

Vorstellung Mercedes EQS: Das Imperium summt zurück

Von Walther Wuttke

Es wäre zu einfach, den neuen Mercedes EQS einfach als elektrische S-Klasse zu bezeichnen. Denn das Einzige, was die neue Luxuslimousine mit dem traditionellen Topmodell der Stuttgarter verbindet, ist das „S“ in der Typenbezeichnung. Während die bisherigen E-Mobile des Hauses ihre Herkunft aus der Welt der Verbrenner nicht verheimlichen können, kommt der EQS im Sommer mit einem eigenständigen Design und auf einer neu entwickelten Plattform für den Elektroantrieb auf den Markt. EVA oder „Electric Vehicle Architecture“ ist die neue Basis für den EQS, die schon bald auch für die elektrische E-Klasse (EQE) eingesetzt wird. „Der EQS ist der Auftakt für eine ganze Modellfamilie, die diese elektrische Plattform nutzen wird“, erklärt Konzernchef Ola Källenius.

Die Architekten der elektrischen Zukunft schufen eine flexible Plattform, bei der sich Radstand und Batteriegröße den jeweiligen Anforderungen anpassen lassen. Konkret kommt der EQS wahlweise mit Heck- und Allradantrieb, für den dann zwei Elektromotoren verantwortlich sind. 800-Volt-Technik soll optimale Ladegeschwindigkeiten ermöglichen, sodass 300 Kilometer Reichweite in einer Viertelstunde geladen werden können. Nach der Messmethode WLTP erreicht die Limousine maximal 770 Kilometer zwischen zwei Ladepausen für die bis zu 107,8 kWh starke Batterie, die den bis zu 520 PS (385 kW) starken Antrieb mit Energie versorgt. Bei 210 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Für mehr Tempo müssen die Kunden auf die AMG-Variante warten. Außerdem soll in Zukunft noch eine Maybach-Version folgen.

Bildschirmlandschaft im Cinemascope-Format

Für EVA schneiderten die Kreativen um Designchef Gordon Wagener ein Blechkleid, das es in dieser Form noch nicht bei Mercedes gegeben hat. Auf den ersten Blick ähnelt die Karosserie dem viertürigen CLS-Coupé der ersten Serie – aktuell spricht Mercedes von einem „One Bow Design“, also einem Bogen, der sich von der Front bis zum Heck erstreckt. Dank viel Feinarbeit erreicht der „Bogen“ den zurzeit weltbesten Luftwiderstandsbeiwert von 0,20. Zwischen den beiden Achsen erstreckt sich ein Radstand von 3,21 Metern, von dem vor allem die Passagiere im Fond profitieren – schließlich wird der EQS vor allem in China als Chauffeurlimousine genutzt werden. Zum ersten Mal wagt Mercedes, seine Luxuslimousine mit einer Heckklappe auf die Straße zu schicken, unter der ein Stauraum von bis 1770 Liter entsteht. Und auch wenn das vermutlich eher selten geschieht, so passen sogar die Einkäufe im schwedischen Möbelhaus problemlos ins Gepäckfach.

Vor dem Fahrer breitet sich eine (optionale) Hyperscreen genannte und organisch integrierte Bildschirmlandschaft aus. „Wir rechnen damit, dass sich gut 50 Prozent unserer Kunden für den Hyperscreen entscheiden“, erklärt Ola Källenius. Das ist großes Kino im Cinemascope-Format, verteilt über drei Bildschirme. Ungewöhnlich poetisch beschreibt die Mercedes-Presseabteilung den konkaven Bildschirm als „Meereswelle, die sich vor den Insassen ausbreitet.“ Über den Monitor lassen sich alle wichtigen Einstellungen dirigieren. Auch die akustischen Welten werden über diese Kommandozentrale gesteuert, wenn die dank der aufwendigen Dämmmaßnahmen herrschende Stille durchbrochen werden soll und Fahrgeräusche verlangt werden. Zusätzlich hat Mercedes-Benz den Dienst „Online Music“ in das Infotainmentsystem integriert. Trotz seiner beeindruckenden Abmessungen ist der EQS erstaunlich handlich. Dank der mitlenkenden Hinterachse erreicht die Limousine einen Wendekreis der A-Klasse.

Komponierter Duft für den Innenraum

Als unsichtbarer Begleiter fährt beim EQS künstliche Intelligenz mit, lernt die Gepflogenheiten des Fahrers und reagiert entsprechend. Ruft der Fahrer zum Beispiel an einem bestimmten Tag regelmäßig eine Telefonnummer an, schlägt das System den Anruf vor. Während der Fahrt sind 350 Sensoren ständig damit beschäftigt, die Funktionen der Limousine zu überwachen. Unter anderem misst die Sensorik Entfernungen, Geschwindigkeiten, Temperaturen und den Lidschlag sowie die Sprache der Passagiere. Damit das Klima an Bord der luxuriösen Atmosphäre entsprechend bleibt, säubern Hepa-Filter die Luft und zeigen 99,65 Prozent der Partikel die rote Karte. Und mit „No. 6 Mood Linen“ kommt ein eigens für den EQS komponierter Duft in den Innenraum. Nummer 6, weil 1906 der „Mercédès Electrique“ als erstes E-Mobil der Marke auf die Straße kam.

Der EQS macht es dem Fahrer leicht, mittels Rekuperation, also der Umwandlung von Bremsenergie in Strom, zusätzliche Reichweite zu erzeugen und die Bremsen zu schonen. Auch hier ist wieder ein Sensorenpaket im Spiel, das die Daten der Straßenverhältnisse registriert und die Limousine entsprechend verzögert. So lassen sich viele Bremsvorgänge einsparen. Lenken muss der Fahrer allerdings immer noch selbst.

Über die Preise macht Mercedes noch keine Angaben. Die werden erst nach der offiziellen Vorstellung im Sommer verraten. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



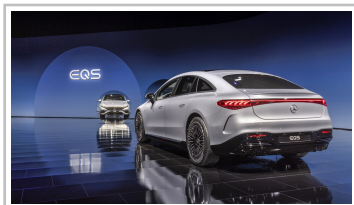
Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
