
Mitfahrt im Mercedes-Benz EQE: Mitten im Herz der Marke

Von Jens Meiners, cen

Mercedes-Benz, so Firmenchef Ola Källenius, setzt voll auf Elektrifizierung. Und um zu beweisen, dass er es ernst meint, erscheint nun ein Elektroauto nach dem anderen – mit Fähigkeiten allerdings, die das bisher Gesehene weit übertreffen. Ein schönes Beispiel dafür ist der neue EQE, eine Limousine im Format der ehrwürdigen E-Klasse – und damit mitten im Herz der Marke positioniert. Mercedes-Benz hat zu einer ausgiebigen Mitfahrt eingeladen, um das neue Auto zumindest vom Beifahrersitz aus erfahren zu können.

Der EQE 350+ mit AMG-Stylingpaket zeigte dabei seine Formen völlig ungetarnt. Mit sparsam gesetzten, klaren Linien und sehr kraftvollen Proportionen profiliert er sich klar als Schwestermodell der großen EQS-Limousine, die breite Spur bei von 321 auf 312 Zentimeter verkürztem Radstand und die geringere Höhe sorgen dabei für noch günstigere Proportionen. Der Nachteil der kürzeren Karosserie, die auf der gleichen Plattform namens EVA2 steht: Die Aerodynamik liegt nicht ganz auf dem Niveau des EQS.

Das präsentierte Fahrzeug war in strahlendem Weiß lackiert und mit EQ-spezifischen 20-Zoll-Rädern sowie mit Panoramadach; Mercedes bietet auch ein herkömmliches Stahldach an. Die Türgriffe sind oberflächenbündig und fahren bei Annäherung aus, Einstiegsvarianten werden jedoch mit herkömmlichen Türgriffen ausgerüstet. Mit seinem intelligenten LED-Beleuchtungssystem und der breiten Rücklichtleiste wirkt auch das EQE-Nachtdesign futuristisch.

Dieser Look spiegelt sich im Innenraum wider, wo es viele Überschneidungen mit dem EQS gibt; tatsächlich sind Armaturentafel und Mittelkonsole baugleich. Das gilt auch für den optionalen „Hyperscreen“, eine massive Glasfläche, die sich fast über die gesamte Breite des Cockpits erstreckt und drei digitale Bildschirme beherbergt. Die Einzelbildschirme sind so erfolgreich maskiert, dass der Eindruck eines einzigen großen Bedien- und Informationsfeldes entsteht. Der einzige wirkliche Unterschied zum EQS ist, dass es nicht ganz so luftig zugeht. Aber auch der EQE bietet ungewöhnlich viel Platz. Und es gibt noch eine weitere Unterscheidung: Die Einstiegsversionen erhalten einfachere Sitze.

Hinten wird der Unterschied etwas deutlicher, obwohl der EQE auch hier viel Bein- und Kopffreiheit bietet. Tatsächlich liegt das Platzangebot etwa auf dem Niveau der nur in China erhältlichen E-Klasse mit langem Radstand, weshalb Mercedes-Benz entschieden hat, dass beim EQE – genau wie beim EQS – ein Radstand genügt. Einen Kompromiss mussten die Ingenieure am Heck eingehen, um ausreichend Kopffreiheit zu schaffen: Im Gegensatz zum EQS verfügt der EQE nicht über eine große Heckklappe, sondern über einen normalen Kofferraumdeckel, damit keine Scharniere in den Fahrgastraum hineinragen.

Daimler kündigt mehrere Varianten an, einschließlich AMG-Derivaten. Zum Marktstart wird es zunächst den EQE 350+ geben, der 215 kW/292 PS leistet und auf eine besonders große Reichweite ausgelegt ist. Endgültige Daten fehlen noch, aber wir gehen davon aus, dass dieses Modell Entfernungen im Bereich der Tesla-Long-Range-Modelle erreichen wird.

Angesichts des beachtlichen Gewichts des EQE – er wiegt rund 2,5 Tonnen – haben wir in Sachen Längsdynamik keine Wunder erwartet. Trotzdem beschleunigt der 350+ spontan und mit Nachdruck, bis die Leistungskurve etwas abfällt – allerdings im Bereich oberhalb der Richtgeschwindigkeit, der von vielen Elektro-Fahrern ohnehin eher ungern

aufgesucht wird. Wer es weiter treiben will, kann diesen EQE auf bis zu 210 km/h bringen. Die Übersetzung ist einstufig, wie bei fast allen Elektroautos. Für den Zugbetrieb ist der EQE nur mäßig geeignet; die maximale Anhängelast dürfte deutlich unter einer Tonne liegen. Mehr wäre technisch sicher möglich, aber der Reichweite abträglich.

Ausgerüstet mit variabler Luftfederung und Allradlenkung wirkt das Auto agil und gut beherrschbar (soweit wir das vom Beifahrersitz aus beurteilen konnten). Auf engen Straßen dürfte das Fahren mehr Spaß machen als im leistungsfähigeren, aber ausladend dimensionierten EQS. Zudem ist der EQE rund 170 Kilogramm leichter als ein vergleichbar motorisierter und ausgestatteter EQS, obwohl er mit rund 60 Prozent einen höheren Stahlanteil in der Struktur hat: Das gemeinsam mit der S-Klasse vom Band laufende Spitzenmodell liegt diesbezüglich bei rund 40 Prozent. Die Gewichtsverteilung des EQE ist mit ca. 50:50 ideal, egal ob er mit einem Heckmotor oder mit Front- und Heckmotor ausgestattet ist.

Bemerkenswert ist die absolute Ruhe im EQE, unterstützt durch die nahezu perfekte Verarbeitungsqualität dieses Vorserienmodells. Wem die Stille zu viel wird, kann zwischen mehreren künstlichen Klangwelten wählen, die sowohl das elektrische Gasgeben als auch die Rekuperation akustisch widerspiegeln, die sich von Freilauf bis zum One-Pedal-Gefühl manipulieren lässt. Darüber hinaus können eine Reihe weiterer Parameter eingestellt werden, einschließlich der Lenkkraft. Eine Eigenart der Benutzeroberfläche ist das beheizbare Lenkrad; sie verfügt über keinen Knopf mehr, sondern kann nur per Sprachbefehl aktiviert oder für bestimmte Klimatisierungsszenarien vorgewählt werden. Gesundheitsbewusste werden sich über den HEPA-Filter freuen.

Die bisherigen Bemühungen der Marke bei der Elektrifizierung ließen teilweise zu wünschen übrig: Der EQC zeigt seine GLC-Wurzeln allzu deutlich, während dem EQA die dynamischen Fähigkeiten seines Spenderfahrzeugs, des GLA, weitgehend abgehen. Demgegenüber präsentiert sich der EQE als ein rundum überzeugendes Elektrofahrzeug, wobei ein finales Urteil bis zu einem Praxistest noch aussteht. Mercedes-Benz hat aber offenbar den Sprung nach vorne geschafft; es bleibt abzuwarten, wie sich das neue Modell gegen BMW i4, Porsche Taycan und die mittlerweile etwas betagten Tesla-Modelle schlägt. (aum/Jens Meiners)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Autor Jens Meiners am Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz
