Vorstellung Mercedes EQE: Vollelektrische E-Klasse mit Spannung erwartet

Von Guido Borck

Bis 2030 will Mercedes die Hälfte aller Neuwagen elektrifizieren und damit das anvisierte Zeil erreicht wird, geben die Schwaben bei ihrer Elektro-Offensive mächtig Gas – oder besser gesagt: Strom. Nach dem Luxusliner EQS ist das neue Oberklassemodell EQE das nächste E-Modell der Stuttgarter. Der EQE feiert bereits auf der IAA in München seine Weltpremiere. Wir hatten schon vorab die Gelegenheit im elektrischen Schwestermodell der E-Klasse Platz zu nehmen.

Mercedes hat aus dem neuen EQE ein großes Geheimnis gemacht. Nur wenig sickerte im Vorfeld durch. Es gab zwar bereits schon vereinzelte Informationen oder Fotos von verdeckten Prototypen zur elektrischen E-Klasse, aber die Aussagekraft war überaus dürftig und nur gering. Nun steht der EQE zum ersten Mal vor mir, live und völlig ungetarnt im gleißenden Scheinwerferlicht eines Fotostudios. Die Schwaben riskieren bei unserem Vorab-Treffen aber trotzdem kein Risiko ein. Mein Smartphone ist abgeklebt und der Stromer wird von Sicherheitsleuten bewacht.

Die Optik wirkt wie aus einem Guss und verspricht schon aus dem Stand einiges an Dynamik. Breit ausgestellte Radhäuser, kurze Überhänge und eine Karosserie, die sich in einem weit geschwungenen Bogen übers Auto spannt. Wir dürfen bei dem neuen Oberklasse-Stromer hinters Lenkrad, Probe sitzen, das futuristische Hyperscreen-Cockpit ausprobieren und mit dem EQE-Entwicklungschef Holger Enzmann reden. Der Mercedes-Projektleiter gibt uns Auskunft zum Auto und steht bei Fragen mit Rat und Tat zur Seite. Alles dürfen wir ausprobieren, nur das Fahren ist nicht erlaubt, obwohl der EQE jetzt gerade auf der IAA in München (7. bis 12. September 2021) seine Weltpremiere feiert. Der 4,95 lange Stromer geht erst im zweiten Quartal 2022 in den Verkauf. Das wäre noch zu früh. Aber der erste Eindruck lässt schon vieles erahnen.

Ein Platzangebot wie in der S-Klasse

Das elektrische Schwestermodell der Mercedes E-Klasse basiert technisch auf dem Luxusliner EQS und teilt sich mit ihm daher die Plattform. Im Vergleich zum 5,22 Meter langen Luxusliner fällt die modulare EVA2-Elektroarchitektur beim EQE jedoch um 27 Zentimeter kürzer aus. Somit liegt der EQE zwar auf dem gleichen Niveau einer Mercedes E-Klasse mit Verbrenner, doch dank eines extrem langem Radstand von 3,12 Metern und eines kompakt bauenden E-Packaging sind die Platzverhältnisse im EQE genauso großzügig wie in der Kurzversion der S-Klasse.

Das spürt man vor allem im Fond, der seinen Gästen eine Bewegungsfreiheit wie in der Businessclass offeriert. Hier mal eben die Beine ausstrecken ist im EQE überhaupt kein Problem, der im Vergleich zur herkömmlichen E-Klasse üppige 76 Millimeter mehr Platz für die Knie bereitstellt. Anders als beim elektrischen Topmodell EQS verfügt die Stufenhecklimousine EQE nicht über eine große Heckklappe, sondern über einen klassischen Heckdeckel. Das Fassungsvermögen des Gepäckabteils beträgt 480 Liter.

Der riesige Hyperscreen dominiert das Cockpit

Futuristisch wie bei einem Raumschiff präsentiert sich das Cockpit. Zumindest, wenn zuvor in der Preisliste bei der Option MBUX-Hyperscreen wie in unserem EQE ein Kreuzchen gemacht wurde. Dann türmt sich dem Fahrer eine genauso riesige Display-Landschaft wie im größeren EQS auf. Der Widescreen ist das Highlight im EQE. Die hochauflösenden OLED-Bildschirme befinden sich unter einem gemeinsamen Deckglas

und scheinen nahtlos ineinander überzulaufen. Aufgrund einer lernfähigen Software erhält der Pilot hinterm Lenkrad auf ihn zugeschnittene Informationen, ohne dabei umständlich durch Untermenüs zu scrollen.

Für den Beifahrer gibt es ein eigenes 12,3 Zoll großen Display, auf dem er sich neben vielen Funktionen auch mit Videos oder TV-Sendungen unterhalten kann. Um den Fahrer nicht unnötig abzulenken, sind viele Infotainment-Inhalte jedoch nur für den Copiloten sichtbar. Sicher ist sicher. Eine Innenraumkamera erkennt nämlich, ob der Fahrer gerade aufs Beifahrer-Display schaut Ist dies der Fall, wird der Bildschirm für ihn automatisch abgedunkelt, während sein Co das dargebotene Programm in vollen Zügen weiter genießt.

Überhaupt bietet der EQE mit seinem ausladenden XXL-Display enorm viel Hightech, die wirklich beeindruckt. Falls aber trotzdem einmal Fragen zum Hyperscreen auftauchen sollten und nicht weiterweiß, hilft die Sprachsteuerung weiter. Das Internet basierende System arbeitet ebenfalls mit lernfähiger Software samt künstlicher Intelligenz und findet gewünschte Musiktitel rasend schnell, zeigt außerdem aktuelle Börsenkurse an oder gibt per Zuruf einfach nur Auskunft über das Wetter. Das klappt auf Anhieb prima.
Anschließend verweist Entwickler Enzmann noch auf das spezielle Filtersystem im EQE, welches Bakterien und Viren ionisiert und selbst Corona – zumindest im Fahrzeuginnenraum – eliminieren soll. Das können wir schließlich nicht überprüfen und wollen es ihm einfach mal glauben.
Der EQE 350 startet mit 292 PS.

Kommen wir zu den E-Motoren. Los geht es mit dem heckgetrieben EQE 350 und mit einer Leistung von 215 kW (292 PS) „Weitere Varianten mit Heck und sowohl Allradantrieb werden folgen“ merkt EQE-Entwicklungschef Holger Enzman an, ohne dabei aber genaueres zu nennen. Nun gut, der sympathische Schwabe erzählt zwar viel zum neuen EQE und gerät oft ins Schwärmen. Doch zu weiteren Antriebsdetails hat er ein Schweigegelübde abgelegt und mauert. Nicht schlimm, denn wir gehen ohnehin davon aus, dass das Baukasten-Portfolio mit 245 kW (333 PS) sowie 385 kW (524 PS) zur Markteinführung genauso umfangreich wie beim EQS ausfallen wird. Die stärkste Leistungsstufe wäre hierbei durchaus auch als ein sportlicher AMG-Ableger denkbar. Zumindest als AMG-Einstiegsmodell, schließlich ist die Affalterbacher-Sportschmiede eng in die Elektro-Offensive eingebunden.

Luftfederung und Hinterachslenkung auf Wunsch

Das Fahrwerk ist mit einer Vierlenker-Vorderachse und einer Raumlenkerachse hinten in den Grundzügen eng mit der S-Klasse verwandt, doch liegt die Abstimmung im Unterschied beim EQE mehr auf der sportlich-dynamischen Seite. „Hierbei hat der Kunde die Wahl zwischen einer konventionellen Stahl- oder einer optionalen Luftfederung Airmatic inklusive Dämpferverstellung ADS+“, fügt Enzmann hinzu. Ebenfalls aufpreispflichtig ist die Hinterachslenkung, die den EQE nicht nur in der Stadt handlicher macht. Sie lenkt bis zu zehn Grad mit, dadurch schrumpft der Wendekreis von 12,5 auf nur noch 10,7 Meter.

Bis zu 660 Kilometer Reichweite

Serienmäßig ist der EQE mit einem OnBoard-Lader mit 11 kW ausgerüstet, gegen Aufpreis stehen 22 kW im Angebot. Damit saugt der EQE an einer Schnelladestation mit bis zu 170 kW und ist innerhalb von 32 Minuten von 20 auf 80 Prozent geladen. An einer Ladestation mit dreiphasigem Gleichstrom sind die flach im Fahrzeugboden verbauten Akkus in 4,25 Stunden wieder befüllt. Mit dem serienmäßigen 11 kW-Lader dauert es hingegen fast doppelt so lange. Mit einer Batteriefüllung soll der EQE 350 jedoch bis zu 660 Kilometer nach WLTP weit kommen. Das nimmt einem die Reichweitenangst.
Weiteres Vertrauen weckt außerdem die 10-jährige Garantie, die Mercedes auf das Speicherdepot gibt. (aum/gb)

Bilder zum Artikel

Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes-Benz-Entwicklungschef Holger Enzmann und unser Autor Guido Borck (rechts) am Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Mercedes-Benz-Entwicklungschef Holger Enzmann und unser Autor Guido Borck (rechts) am Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Unser Autor Guido Borck hinten im Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Unser Autor Guido Borck vorn im Mercedes EQE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler