

01.09.2022 Mercedes EQE 350+: Luxus oder Nichts?

„Das Beste oder Nichts!“

Das war der Slogan unter dem mit reichlich Testosteron und einem höchst ungesunden Selbstbewusstsein versehenen **Dieter Zetsche**. Es stellt sich die Frage, ob dieser vollmundige Werbespruch überhaupt jemals gültig war. Inzwischen ist der Goldlack ab, und in Anbetracht der miserablen Qualität müsste der Spruch heute lauten: „**Nicht das Beste aber nichts als Ärger.**“

Eine der vordringlichsten Aufgaben des jetzigen Vorstandsvorsitzenden **Ola Källenius** müsste es sein, die Qualitätsansprüche an Mercedes wieder zu erfüllen. Umso mehr, als er die Marke noch höher positioniert und damit sich weit über die Ebene der vulgären Premiummarken wie Audi oder BMW erhebt. Mercedes als reines Luxusprodukt, so lautet sein Credo. Ob ein Mercedes diesem nochmals gesteigerten Anspruch gerecht wird, oder ob sich der gute Ola nicht ein wenig überhebt, das wird die Zukunft zeigen. Was man aber heute schon beurteilen kann, das sind die Neuentwicklungen unter seiner Regie, und sie auf den Luxusstatus hin abklopfen.

Eins der ersten ambitionierten Luxus-Produkte ist das Elektromobil Mercedes EQS, das elektrische Pendant zur S-Klasse. Eine Stufe darunter positioniert sich das elektrische Gegenstück zur E-Klasse, der Mercedes EQE. **ams** und **ADAC** testen dieses Fahrzeug als EQE 350+, und diese Ergebnisse wollen wir uns ansehen.

Das Fahrzeug: EQE 350+

- Fünfsitzige Limousine mit vier Türen;
- Länge 4.946 mm, Breite 1.961 mm, Gewicht **2.351** Kilogramm;
- Leistung 292 PS(215 kW), 0–100 km/h 6,1 s, Vmax 210 km/h*;
- Grundpreis 70.627 Euro, ams-Testwagenpreis 99.960 Euro**.

* Die Höchstgeschwindigkeit ist bei Elektrofahrzeugen eine fiktive Größe. Theoretische Betriebsdauer bei Vmax 25 min., theoretische Reichweite mit Vmax 88 km. Die Elektronik bremst den unvernünftigen Vorwärtsdrang des Fahrers wegen Überhitzung. Außerdem kennt sie die Kilometer bis zur nächsten Ladestation und verhindert Liegenbleiber. Das ist der wahre Luxus!

**Extras für mehr als 30.000 Euro! Um die zu rechtfertigen, muss Mercedes schon eine Menge an Luxus liefern.

Die Energie:

Batteriekapazität 100 kWh, davon nutzbar 90,6 kWh

Stromverbrauch WLTP 16,0 kWh/100 km;
Stromverbrauch **ams** Praxis 26,5 kWh/100 km;

Reichweite WLTP 639 km
Reichweite Praxis 384 km

O-Ton **ams** zu Verbrauch und Reichweite:

Effizient ist er jedenfalls, so liegt der Testverbrauch bei 26,5 kWh/100 km, was einer Reichweite von 384 Kilometern entspricht. Auf unserer Eco-Runde schafft er 546 km.

Die Gehirnwäsche von Mercedes schlägt bei **ams** voll an. Ein Praxisverbrauch von 26,5 kWh/100 km ist alles andere als effizient. Auffällig ist auch die große Diskrepanz zwischen WLTP Verbrauch und Praxisverbrauch. Das erinnert fatal an die Zeiten des NEFZ. Damals wurden Fahrzeuge für den NEFZ optimiert, ohne zählbaren Effekt für die tägliche Praxis. Anscheinend sind wir beim WLTP wieder im gleichen Stadium angelangt.

In der harten Realität des Alltags sieht die Reichweite sogar nochmals anders aus als bei **ams** oder **ADAC**:

- Realistische, praxisorientierte Lade-/Entladespanne: **20 % bis 80 % = 60 kWh**
- Unterer Entladewert 20 % wegen Reserve und Vorbeugung Liegenbleiber.
- Oberer Ladewert 80 % wegen Ladedauer; ab 80 % tröpfeln die Elektronen nur noch.
- **Reichweite 227 Kilometer!**

Ladezeit 10 – 80 Prozent bei Vollladung an DC-Schnellladestationen: **32 Minuten**. Das reicht bequem für einen Einkaufsbummel in den **luxuriösen** Autobahnmärkten.

Erstaunt stellt man fest, auch der größte Luxus kann die Naturgesetze nicht aushebeln.

Öko-Management:

Der **ADAC** ist begeistert:

Eine helle Freude macht, wie der EQE auf Wunsch des Fahrers beschleunigt, segelt oder auch rekuperiert. Und wenn der Fahrer nicht aktiv eingreift, regelt das Auto das alles automatisch.

**Dafür sorgt der sogenannte Eco Assistent. Das schlaue System passt die Rekupe-
ration an die Verkehrsverhältnisse an. Je nach Situation wird schwächer oder
stärker verzögert: Wenn der EQE auf einen vorausfahrenden Wagen aufläuft;
wenn sich eine scharfe Kurve nähert oder wenn demnächst Halt an einer Kreuzung
gemacht werden muss. Ein vorausfahrendes Auto erkennt der EQE per
Kamera und Radar. Auf nahende Kurven, Kreuzungen oder auch Tempolimits
kann der EQE reagieren, weil das System mit dem Navi zusammenarbeitet.**

Das nächste Opfer der Gehirnwäsche, der **ADAC**. Na toll! Das ist Luxus pur, wenn das Fahrzeug mehr sieht als der Fahrer und es ihm signalisiert: Obacht, vor dir befindet sich ein Fahrzeug! Oder jetzt kommt gleich eine Ortschaft mit Geschwindigkeitsbeschränkung. Da kann sich der Fahrer getrost seinem altersbedingten Sekun-

denschlaf hingeben, oder die schönen Bildchen auf dem Display studieren. Lesebrille nicht vergessen!

EQE – der Thermomix unter den Elektrogeräten

Geradezu ein Wunderwerk der Ingenieurskunst ist das Thermomanagement. Der **ADAC** berichtet begeistert, wie es sich für ihn gehört:

Das Thermo-Management im Mercedes EQE arbeitet mit drei Regelkreisen: Der eine kühlt den gesamten elektrischen Antriebsstrang, also den E-Motor, das Getriebe, die Leistungselektronik sowie alle Ladekomponenten.

Mit dem Antriebs-Kühlkreislauf ist nämlich der Heizkreislauf für den Innenraum gekoppelt. Geheizt wird zunächst elektrisch, aber sobald genügend Abwärme im Triebstrang vorhanden ist, wird die genutzt. Und so sei oberhalb von fünf Grad Außentemperatur meist gar keine Zuheizung mehr nötig, sagt Mercedes. *

Ein dritter Kreislauf ist für die Batterie zuständig. Muss die Batterie (speziell im Winter) geheizt werden, geschieht das mittels eines Hochvolt-Zuheizers, muss sie gekühlt werden (im Hochsommer oder während des Ladens) springt der Kreislauf der Klimaanlage zu Hilfe. **

* Bei Verbrennungsmotoren seit hundert Jahren in Serie.

** Eigentlich hat eine sensible Batterie in einem Fahrzeug nichts verloren.

Folge: Durch Wärmeaustausch auf allen Ebenen tariert Mercedes die Temperaturniveaus aus. Das Gesamtsystem wird effizienter. Zum Glück merkt der Kunde nichts davon, weder beim Fahren noch beim Tanken.

Ist das Luxus oder Verwaltung des Mangels?

Das Fahrverhalten:

Empfehlenswerte Extras:

Allradlenkung: HA-Lenkung erlaubt 10° Lenkwinkel bei niedriger Geschwindigkeit, mit Breitreifen allerdings nur 4,5°;

Luftfederung sorgt für Komfort; Kosten 2.083 Euro

Der **ADAC** staunt Bauklötze:

Sensationelle Wendigkeit mit hochsouveräner Fahrsicherheit .

ams klärt uns auf:

Der 292 PS starke, sechsheisige Heckmotor beschleunigt den EQE in 25,2 Sekunden auf 200 und folgt dem Lenkeinschlag selbst beim Höchsttempo von 210 km/h extrem ruhig. Das liegt auch an der Hinterachslenkung, die dort stabilisiert und innerorts bis zu zehn Grad einschlägt (je nach Ausstattung: 4,5 Grad), was beim Rangieren sowie in engen Straßen den Komfort steigert.

Das hat es noch nie gegeben! Ein Fahrzeug, das bis zur Höchstgeschwindigkeit sicher, agil und komfortabel auf der Straße liegt! Da muss erst Mercedes kommen, und es uns vormachen (oder weismachen?).

Bremspedal, wo bist du?

ams kritisiert das Bremspedalgefühl (Kritik an Mercedes – eine Unverschämtheit!):

Nicht unerwartet kommt die schlechte Bremspedalabstimmung, da wir sie vom EQS bereits kennen. Mercedes verweigert eine Erklärung, spricht von einem intelligenten System und Betriebsgeheimnissen. Nach bestem Wissen stellt sich das System so dar, als gäbe es im Pedalweg zwei Bereiche: einen ersten, widerstandsparmen für die Rekuperation, einen strafferen für die Reibbremse. Klingt schon nicht gut? Ist es auch nicht.

Je nach Rekuperationsmodus und Fahrsituation sackt das Pedal zudem eigenständig in den zweiten Bereich ab. Nein, das haben Sie nicht missverstanden: Das Pedal bewegt sich teilweise von alleine. Darüber hinaus klappt das Anhalten in den meisten Situationen höchstens ruckarm, bergab auch mal ruckfrei. Nun gut: Mit Übung kommt man mit dem Bremssystem zurecht, ohne den Frust darüber abzulegen.

Das Schlimmste, was man als Ingenieur bei der Auslegung der Bedienelemente machen kann: eine **unzuverlässige, nicht reproduzierbare Charakteristik**. Der Mensch kann sich an Vieles gewöhnen, wenn auch widerwillig: an hohe Kräfte, lange Wege, weiches oder hartes Pedalgefühl. Aber nicht an eine Charakteristik, die aus nicht nachvollziehbaren Gründen mal so mal anders aussieht.

Was ist der Hintergrund? Ein elektromechanischer Bremskraftverstärker, ein Wunderwerk der Technik (schon wieder), das eigentlich den Einfluss der Rekuperation auf das Bremsgefühl eliminieren soll. Typisch technischer Overkill, wegen ein paar Ws.

Dabei gab es bei Mercedes schon mal Ärger mit dem Pedalgefühl, bei dem unglückseligen **SBC**, dem Sensoric Brake Control, einem elektromechanischen Brake by Wire, das besonders von Taxifahrern schärfstens kritisiert wurde. Auch so ein unnötiger High-Tech-Ausrutscher, der Mercedes viel Geld und vor allem Image kostete.

Vierzonenklimaautomatik:

Vierzonenklima mit eigener Lüftereinstellung für jede Zone. Vorklimatisierung vergessen? Egal, die Thermotronic pustet sofort kalt. Wie sich das auf den Verbrauch auswirkt? Das ist in dem Moment der von Arthritis und Rheuma geplagten Stammkundschaft herzlich egal. Man muss einfach Prioritäten setzen.

Klangeweile

Der Connoisseur will aber nicht nur nicht frieren oder schwitzen, sondern auch sein von vielen Stunden klassischer Musik gebildetes Ohr standesgemäß beschallt wissen. Dafür hat sich Mercedes ein besonderes „Zuckerl“ ausgedacht. **ams** schreibt:

Na, wie klingt das? Etwa noch nicht kultiviert genug für Freunde der musikalischen Harmonielehre? Nun, dann knipsen wir uns für die noch schnell durch die serienmäßigen Klangvariationen des Autos. Die Kompositionen tragen die Titel

"Vivid Flux" und **"Silver Waves"** und entstanden durch eine interdisziplinäre Zusammenarbeit von Physikern, Sounddesignern, Mediengestaltern und Mechatronikern mit besonderer Berücksichtigung der musikalischen Harmonielehre.

Hoffentlich wissen die geriatrischen Kunden diese Angebote zu schätzen und haben ihre Hörgeräte eingeschaltet.

Hyperscreen nur in EQS und EQE 500:

Ein für das Basismodell Mercedes EQE 350+ nicht erhältliches Extra ist der Hyperscreen, der drei Bildschirme hinter einer Glasfront vereint.



Mit Mercedes ins Weltall! (Elon Musk ist schon da!)



Alles so schön bunt hier!

Mercedes beschreibt die Vorzüge des Hyperscreens folgendermaßen:

Dieses elektrisierende Erscheinungsbild des Displays geht einher mit einer emotionalen Visualisierung: Alle Grafiken sind in einer durchgängig neuen Farbwelt Blau/Orange gestaltet. Die klassische Cockpit-Anzeige mit zwei Rundinstrumenten wurde mit einem digitalen Laserschwert in einer Glaslinse neu interpretiert.

Dank seines klaren Bildschirm-Designs mit Ankerpunkten ist der MBUX Hyperscreen intuitiv und einfach zu bedienen. Ein Beispiel dafür ist der Anzeigestil EV-Modus. Wichtige Funktionen des Elektroantriebs wie Boost oder Rekuperation werden auf eine neue Weise, mit einer sich räumlich bewegendem Spange, visualisiert und somit erlebbar gemacht. Zwischen diesen Spangen bewegt sich schwe-

bend ein linsenförmiges Objekt. Es folgt der Schwerkraft und bildet somit die G-Force-Kräfte eindrucksvoll und emotional ab.

Darauf hat die Welt schon sehnhchst gewartet. Hoffentlich auch die typische Mercedes Klientel. Nüchterne Zeitgenossen können sich des Eindrucks nicht erwehren, das Kreativteam um Gorden Wagener sei völlig durchgeknallt.

EQE 350+: Cockpit für Arme



Auf zu neuen Horizonten!

ams meckert:

Statt auf dem Hyperscreen läuft das Infotainment-System auf dem 12,8 Zoll (=325 cm) großen OLED-Display aus der S-Klasse, das brillant auflöst und in der Höhe 22 cm misst. Fast fünf davon entfallen auf den unteren Bedienbereich für Audio und Klima. Da der ohnehin dauerhaft eingeblendet wird, könnte der Platz auch für **ergonomisch haushoch überlegene Drehregler und Tasten** verwendet werden, denn etwa die nur 4 mm hohen Grafikpfeile der Audiosteuerung gleichen beim Fahren einer ablenkenden Geduldssprobe. Audio lässt sich zwar auch mit dem recht fummeligen Touchpad links am Lenkrad bedienen, aber nur, wenn das richtige Menü angewählt ist (Trick 17: Sprungmarke für das Menü auf die Zurücktaste legen).

Bedienungstechnisch zurück zur Steinzeit der Digitalisierung, zurück zum Videorekorder der ersten Generation. Wenigstens sind noch normale Rundinstrumente virtuell nachgebildet, und nicht wie beim Hyperscreen ein Laserschwert für Luke Skywalker.

Digital-Light-Scheinwerfer:

Die Digital-Light-Scheinwerfer schneiden bei Fern-Dauerlicht den umliegenden Verkehr akkurat aus, werfen die Räderposition in Baustellen auf den Boden, und blenden bei Verkehrszeichen verlässlich ab.

Resümee:

ams meint:

Der neue EQE ist nicht einfach nur eine fremde Stadt. Er eröffnet eine neue Welt.

Ob sich viele in dieser neuen Welt wohlfühlen? Ältere Zeitgenossen bekommen einen Kulturschock, wenn man sie das erste Mal mit den vielen Spielereien konfrontiert. Denn in den vielen überflüssigen technischen Spielereien erschöpft sich hauptsächlich der „Luxus“. In dieser Hinsicht ist der EQE ein typischer Vertreter des Zeitgeists. Wenn es keinen echten Fortschritt mehr gibt, versucht man sein Heil in der Flucht nach vorne, in Kindereien. Die Infantilisierung der Gesellschaft schreitet voran.

Risiken und Nebenwirkungen der Luxusstrategie:

Was soll man von der Idee halten, nur noch Fahrzeuge für die Besserverdienenden herzustellen, und die Palette der kleineren, erschwinglicheren Autos abzustoßen?

- [„Hochmut kommt vor dem Knall“](#) heißt der Beitrag vom 23.04.2022. Vom hohen Ross auf Menschen herabzuschauen, die sich mit knapper Not einen Einstiegs-Mercedes leisten können, das könnte sich als Bumerang erweisen. Auf das Image in Deutschland wirkt es sich bestimmt negativ aus. Vor allem wenn klar wird, dass der Verkaufs-Schwerpunkt der Mercedes Luxus Schlitten in China liegt. Anscheinend will Mercedes mit den deutschen Hungerleidern nichts mehr zu tun haben. Aber der Boom in China scheint sich langsam aber sicher dem Ende zuzuneigen. Vielleicht ist Mercedes froh, eines unschönen Tages die deutsche Kurzarbeit in Anspruch nehmen zu dürfen.
- Fallen die Einstiegsmodelle weg, sinken auf jeden Fall die Stückzahlen. Stückzahlen bestimmen aber die Einkaufsmacht. Lieferanten lassen sich mit Stückzahlen ködern oder kostenmäßig erpressen. Oder gegeneinander ausspielen. Noch ist das Prädikat „Lieferant von Mercedes“ ein Gütesiegel. Wie lange noch. Wie man hört, ziehen sich etliche Lieferanten bereits aus China zurück. Setzt sich dieser Trend fort, kann Mercedes die Ware teuer in Deutschland oder Europa einkaufen. Spätestens dann drehen die Lieferanten den Spieß um. Mercedes macht sich erpressbar.
- Gab es nicht irgendwann den sog. Flottenverbrauch? Bei dem spielten die leistungsschwächeren Varianten eine wichtige Rolle. Diese Rolle sollen zukünftig die Elektromodelle spielen. Wie das bei den Preisen funktionieren soll, das muss einem Mercedes erst einmal erklären.

Wohin werden sich die enttäuschten Liebhaber von Mercedes wenden?

Zu **VW**, den Abgastricksern, Qualitätsmängel-Verwaltern und unfähigen Elektronik-Entwicklern? Das hieße vom Regen in die Traufe.

Zu **Audi**? Audi gehört zum VW-Konzern. Deren Probleme werden vor den Audi-Toren nicht Halt machen.

Zu **BMW**? Die machen zwar nicht alles richtig, aber sie geben sich alle erdenkliche Mühe, nicht zu vieles falsch zu machen. Kein Wunder, dass BMW im Ranking der beliebtesten Arbeitgeber bei Studienabgängern ganz oben steht.

Zu **Mini**? Die gehören zum BMW-Konzern, das ist schon mal gut. Außerdem besitzt Mini ein klassenloses Image. Auch nicht schlecht. Für einen einzigen EQE+ bekommt man zwei Minis, einen elektrischen und einen mit Dieselmotor. Und eine Menge Fahrspaß obendrein. Was will man mehr? Das ist der wahre Luxus.

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de