
Leise war nicht leise genug

Von Matthias Knödler, cen

Leise war nicht leise genug: Die verschiedensten Aggregate mussten angepackt und verändert werden, so etwa der Kühlkompressor oder der Kompressor für die optionale Luftfederung. Denn was bei einem klassisch angetriebenen Fahrzeug akustisch untergeht, drängt sich bei einem Elektroauto gern in den Vordergrund – besonders wenn es so leise ist wie der Mercedes-Benz EQE. Dies gilt jedenfalls, wenn er mit dem empfehlenswerten Akustikpaket ausgerüstet ist. Fehlt es, entsteht bisweilen beim Vorbeifahren an Leitplanken der fälschliche Eindruck, das Fenster sei einen Spalt weit offen.

Der Mercedes-Benz EQE ist ausgesprochen komfortabel, gut gefedert und für Langstrecken sehr gut abgestimmt. Wir sind EQE 500 und EQE 350+ aber auch auf einer Kombination aus Autobahn und kurviger Landstraße gefahren. Die Leistung des 350+ empfanden wir dabei als mehr als ausreichend. Sein Heckantrieb führt zu agilem Fahrverhalten. Der EQE 500 4 Matic neigt demgegenüber leicht zum Untersteuern, ist aber besonders bei schlechtem Wetter natürlich im Traktionsvorteil.

Vor dem Fahrer spannt sich ein perfekt gestaltetes Mittel-Display auf, das gerade in Verbindung mit dem Bootsdeck-Dekor sehr edel wirkt. Demgegenüber ist die sehr teure Hyperscreen-Bildschirmtechnik eher etwas für besonders technikaffine Kunden. Dabei kann der Beifahrer zum Beispiel Filme sehen, die sich aber automatisch wegschalten, wenn der Fahrer laut Blickerkennung länger als zwei Sekunden draufschaut. Mit der zur Abschattung notwendigen Hutze reicht das Hyperscreen-Armaturenbrett übrigens zusätzliche 17mm in die Höhe.

Das Head-Up-Display ist in der Frontscheibe sehr präsent und etwas größer als von anderen Herstellern gewohnt, zudem auch höher. Wer es verstellen möchte, kann das nur am Lenkrad; Schalter müssen mal wischend, mal durch Drücken bedient werden. Mercedes sagt, man müsse das Auto eben erst kennenlernen, dann funktioniere alles sehr gut. Die nur im Mitteldisplay eingeblendete Augmented Reality funktioniert übrigens tatsächlich sehr gut, was man von der Spracherkennung nicht behaupten kann.

Fast 2,4 Tonnen wiegt der EQE, dafür ist aber auch viel an Bord. Beispielsweise die Hinterachslenkung, die stets eingebaut ist und je nach Zahlungsbereitschaft des Fahrers um 0, 4,5 oder 10 Grad mitlenkt. Nachgebucht werden kann jederzeit – „over the air“. Die Zehn-Grad-Lenkung lässt das ausladende Fahrzeug (tatsächlich ist der EQE breiter als der EQS) – leicht um die Ecken zirkeln.

Unschön fanden wir das Pedalgefühl, beispielsweise wenn das Bremspedal sich beim Rekuperieren nach unten bewegt oder der Gaspedal-Gegendruck im „Eco“-Programm spürbar ansteigt. Das optionale Luftfahrwerk mit Drehstäben kommt vom EQS, ist aber anders abgestimmt. Der Komfort ist mit den 19-Zoll-Rädern am besten.

Mit dem 292-PS-Hinterachsantrieb schafft der EQE 350+ im optimistischen, elektrofreundlichen WLTP-Modus bis zu 660 Kilometer Reichweite, wobei die Navigation das ihre tut, um die Wegstrecke möglichst effizient zurückzulegen. Per Lenkrad lassen sich die Rekuperationsstufen einstellen.

Wenn geladen werden muss, können – entsprechende Säulen vorausgesetzt – die Batterien binnen 32 Minuten von 10 auf 80 Prozent gebracht werden. Dann sind natürlich keine 660 Kilometer mehr drin. Bidirektionales Laden ist derzeit nicht vorgesehen.

Optisch liegt der EQE bewusst nahe am EQS, ist aber sportlicher und kompakter proportioniert. Die Heckklappe ist nicht oben am Dach angesetzt, um mehr Kopffreiheit im

Fond zu schaffen. Die einem Coupé ähnelnde Form soll laut Daimler neue Kunden aufnehmen, ohne die alten zu vergrätzen. Und das dürfte ihm gelingen – nicht nur wegen seines Designs, sondern auch wegen seiner Eigenschaften: Er verkörpert rundum die Werte, für die Mercedes immer stand - Komfort und Qualität. (aum/mkn)

Daten Mercedes-Benz EQE 350+

Länge x Breite x Höhe (m): 4,95 x 1,96 x 1,51
Radstand (m): 3,12
Antrieb: Elektromotor, Hinterradantrieb, 1 Gang
Leistung: 215 kW / 292 PS
Max. Drehmoment: 565 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,4 Sek.
Durchschnittsverbrauch: 15,9-18,7 kWh/100 km
Effizienzklasse: A+++
CO₂-Emissionen: 0 g/km (lokal)
Leergewicht / Zuladung: min. 2355 kg / max. 525 kg
Max. Anhängelast: 750 kg
Kofferraumvolumen: 430 Liter
Preis: 70.627 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



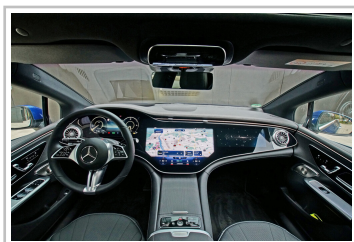
Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



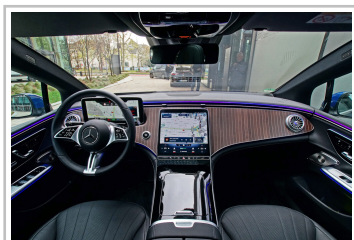
Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Mercedes-Benz EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



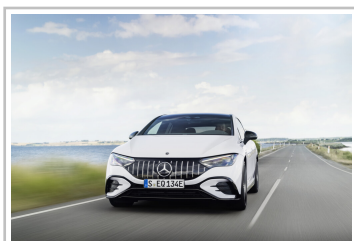
Mercedes-Benz EQE.

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
