
Mercedes-AMG EQE: Die schönen Elektrosportler

Von Jens Meiners, cen

Die elektrischen Baureihen bei Mercedes-Benz vermehren sich im Rekordtempo, und die zwei jetzt vorgestellten E-Limousinen vereinen die Power des großen EQS AMG mit der kompakteren und bulligeren Karosserie des neuen EQE. Der Mercedes-AMG EQE 43 und der EQE 53 stehen auf der EVA2-Architektur, auf der nicht nur EQE und EQS, sondern in Zukunft auch zwei SUV-Modelle basieren. Sie werden von zwei Synchronmotoren angetrieben, von denen einer die Vorderachse und der andere die Hinterachse antreibt.

Der AMG EQE 43 leistet 350 kW (476 PS) und erzeugt 860 Newtonmeter Drehmoment; der AMG EQE 53 hebt die Latte auf 460 kW (626 PS) und 950 Nm. Mit dem aufpreispflichtigen Dynamic-Plus-Paket steigen die entsprechenden Werte sogar auf 505 kW (687 PS) und 1000 Nm. Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert damit je nach Version 4,2, 3,5 oder 3,3 Sekunden, die Spitze ist entsprechend bei 210, 220 oder 240 km/h abgeregelt. Der EQE 53 dürfte übrigens die Spitze der EQE- Baureihe markieren, denn eine 63er-Variante, die dann entsprechend dem AMG-eigenen Anspruch rennstreckentauglich sein müsste, wird es nicht geben.

Der Leistungssprung vom EQE 43 zum EQE 53 ist nicht nur eine Software-Funktion, sondern der 53er verfügt auch über eigenständige Motoren und ein nochmals anspruchsvoller ausgelegtes Kühlsystem. Die Kraftverteilung per Ein-Gang-Getriebe ist heckbetont, was der Agilität zugute kommt dürfte.

Eine Luftfederung ist serienmäßig, die Fahrwerke sind im Vergleich zum regulären EQE deutlich versteift. Auch die Bremsen sind verstärkt, und gegen Aufpreis gibt es eine Kohlefaser-Keramik-Bremsanlage, die angesichts des Leergewichts von zweieinhalb Tonnen keine schlechte Idee darstellt. Wie sportlich der AMG EQE ausgelegt ist, beweist auch die Mischbereifung mit 295er-Pneus hinten. Der AMG EQS verfügt demgegenüber vorn und hinten über identische Reifen.

Von außen unterscheiden sich die AMG-Modelle vom regulären EQE durch Anbauteile und AMG-spezifisches Dekor, der Look hebt sich von den Elementen des für die schwächeren Modelle verfügbaren AMG-Stylingpakets unübersehbar ab. Und man wird einen elektrischen AMG auch hören können; es gibt spezifische AMG-Soundeffekte für das Dynamic-Plus-Paket. Im Interieur zeigt der AMG EQE spezifische Graphiken, es gibt sportlich ausgeformte und gestaltete Sitze und Dekorelemente.

Die Preise für den EQE sind noch nicht bekannt. Auf dem Markt dürfte er sich im Umfeld des BMW i4 M50 und zwischen den Tesla-Baureihen Model 3 und Model S einsortieren. (aum/Jens Meiners)

Bilder zum Artikel



Mercedes-AMG EQE 53.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 53.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



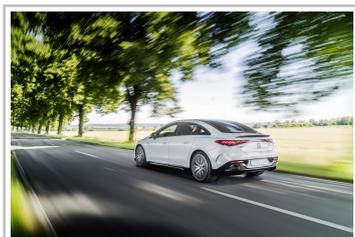
Mercedes-AMG EQE 53.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 53.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 53.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 53.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 53.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 53.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 53.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 53.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 53.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Autor Jens Meiners am Mercedes-AMG EQE 53 4-Matic+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 43.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 43.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 43.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 43.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-AMG EQE 43.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz
