
Vorstellung Mercedes-Benz EQC: Jetzt kommen die Schwaben

Von Jens Meiners

Die Zeiten, in denen sich die US-Marke Tesla als Solitär im Premiumsegment fühlen durfte, sind endgültig vorbei: Nach Jaguar und Audi kommt jetzt auch Mercedes-Benz mit einem batterie-elektrischen Premium-SUV auf den Markt. Vorgestellt wurde das Auto in Norwegen – jenem Land, das durch die Ausbeutung der Ölfelder in der Nordsee erheblichen Wohlstand erwirtschaftet und sich gerade deshalb großzügige Subventionen für Elektroautos leisten kann.

Subventionen gibt es auch in Deutschland, und deshalb hat Mercedes-Benz den Einstandspreis des EQC mit 71 281 Euro gerade so niedrig angesetzt, dass der Käufer zusätzlich 4000 Euro abgreifen kann. Die Hälfte davon kommt vom Staat. Damit unterbietet der EQC die Konkurrenz deutlich: Der Jaguar I-Pace kostet ab 79 450 Euro, der Audi 79 900 Euro, und für die mittlerweile zum Ladenhüter gewordenen Tesla Model S und Model X müssen trotz erheblicher Preissenkungen deutlich über 80 000 Euro den Besitzer wechseln.

Der EQC ist zwar günstiger als die Konkurrenz, er muss sich aber keineswegs verstecken. Schon der erste Eindruck stimmt: Dass dieses Elektroauto technisch auf dem GLC basiert, haben die Stuttgarter gut kaschiert. Die Kühlermaske und die durchgehenden Leuchtenbänder vorn und hinten wirken futuristisch, die Flanken sind extrem glatt, die Dachlinie ist „schneller“ und flacher als beim GLC. Im Gegensatz zum Jaguar bleiben die Proportionen konventionell, aber der Auftritt des EQC ist eigenständig und hebt sich in seiner futuristischen Glätte deutlich vom aggressiv-zerklüfteten Audi e-Tron ab.

Auch das Interieur ist modern gestaltet. Zwar hat sich Daimler auch hier großzügig im hauseigenen Baukasten bedient, doch die modernen Stoffe und Farben sind für den EQC exklusiv. Die relativ tief angesetzten Seitenfenster verschwinden, von innen betrachtet, im unteren Bereich hinter der hochgezogenen Türverkleidungen: Geborgenheit schlägt heute die früher bevorzugte luftige Rundumsicht. Schließlich gibt es ausreichend Kameras.

Stolze 408 PS (300 kW) leisten die asynchronen E-Motoren des EQC; das maximale Drehmoment liegt bei stolzen 765 Newtonmetern. Damit beschleunigt der 2,4 Tonnen schwere SUV in 5,1 Sekunden von null auf 100 km/h. Ab ca. 140 km/h flacht die Beschleunigungskurve spürbar ab, es geht aber noch weiter bis zu einer Spitze von gut 180 km/h. Das ist weniger als der 200 km/h schnelle Audi, dafür schlägt der EQC den e-Tron in der Beschleunigung deutlich: Das Ingolstädter Konkurrenzmodell braucht für den Standardspurt 5,7 Sekunden. Und das ist sicherlich auch dem um 88 Kilogramm höheren Leergewicht geschuldet, das vor allem aufs Konto der Batterien geht.

Mit seiner feinfühligsten Momentensteuerung fährt der EQC schlupffrei an, bei deaktiviertem ESP lassen sich jedoch auch leichte Drifts provozieren. Tatsächlich ist das Fahrwerk jedoch eher komfortbetont ausgelegt, und bei forcierter Kurvenfahrt muss der Fahrer erhebliche Seitenneigung in Kauf nehmen. Die Radgrößen liegen zwischen 18 und 20 Zoll, im AMG-Programm gibt es 21-Zoll-Räder, von denen das Einlenkverhalten spürbar profitieren sollte.

Besser also, man lässt es geruhsam angehen. Das ist auch der Reichweite zuträglich, die im WLTP-Zyklus immerhin (je nach Ausstattung) bei 374 bis 417 Kilometern liegt. Dann lässt sich die hervorragende Geräuschkämmung des EQC so richtig genießen. Ein

ansatzloser Zwischenspur ist immer nur ein Zucken des Gasfußes entfernt. Und mit den Paddeln am Lenkrad lässt sich der Rekuperationsgrad vierstufig einstellen. Der Fahrer kann das Auto gefühlt endlos rollen lassen – oder eine relativ heftige Verzögerung vorwählen, die ein beinahe reines Ein-Pedal-Fahrtechnik ermöglicht. Dazwischen gibt es zwei weitere Stufen.

Ein Geländewagen ist der EQC nicht: Mit lediglich 13 Zentimetern Bodenfreiheit kommt man abseits befestigter Straßen nicht weit. Und mit 1800 Kilogramm Zuglast liegt er am unteren Ende des SUV-Segments; für die meisten Kunden dürfte der Wert trotzdem ausreichen.

Eindrucksvoll sind die Elektronik- und Infotainmentbausteine: Der EQC kommt mit MBUX-Benutzeroberfläche mit zwei TFT-Bildschirmen; die Systeme lassen sich über verschiedene Methoden bedienen, wobei die Spracheingabe und der berührungsempfindliche Bildschirm sowie die Lenkradtasten einen hohen Reifegrad aufweisen. Die Gestensteuerung halten wir indessen für verzichtbar, ebenso wie das Touchpad auf der Mittelkonsole, dem leider der präzise rastende Dreh-Drück-Steller weichen musste. Schade finden wir, dass sich die Instrumentierung lediglich in Tubenoptik darstellen lässt. Und auch ein rahmenloser Innenspiegel hätte diesem nicht eben billigen SUV gut gestanden.

Das Kofferraumvolumen von rund 500 Litern kann sich mit konventionell angetriebenen SUVs messen; auf einen vorderen Kofferraum hat Mercedes-Benz verzichtet. Dort hätte nicht viel hineingepasst, und die Ladekabel, so ein Daimler-Entwickler, sollten sich sinnvollerweise in der Nähe der Dosen befinden. Man hat sie in einer Tasche im hinteren Kofferraum plazierte.

Was noch kommt? Neben dem aktuellen EQC 400 ist für 2020 auch noch eine etwas leistungsschwächere, in der Reichweite reduzierte Variante denkbar. Doch schon jetzt ist der EQC das wohl preiswerteste Angebot in diesem neuen Segment. Wer einen kauft, sollte wissen, worauf er sich einlässt: Die reale Reichweite reicht an einen konventionellen Ottomotor nicht heran, von einem Diesel ganz zu schweigen. Und wer in die Zukunft blicken will, für den gibt es noch eine sehr reizvolle Alternative: Den Mercedes-Benz GLC F-Cell mit Wasserstoff-Brennstoffzelle. Welche Technologie wirklich das Rennen macht, bleibt offen – auch nach unseren guten Erfahrungen am Steuer des EQC. (ampnet/jm)

Daten Mercedes-Benz EQC 400

Länge x Breite x Höhe (m): 4,76 x 1,88 x 1,63
Radstand (m): 2,87
Leistung: 300 kW / 408 PS
Drehmoment: 765 Nm
Batterie: Hochvolt, Lithiumionen, 80 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,1 Sek.
Reichweite: 374–417 km (WLTP)
Durchschnittsverbrauch: 19,7–20,0 kWh (NEFZ)
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 2495 kg / max. 445 kg
Kofferraumvolumen: ca. 500 Liter
Max. Anhängelast: 1800 kg
Bodenfreiheit: 130 mm
Bereifung: 235/55 R 19
Luftwiderstandsbeiwert: 0,27

Basispreis: 71 281 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Autor Jens Meiners mit dem Mercedes-Benz EQC 400 4Matic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
