
Vorstellung Mercedes-Benz EQS: Das beste Auto der Parallelwelt

Von Jens Meiners, cen

Das beste Auto der Welt, das war eigentlich immer die S-Klasse von Mercedes-Benz: Ausgerüstet mit der jeweils neuesten Technologie, luxuriös und leistungsstark gilt das Stuttgarter Flaggschiff seit jeher als globale Messlatte der obersten Fahrzeugkategorie. Doch jetzt gibt es Konkurrenz aus eigenem Hause. Als Spitzenprodukt für die angeblich elektrische Zukunft hat Daimler nicht etwa die S-Klasse elektrifiziert, sondern ein völlig eigenständiges Modell entwickelt: Den EQS. Wir sind ihn gefahren.

Die Eigenständigkeit dieser elektrischen Luxuslimousine manifestiert sich bereits in der Optik. Mit seinem relativ kurzen Vorbau, der gewölbten Fahrgastzelle und dem in einem Bürzel auslaufenden Fließheck setzt das neue Modell auf andersartige, moderne Proportionen – und nutzt dabei, ganz im Gegensatz zu den meisten anderen E-Autos der oberen Preisklasse, das Potential einer ausschließlich elektrischen Plattform uneingeschränkt aus.

Im Gegensatz zur S-Klasse, die in drei Längen gebaut wird, gibt es den EQS nur mit einem Radstand. Doch der bietet bereits so viel Platz im Innenraum, dass eine nochmals verlängerte Variante überflüssig ist. Das Platzangebot ist vorn wie hinten überaus großzügig, und hinter den Rücksitzen befindet sich ein 610 Liter fassender Gepäckraum, der über eine große Heckklappe zugänglich ist und bei umgelegter Rückbank auf 1770 Liter wächst.

Die Formensprache ist reduziert und passt perfekt zum neuartigen Ansatz des EQS. Und sie funktioniert: Der cW-Wert von 0,20 liegt noch unterhalb des Audi e-tron GT und damit auf Rekordniveau. Er wird allerdings nur beim Einstiegsmodell mit AMG-Paket, einem kleinen Kunststoff-Ansatz am hinteren Radhaus und speziellen Felgen erreicht.

Die kalte Pracht des Interieurs

Auch der Innenraum präsentiert sich futuristisch, gleichzeitig jedoch ungewöhnlich opulent. Dabei gibt es zwei unterschiedliche Armaturentafeln: Die Basisvariante verfügt über große, separate Bildschirme, ähnlich wie die S-Klasse, und vor dem Co-Piloten befindet sich eine Dekorfläche. Gegen Aufpreis gibt es ein durchgängig verglastes Cockpit namens Hyperscreen, bei dem sich drei großflächige Bildschirme hinter Glas verbergen. Die Ambientebeleuchtung kommuniziert per Farbe mit dem Fahrer, die kalte Pracht dieses Interieurs sucht ihresgleichen.

Für Vortrieb sorgt im Einstiegsmodell EQS 450 eine Synchronmaschine, die über eine einstufige Übersetzung 245 kW (333 PS) auf die Hinterachse überträgt. Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert 6,1 Sekunden, bei 210 km/h wird abgeregelt. Dabei bewegt sich der EQS mit großer Leichtfüßigkeit. Wenn der Fahrer auf die automatische Rekuperation verzichtet und das Auto rollen lässt, wird spürbar, wie gering die Fahrwiderstände sind. Damit korrespondiert ein hervorragender Verbrauch von ganzen 15,8 kWh im WLTP-Zyklus, was einer Reichweite von bis zu 780 WLTP-Kilometern entspricht. Auch im Realbetrieb lassen sich ohne weiteres 500 bis 600 Kilometer erreichen. Darüber rangiert der zweimotorige EQS 580 mit Allradantrieb, der 385 kW (523 PS) leistet und den Standardspurt in nur 4,3 Sekunden absolviert. Seine optimistische WLTP-Reichweite liegt bei 676 Kilometern.

Langstrecke eher auf der LKW-Spur

Damit gehört die zum Erlebnis E-Auto gehörige Reichweitenangst theoretisch der

Vergangenheit an – allerdings nur dann, wenn auch schnelle Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen. Theoretisch liegt die Gleichstrom-Ladeleistung bei bis zu 200 kW. Wenn es aber keine entsprechende Säule gibt, ist die Reise auch im EQS mit leerem Akku erst einmal für längere Zeit unterbrochen. Die auf dem Papier eindrucksvolle Reichweite relativiert sich, wenn man bedenkt, dass bei Dienstreisen auf eine Hinfahrt über ein paar hundert Kilometer unweigerlich die gleich lange Rückfahrt folgt. Und so wird man den EQS im Langstreckenbetrieb – genau wie das Konkurrenzprodukt aus Nordamerika – eher auf der Lkw-Spur denn im Rückspiegel zügig bewegter Turbodiesel erblicken.

Stolze 2,5 Tonne Gewicht muss der Antrieb schon im Einstiegsmodell bewegen – und auch das ist nur einem aufwendigen Materialkonzept zu verdanken. Bei reiner Stahlbauweise, so heißt es hinter vorgehaltener Hand, hätte der EQS schon leer die Drei-Tonnen-Marke weit überschritten.

Im Stadtverkehr wirkt der EQS ausgesprochen handlich, nicht zuletzt dank der Allradlenkung mit 4,5 Grad Lenkwinkel, der sich optional auf 10 Grad vergrößern lässt. Damit schrumpft der Wendekreis – eine alte Mercedes-Tugend – auf ganze 10,9 Meter. Bei forcierter Fahrweise droht der EQS zum Untersteuern, die Wankneigung lässt sich nicht ganz unterdrücken. Dafür liegt der Komfort auf höchstem Niveau. Die Federung pariert auch grobe Unebenheiten und akustisch wirkt die Limousine fast völlig entkoppelt.

Ab 2022 automatisiertes Fahren auf Level 3

Der EQS ist mit einer großen Palette von Assistenzsystemen ausgerüstet, die den Weg zum autonomen Fahren weiter beschreiten. Ab 2022 soll der Wagen auf Autobahnen bei Stop-and-Go bis Tempo 60 im Level 3 autonom fahren können – und damit ein Versprechen erfüllen, das zum Beispiel die Konkurrenz aus Ingolstadt bislang nicht eingelöst hat. Diese eindrucksvolle Vision hat das System allerdings nicht davon abgehalten, in einer schnell gefahrenen Kurve eine Vollbremsung hinzulegen, weil es einen am Straßenrand geparkten Sportwagen für ein Hindernis hielt.

Der Ansatz einer eigenständigen elektrischen Baureihe ist reizvoll und sicherlich den Herstellern überlegen, die ihre konventionellen Autos nachträglich elektrifizieren. Doch die grundlegenden Nachteile des Elektroautos bleiben: Trotz eindrucksvoller Reichweite bleibt die Langstrecke mit Unsicherheitsfaktor versehen, und daran, dass der für E-Autos zusätzlich benötigte Strom vorwiegend aus schmutzigen Quellen kommt, kann auch Daimler nichts ändern.

Und so bleibt aus unserer Sicht die S-Klasse auch weiterhin das beste Auto der Welt. Während der EQS das beste Auto einer politisch erwünschten Parallelwelt ist, von der noch längst nicht klar ist, wie sie letztlich aussehen wird. Die Preise stehen übrigens noch nicht fest, werden sich aber auf dem Niveau einer vergleichbaren S-Klasse bewegen. (aum/jm)

Daten Mercedes-Benz EQS 450+
Länge x Breite x Höhe (m): 5,22 x 1,93 x 1,51
Radstand (m): 3,21
Motor: Permanentregter Synchronmotor
Leistung: 245 kW / 333 PS
Max. Drehmoment: 586 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,1 Sek.
Elektr. Reichweite: 780 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 15,8 kWh/100 km
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km (lokal)
Leergewicht / Zuladung: min. 2480 kg / max. 545 kg

Kofferraumvolumen: 610–1770 Liter
Max. Anhängelast: 750 kg
Wendekreis: 11,9 (optional: 10,9) m
Luftwiderstandsbeiwert: 0,20
Basispreis: n.b.

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



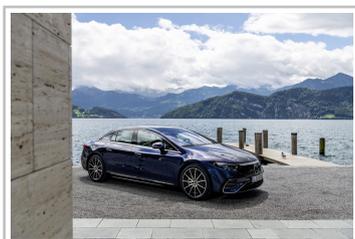
Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



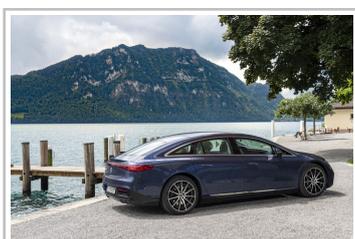
Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQS und Autor Jens Meiners.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler
