
Praxistest Mercedes-Benz EQE: Alles andere als ein Schaumsläger

Von Frank Wald, cen

Kaum ein Monat vergeht, in dem nicht ein neuer Tesla-Jäger ausgerufen wird. Dabei gibt es längst einen, der im Gegensatz zum gehypten US-Schaumsläger demonstriert, wie Serienqualität im Elektrozeitalter geht. Mit dem EQE hat Mercedes eine Stromer-Limousine geschaffen, die nicht nur die neu definierte Exklusivität der Marke betont, sondern zum Premiumpreis auch Premiumkomfort liefert – wenn auch teilweise nur gegen weiteres Aufgeld.

Der erste Eindruck ist zwiespältig. Der Mercedes EQE 350, der uns zum zweiwöchigen Praxistest vor die Tür gestellt wurde, kommt in matt schwarzer „Stealth-Mode“-Lackierung und AMG-Styling, was sofort die Blicke der passierenden Fußgänger auf sich zieht. Der martialische Look, der üblicherweise bei extrovertierten Ego-Männern in/und lautstarken Oligarchen-Schüsseln beliebt ist, will so gar nicht zur lokal emissionsfreien Schleichfahrt einer Elektro-Limousine passen. Was bei jedem längeren Ladestopp immer wieder bestätigt wird, wenn sich die Säulen-Nachbarn zaghaft erkundigen, ob das wirklich der neue Mercedes EQE sei. In weiß oder silbergrau lackiert würde er vermutlich übersehen werden. Doch eben das sollte er nicht. Denn die Elektrovariante der E-Klasse gleicht nicht nur ihrem großen Bruder EQS und übernimmt dessen Antriebs- und Ladetechnologie. Sie ist auch mindestens ebenso komfortabel und nimmt es in punkto Performance und Qualitätsanmutung mit jedem Tesla auf.

Die Stromer-Limousine ist ihrem größeren Technikspender wie aus dem Gesicht geschnitten, fällt mit 4,95 Meter in der Länge allerdings 27 Zentimeter kürzer aus. Was nicht nur weniger Platz auf der Rückbank und einen vergleichsweise spärlichen Kofferraum von gerade mal 430 Liter bedeutet, sondern mit Cw 0,22 statt 0,20 auch eine etwas schlechtere Aerodynamik. Dennoch macht der Wagen mit der bündigen Frontpartie, den nahtlosen Übergängen und kurzen Überhängen sowie der coupé-ähnlichen Silhouette und den großen 20-Zoll-Rädern eine gute Figur. Auch wenn die von innen betrachtet sehr unübersichtlich ausfällt. So wie der Vorderwagen nur zu erahnen ist, lassen breite Dachsäulen und die schmale Heckscheibe so gut wie keine Rundumsicht zu. Wohlweislich gehören eine Rückfahrkamera, Parksensoren rundum sowie ein Parkassistent zur Serie. Eine 360-Grad-Kamera ist allerdings nur im Optionspaket zu bekommen.

Das Interieur, ebenso quasi eins zu eins aus dem EQS übernommen, erscheint wie ein Spagat aus traditioneller Gestaltung für die angestammte Kundschaft und einer puristischen Cockpitlandschaft à la Tesla – wenn auch mit einer guten Portion mehr Wertigkeit und Eleganz. Blickfang ist der knapp 12 Zoll große Zentralmonitor, der bündig wie eine Verlängerung des Mitteltunnels aufragt. Der spektakuläre Hyperscreen mit seinen drei Displays hinter Deckglas ist erst ab der Allradversion des EQE 500 und auch nur gegen einen satten Aufpreis zu bekommen. Doch auch die serienmäßige Version macht ihre Sache mehr als gut, bündelt nahezu alle Funktionen in brillanter Darstellung zu einem übersichtlichen und schnell nachvollziehbaren Setting, das per Touchflächen intuitiv zu bedienen ist. Auch wenn der enorme und oftmals redundante Funktionsumfang die Gefahr birgt, vom Verkehr abzulenken. Gleiches gilt auch für das überfrachtete Multifunktionslenkrad mit seinen 18 fummeligen Bedienflächen, die nicht immer auf Anhieb reagieren.

Doch insgesamt hinterlässt der Innenraum einen hochwertigen Eindruck. Materialauswahl und -verarbeitung sind optisch und haptisch exzellent, was man berührt, fühlt sich gut an. Die im Testwagen verbauten Multikontursitze samt Memoryfunktion sind äußerst bequem,

elektrisch individuell einstellbar und mit ausfahrbarer Sitzfläche und Massagefunktion wie gemacht für die Langstrecke. Zumindest auf den vorderen Plätzen. Hinten könnte es durch die tiefe Sitzfläche und mäßige Kopffreiheit auf Dauer unbequem werden. Die Beinfreiheit geht dagegen auch hier in Ordnung. Eine Ambientebeleuchtung sorgt für Lounge-Atmosphäre.

Unterstützt wird das vertraute Mercedes-Feeling durch die ausgezeichnete Geräuschdämmung, was paradoxerweise erst durch das Fehlen des Motorgeräuschs so richtig auffällt. Akustikschaum in den Karosserie-Hohlräumen, spezielle Verbundglasscheiben und Dämmung im Innenraum sowie verbesserte Dichtungen an Türgriffen und Außenspiegeln sorgen dafür, dass auch bei höherem Tempo weder Wind- noch Wettergeräusche den Fahrkomfort trüben.

Denn der gehört eindeutig zu den Stärken des EQE. Laufkultur und Fahrstabilität sind erstklassig, ebenso wie der Federungskomfort, der durch die optionale Luftfederung die mehr als 2,3 Tonnen Kampfgewicht und die schwere Batteriepack im Unterboden vergessen lässt. Ebenfalls gegen Aufpreis und empfehlenswert ist die, in zwei Stufen wählbare Allradlenkung, bei der die Hinterräder je nach Fahrsituation mit- oder gegenlenken. Damit lassen sich nicht nur kritische Fahrmanöver sicher und schnell meistern. Mit dem um gut zwei auf 10,7 Meter verkleinerten Wendekreis fühlt sich die Fünf-Meter-Limousine auf engstem Raum fast so handlich an wie ein Kleinwagen.

Die E-Maschine hat mit ihren 215 kW (292 PS) Leistung, vor allem aber den 565 Newtonmeter Schubkraft aus dem Stand keine Probleme, den tonnenschweren Koloss in 6,4 Sekunden auf Landstraßentempo zu wuchten. Zwischenspurts und Überholmanöver von 80 auf 120 km/h oder 60 auf 100 km/h laufen nochmal zwei bis drei Sekunden schneller ab. Bei maximal 210 km/h wird mit Rücksicht auf die Reichweite elektronisch eingebremst.

Apropos, mit der gut 90 kWh großen Batterie soll der EQE 350 laut Mercedes unter WLTP-Idealbedingungen bis zu 654 Kilometer weit fahren können. Das ist natürlich ebenso wenig zu schaffen wie die knapp 16 kWh, die Mercedes als Durchschnittsverbrauch angibt. Weniger als 20 kWh zeigte der Bordcomputer im Testzeitraum so gut wie nie an, allerdings hielten wir uns auf der Autobahn auch nicht immer an die Richtgeschwindigkeit. Dennoch waren gute 400 Kilometer mit einer 80-Prozent-Schnellladung immer drin. Die funktioniert übrigens trotz konventioneller 400-Volt-Technik dank eines cleveren Thermo- und Lademanagements erstaunlich fix und zuverlässig.

Wird eine Ladesäule als Ziel eingegeben, temperiert das System die Batterie so vor, dass die Ladeleistung unverzüglich hochschnellt, um sich zwischen 140 und der versprochenen Maximalleistung von 170 kW einzupendeln und – im Gegensatz zu vielen anderen E-Mobilen, die mit ihrer 800-Volt-Technik prahlen – bis zum Erreichen der 80 Prozent auch nahezu konstant bleibt. Vor allem im Winter eine feine Sache, weil die Ladezeit entsprechend verkürzt wird. Viel länger als eine halbe Stunde mussten wir jedenfalls nie warten, bis wir wieder flott waren. Immer natürlich vorausgesetzt, die Ladesäulen funktionieren so zuverlässig, wie man sich das wünscht.

Tatsächlich erlebten auch wir die Situation – doch dafür kann Mercedes nichts – dass die Ladekarte streikte, selbstverständlich nach Murphys Law im Dunkeln, bei Regen und mit brüchigem Funknetz. Und während man entnervt versucht, die Service-Hotline des Säulenbetreibers zu erreichen, fahren Teslas vorbei an ihre Ladesäulen, spuckten gut gelaunte Familien aus, die nach dem Essen an der Raststätte mitleidig lächelnd zurückkehrten und einfach weiterfuhren. Nicht gerade das Premium-Erlebnis, für das man zuvor mindestens 72.210 Euro auf den Tisch gelegt hat.

Ist der Einstiegspreis für den EQE 350 schon recht happig, so lässt er sich wie bei unserem Testwagen mit allerlei Extras schnell und mühelos über die 100.000-Euro-Hürde

schrauben. Das ist für einen Mercedes zwar nichts Neues. Doch auch die meisten der zahlreichen Fahrassistenten, darunter selbst ein Abstands-Tempomat, sind an sündhaft teure Ausstattungspakete gekoppelt. Offenbar haben die Schwaben auf diese Kritik schon reagiert und bieten einige Komfortfeatures nun auch als Einzelooptionen an. So beispielsweise ein Head-up-Display, das statt zuvor nur im 17.757 Euro teuren Premium-Plus-Paket nun auch für schlanke 1247 Euro zu haben ist. (aum/Frank Wald)

Daten Mercedes-Benz EQE 350

Länge x Breite x Höhe (m): 4,95 x 1,96 x 1,51

Radstand (m): 3,12

Antrieb: Permanentregter Synchronmotor, Heckantrieb, 1-Gang-Reduktionsgetriebe

Systemleistung: 215 kW / 292 PS

Max. Drehmoment: 565 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,4 Sek.

Energieverbrauch (WLTP): 18,7 – 15,9 kWh

CO₂-Emissionen (WLTP): 0 g/km

Batteriegröße: 90,6 kWh

Reichweite (WLTP): 567-654 km

Energieeffizienzklasse: k.A.

Schadstoffklasse: k.A.

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2355 kg / max. 525 kg

Kofferraumvolumen: 430 Liter

Basispreis: 70.210 Euro

Testwagenpreis: 101.340 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz EQE 350+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQE 350.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQE 350+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQE 350+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQE 350+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQE 350+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



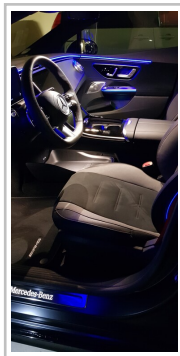
Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-Benz EQE 350.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQE 350.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald
