Mit dem Leuchtband wirkt der Businessklässler markant

Ladeequipment fährt beim Elektroauto fast immer mit

Mit dem Dreifuffziger kommt man in puncto Leistung gut zurecht

Der Mercedes EQE hat das Zeug, die Elektromobilität nach vorn zu bringen. Warum? Weil er eine hohe Reichweite bietet, schnell lädt und überhaupt ein toller Reisebegleiter ist. Lesen Sie mehr im ausführlichen Flottenmanagement-Test.

Weiß ist heiß

Es ist nicht immer einfach, eine neue Technik in Gang zu bringen. Die Menschen sind skeptisch, und außerdem funktionieren neue Dinge ja noch nicht immer so gut wie alteingesessene. Man muss sich das mal vorstellen – Autos, wie wir sie heute kennen, also mit Verbrennern unter der Haube, die betankt werden, sind bereits mehr als einhundert Jahre Bestandteil des Alltags industrialisierter Nationen. Und dann plötzlich die Ansage von oben: Wir brauchen jetzt Elektromobilität. Die Forschung an leistungsfähigen Batteriespeichern steckt im Grunde noch in den Kinderschuhen, und auch eine brauchbare Ladeinfrastruktur gibt es ja nur wenige Jahre. Ach, noch nicht einmal. Selbst in den letzten 18 Monaten hat sich hierzulande noch unglaublich viel getan und tut es noch. Gehen Sie davon aus, dass aktuell jeden Werktag irgendwo in Deutschland ein bis drei neue Gleichstrom-Ladesäulen dazukommen. Und es gibt ja schon nicht wenige Ladesäulen. Dennoch ist es ein beruhigendes Gefühl, in einen elektrisch angetriebenen Wagen zu steigen, dessen Display mehr als 500 Kilometer elektrische Reichweite ausweist. Reichweitenangst? Fehlanzeige.

Aber okay, fahren wir erst einmal los. Mit einer Leistung von 292 PS widerspricht der Businessklässler dem angeblichen Konzept, dass batterieelektrische Fahrzeuge immer ausufernde Leistungswerte haben müssen. Das ist teilweise zwar richtig, muss aber nicht so sein. Und wer weiß, vielleicht sehen wir ja in Zukunft auch noch größere elektrisch angetriebene Modelle mit bodenständigen Maschinen unter der Haube. Das E-Triebwerk des EQE 350+ gibt sein Moment ausschließlich auf die Hinterachse, was Gewicht spart und die Effizienz steigert. Eine leichte Angelegenheit ist die Limousine mit ihren 2,4 Tonnen noch immer nicht – das liegt aber auch am 89 kWh (netto) großen Akku. Im Thema Gewichtsreduktion in der Batterietechnologie steckt großes Potenzial, hier wird sich in den nächsten Jahren viel tun. Aber noch bringt so ein großer Energieblock eben jede Menge Pfunde mit, die es zu schleppen gilt.

Das wiederum fällt dem Stromer leicht, der unten herum bereits viel Drehmoment aufbringt.

Also, auf hinter das EQE-Steuer und ausprobieren. Im Gegensatz zum Verbrenner folgt auf den Druck der Startknopfs keine akustische Rückmeldung. Blick auf die Instrumente – da steht grün leuchtend „ready“. Also in „D“ schalten mit dem als Lenksäulenhebel ausgeführten Getriebewahlschalter, wie das auch in der Mercedes-Historie immer wieder der Fall war. Und plötzlich! Da sind ja Motorgeräusche! Ein unbedarfter Beifahrer würde überhaupt nicht mitbekommen, dass es sich um ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug handelt, denn die Frequenzen, die aus den Lautsprechern dringen, sind so täuschend echt, dass es sich glatt im echte Maschinentöne handeln könnte. Aber nö, flugs ausgeschaltet, diese Art der Akustik. Das Feature ist ja schön und mag den einen oder anderen Kunden den mental schwierigen Umstieg erleichtern, aber es ist ja genauso schön, ein völlig ruhiges Auto zu fahren. Kurz mal das rechte Pedal durchdrücken auf der Landstraße, und tatsächlich stürmt der Mercedes lautlos davon – auch eine feine Eigenschaft, an die man sich natürlich erst einmal gewöhnen muss. Schaltpaddles gibt es übrigens auch – aber nicht etwa, um Gänge durchzuschalten (das Getriebe besitzt eine feststehende Übersetzung), sondern um die Stärke der Bremsenergierückgewinnung einzustellen.

Überhaupt nicht gewöhnen muss man sich hingegen daran, dass der EQE genau wie auch sein Pendant mit Verbrenner schlechte Straßenbeläge ziemlich gut kaschiert. Die Businessklasse bei Mercedes ist nach wie vor Komfortklasse ohne pseudosportliches Gehabe. Wenn dann noch die

Mit einer Länge von 4,95 Metern bewegt sich die Businessklasse im üblichem Rahmen

Breite Holzpaneele machen den EQE nobel

Platz in Hülle und Fülle bietet die zweite Reihe des EQE

Futuristischer geht es kaum – Kühlergrill ist out, das Black-Panel dominiert

optionale Luftfederung (1.750 Euro netto) dazukommt, ist der Fahrer zumindest weniger eingeschränkt in der Auswahl zwischen sanfter und sportlicher Abstimmung. Außerdem lässt sich die Federrate in diesem Fall verändern, um auch bei beladenem Zustand reproduzierbare Fahreigenschaften zu bieten. Zum milden Einschlag passen auch die beim Testwagen mit weißer Rindshaut beschlagenen Fauteuils. Sie spenden wohligen Komfort, lassen sich nicht nur temperieren, sondern kneten ihre Gäste auf Knopfdruck auch noch durch. Ob man das haben muss, sei dahingestellt, aber ganz angenehm ist es schon nach einigen hundert Kilometern Fahrt am Stück. Dazu kommt das großzügige Platzangebot – auch in der zweiten Reihe übrigens. Mehr Auto braucht der Mensch nicht, auch nicht der vielreisende.

Ein eigenes Kapitel verdient das verbaute Infotainment. Hier gibt es so viel zu erzählen, dass man glatt ein ganzes Buch darüber schreiben könnte. Die wichtigste Erkenntnis vorweg: Nutzen Sie bitte unbedingt die Spracherkennung. Nicht, dass sich die Funktionalitäten auf dem Touchscreen im XL-Format unintuitiv bedienen ließen, aber die verbale Kommunikation mit dem Auto gelingt einfach so unverschämt gut, dass es immer wieder frappiert, zu erleben, wie man ein Kommando schnell dahingenuschelt hat – und der Rechner versteht es auch noch. Was gibt es sonst zu sagen? Head-up-Display, Monitor in der Konsole plus Kombiinstrument als Display ausgeführt machen so viel Anzeige, dass man schon einen Augenblick braucht, um das Potenzial dieser geballten Portion Info überhaupt ausschöpfen zu können. Erfreulich ist, dass ein Tipper auf das kleine Autosymbol in der Schalterreihe unterhalb des Monitors gleich ein gut handhabbares Menü aufruft, in dessen Umfang auch das Ausschalten der Spur-Vibration inbegriffen ist. Einzustellen gibt es hier noch viel mehr, denn Assistenz bietet der EQE wahrlich in großen Mengen, und diese ist auch nahezu perfekt abgestimmt.

Nur wenige Fahrzeuge beherrschen die adaptive Längsführung (Fahrzeug bremst mit dem fließenden Verkehr ab) so virtuos und agieren so sanft wie jene aus dem Hause Mercedes. Außerdem helfen diverse Szenarien der assistierten Bremsung an Kreuzungen oder Abbiegungen, Unfälle zu vermeiden. Wenn nötig, geht der EQE auch richtig in die Eisen ohne Zutun des Fahrers. Ab 70.210 Euro netto ist der EQE 350+ zu haben. Ein nicht zu verachtender Vorteil beim Einsatz als Dienstwagen ist, dass die pauschale Versteuerung privater Fahrten auf Grundlage des halbierten Brutto-Listenpreises vorgenommen wird. Mit einer reichhaltigen Serienausstattung ist der EQE selbst in der Basis kein ärmliches Auto. Dinge wie LED-Scheinwerfer, Festplattennavigation und Sitzheizung sind serienmäßig. Unbedingt an Bord sollte das „Digital Light“, das in der Lage ist, bestimmte Informationen auf den Straßenbelag zu projizieren. Was man wohl mit Fug und Recht über den EQE sagen kann, ist, dass er eine technische Meisterleistung ist.

Mercedes-Benz EQE 350+

Motor	Elektromotor
kW (PS)	350 (476) bei k. A.
max. Drehmoment	565 Nm bei k. A.
Antrieb/Getriebe	eine feste Übersetzung
Höchstgeschw. km/h	210
Beschleunigung 0–100/h	6,4 s
WLTP-Verbrauch	16–18,8 kWh auf 100 km
Testverbrauch	20,2 kWh auf 100 km
WLTP-Reichweite	bis zu 639 km
Ladeleistung	bis zu 170 kW
Ladezeit 10–80% SOC(DC)	32 Minuten
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Effizienzklasse	A+
Akkukapazität (netto)	89 kWh
Zuladung	495 kg
Laderaumvolumen (VDA)	430 l

Kosten:

Steuer pro Jahr	10 Jahre steuerfrei
Typklassen HP/VK/TK	21/29/30

Garantie:

Fahrzeug	2 Jahre
Batterie	10 Jahre

Sicherheit/Komfort:

Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Knieairbag	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkradheizung	260 Euro
Rückfahrkamera	Serie
Sitzheizung	Serie
Panorama-Glasdach	1.520 Euro
Luftfederung	1.750 Euro
Hinterachslenkung	1.300 Euro
LED Digital Light	1.775 Euro
TV-Tuner	990 Euro
Head-up-Display	1.090 Euro

Kommunikation:

Bluetooth-Freisprechanlage	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:

Mercedes-Benz	ab 70.210 Euro
EQE 350+	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe	
20.000/30.000/50.000 km	k. A
Betriebskosten Automatik	
20.000/30.000/50.000 km	k. A.
Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*	
20.000/30.000/50.000 km	k. A.
Full-Service-Leasingrate Automatik*	
20.000/30.000/50.000 km	k. A.

Firmenfahrzeuganteil:	k. A.
Dieselanteil:	0 %

Bewertung:

+
- komfortable Fahreigenschaften
- gute Fahrleistungen
- überragende Platzverhältnisse

–
- keine Förderung bei der Anschaffung

**Die ALD-Full-Service-Raten enthalten: Finanzrate, Wartung und Reparatur, Kfz-Steuer, Tankkarte und GEZ für eine Laufzeit von 36 Monaten*