittleren Fondplatz, der wie bei Limousinen üblich keine Isofix-Vorrichtungen besitzt, lassen sich Kindersitze aufgrund der ungeeigneten Gurtgeometrie nicht lagestabil fixieren.

Die Kindersicherung der hinteren Türen wird lediglich durch einen einfachen Kipphebel de- oder aktiviert und lässt sich somit auch von Kindern bedienen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

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

2,8 Fußgängerschutz

Der EQE hat eine nachgiebig gestaltete Frontpartie mit aktiver Motorhaube, die bei einem Aufprall automatisch angehoben wird und somit den Abstand zu harten Motorbauteilen vergrößert. Damit es erst gar nicht zum Unfall kommt, ist die große

Limousine serienmäßig mit einem vorausschauenden Notbremsassistenten ausgestattet, der auf Fußgänger und Radfahrer reagiert.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,0 kWh/100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A und ist ein angesichts von Ausmaßen, Leistungsfähigkeit und Gewicht ein bemerkens-

wert niedriger Verbrauch. Aus den 20,0 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 100 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 50 von 60 möglichen Punkten.

2,0 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 19,9 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 81 mg/km verbunden – dafür gibt es ein einige Punkte Abzug, so dass das E-Auto im Bereich Schadstoffe nur 40 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Mercedes-Benz EQE 350+ somit auf 90 Punkte und schafft damit hauchdünn den fünften Stern im ADAC Ecotest.

4,4 AUTOKOSTEN

4,4 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Luxus hat seinen Preis, und der ist bei Mercedes ganz besonders teuer. Wer einen EQE 350+ sein Eigen nennen möchte, muss mindestens 70.210 Euro auf den Tisch des Händlers legen. Leider sind für diesen Preis längst noch nicht alle Annehmlichkeiten an Bord, wie man es von einer Limousine der oberen Mittelklasse erwarten darf. Sogar für Selbstverständlichkeiten wie einen automatisch abblendenden Innenspiegel muss man extra löhnen.

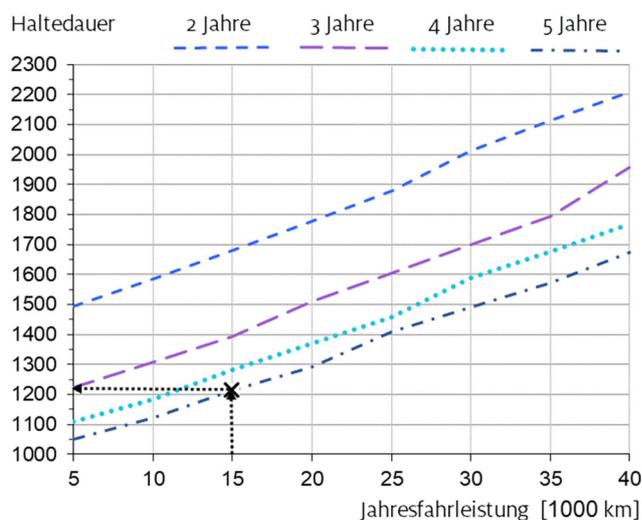
Erschwerend kommt hinzu, dass viele Extras an teure Pakete gebunden ist. Möchte man beispielsweise ein Head-up-Display ordern, schlägt dies mit knapp 30.000 Euro zu Buche! Der gut, aber längst nicht voll ausgestattete Testwagen kommt somit auf einen Preis von über 100.000 Euro.

Dafür sind die Fixkosten relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 86 Euro fällig - aber erst ab 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. 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 zehn Jahre bis 250.000 km. Für das teure Auto ist dies

ziemlich geizig, für die Batterie jedoch recht gut. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein allmählicher Verlust der Batteriekapazität normal wäre – genauer spezifiziert ist der zu akzeptierende Verlust aber nicht.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1212 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EQE 300	EQE 350	EQE 500 4MATIC	EQE 43 AMG 4MATIC	EQE 53 AMG 4MATIC+
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	215 (292)	300 (408)	350 (476)	460 (625)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	550/0	565/0	858/0	858/0	950/0
0-100 km/h [s]	7,3	6,4	4,7	4,2	3,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	210	210	210	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	16,5/16,5 kWh E	16,5/16,5 kWh E	18,2/18,2 kWh E	19,7/19,7 kWh E	20,2/20,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	21/28/29	n.b.	21/30/29	21/30/29
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86	86	92	92
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	1212	k.A.	1727	1771
Preis [Euro]	66.402	70.210	87.287	103.828	109.778

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	215 kW (292 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	109 kW
maximales Drehmoment	565 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,0 kWh/100km/533 km

BATTERIE

Batteriegroße gesamt/nutzbar	n.b./90,6 kWh
komplette Volla ladung mit Ladeverlusten	106,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	10 Jahre, 250.000 km

REKUPERATION

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

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	50 km RRW "Reserve/HV-Laden", 30 km RRW Batt gelb., 1% "HV Laden" Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nur DC
Position der Ladeklappe	Hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Menü, Knopf an Ladeanschluss

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

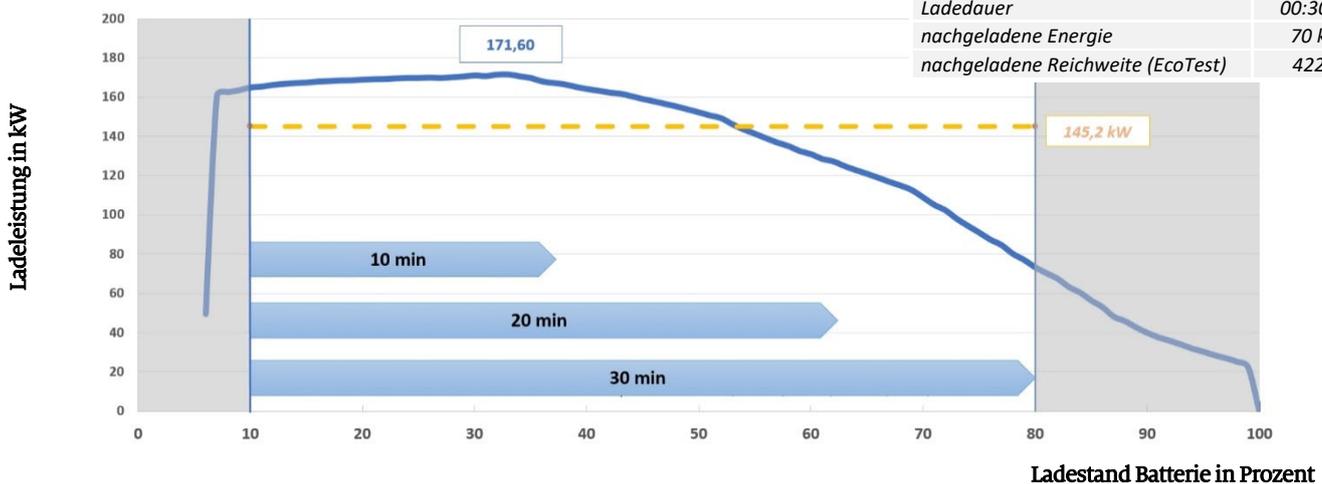
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	10 A	2,3 kW	46 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	11 kW	9,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 170 kW	30 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregte Synchronmotor hinten	
Leistung	215 kW/292 PS
Maximales Drehmoment	565 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,22
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.946/1.961/1.510 mm
Leergewicht/Zuladung	2.385/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	-/100 kg
Batteriekapazität (netto)	89 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Bremen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R20 101Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	10,5/10,6 m
Ecotest-Verbrauch	20,0 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 100 g/km)
Reichweite	530 km
Innengeräusch 130 km/h	63,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	2.355/525 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/780/780 l

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

Betriebskosten	101 Euro	Werkstattkosten	153 Euro
Fixkosten	159 Euro	Wertverlust	799 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1212 Euro		
Steuer pro Jahr	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/28/29		
Basispreis EQE 350	70.210 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.03.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	100.377
Km-Stand bei Testbeginn	4.051 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 (Luftfederung)	2.083 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.112 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	2.112 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.892 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/547 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.297 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	2.892 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	833 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/452 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	2.892 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	3.034 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/428 Euro
Lenkradheizung	309 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Metalllackierung	ab 1.071 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.809 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

AUTOKOSTEN

4,4

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

Stand: August 2022
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner