
Fahrbericht Mercedes-Benz EQB: Die elektrische Familienpackung

Von Walther Wuttke, cen

Kompakte Familientransporter gehörten vor einiger Zeit zu den beliebtesten Modellen, doch dann kamen die vermeintlich sportlichen Nutzfahrzeuge, also die SUV, und vertrieben die praktischen Vehikel aus der Zulassungsstatistik. Wie sich die beiden Segmente vereinen lassen zeigt Mercedes jetzt mit dem EQB, der getarnt als SUV die klassischen Eigenschaften eines kompakten Familien-Vans übernimmt. Als erster Vertreter seiner Art spendierten die Mercedes-Ingenieure dem gerade knapp 4,70 Meter langen Crossover sieben Sitze für den Transport der Großfamilie. An fünf Isofix-Anschlüssen können zudem Kindersitze angeschlossen werden. So bekommt der Begriff des Mama- oder Papa-Taxis eine elektrisierende Dimension.

Dank des vom GLB übernommenen Radstands von 2,83 Metern herrschen im Innenraum großzügige Verhältnisse, die sich allerdings in der dritten Sitzreihe deutlich reduzieren. Hier haben tatsächlich nur Kinder ausreichend Bewegungsfreiheit. Doch für die Fahrt zur Kita oder zum Kindergarten reicht es allemal. Mit dem EQB bringt Mercedes jetzt das zweite E-Mobil in die Kompaktklasse und verzichtet dabei auf ein „Elektrodesign“. „Wir wollten ganz bewusst uns nicht von unserer Formensprache abheben“, erklärt ein Markensprecher. Der EQB kommt zunächst mit Allradantrieb und zwei Leistungsvarianten (168 kW oder 215 kW) auf den Markt. Später werden noch Versionen mit Frontantrieb und verbesserter Reichweite folgen.

Wie die anderen Elektromodelle aus Stuttgart trägt der EQB den typischen „Black Panel Grill“ mit zentral platziertem Stern und das Leuchtenband vorne und hinten, um sich von den Verbrennerversionen abzuheben. Das Design ist bewusst kantig gehalten, um die offensichtlich unvermeidbaren SUV-Elemente zu übernehmen. Der Fahrer blickt auf eine aufgeräumte Instrumentensammlung und vor der Windschutzscheibe breitet sich das (optionale) Head-up-Display aus. Über den zentral platzierten Bildschirm läuft die reaktionsschnelle Navigation, die in allem Varianten serienmäßig ist. Die Sitze besitzen feinen Seitenhalt, die Materialien sind hochwertig, und die Bedienelemente da, wo sie der Mensch hinter dem Lenkrad vermutet.

Einmal in Fahrt zeigt der EQB, dass sein Design und der eher durchschnittliche Luftwiderstandswert von 0,28 ihren Preis haben. Von 120 km/h an machen sich die Windgeräusche deutlich bemerkbar, ohne allerdings den Komfort deutlich zu beeinträchtigen. Zum angenehmen Fahrerlebnis liefert das ausgeglichene Fahrwerk (vorne MacPherson-Konstruktion, hinten Vierlenker-Achse) seinen Beitrag, so dass die Insassen von den Versäumnissen der Straßenbauverwaltungen weitgehend verschont bleiben. Gegen Aufpreis liefert Mercedes auch ein Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung, bei dem das Dämpferverhalten individuell eingestellt werden kann.

Als Antriebseinheit kommt bei den 4-Matic-Versionen vorne eine Asynchronmaschine und hinten eine neu entwickelte permanent erregte Synchronmaschine zum Einsatz, die die Hauptlast des Vortriebs übernimmt. Um eine optimale Verteilung der Leistung zu erzeugen, regelt die Elektronik 100-mal pro Sekunde die jeweiligen Antriebsbedürfnisse.

Mercedes verspricht eine Reichweite von 419 Kilometern (nach WLTP), und dieser Wert ist bei entsprechender Fahrweise auch durchaus erreichbar, wenn überwiegend in der Einstellung „Eco“ gefahren wird. Der Vortrieb wird dann bei maximal 130 km/h abgeregelt, und auch die Spureigenschaften sind dann eingeschränkt. Das lässt sich schlagartig ändern, wenn auf „Sport“ umgeschaltet wird. Dann mutiert der Familienfreund zum dynamischen Sportler und erledigt den Spurt zwischendurch souverän. Das geht dann

aber deutlich auf Kosten der Reichweite.

Also wieder zurück in die Stellung „Normal“ oder „Eco“ und die verschiedenen Stufen der Rekuperation nutzen. Über die beiden Schaltwippen kann die Stärke reguliert werden, und mit etwas Übung bleibt das Bremspedal weitgehend arbeitslos. Gleichzeitig hilft auch der Eco-Assistent dabei, zusätzliche Reichweite zu erzeugen. Der unsichtbare Helfer empfiehlt, wann der Fuß vom Fahrpedal (Gaspedal war gestern) genommen werden sollte. Der elektronische Helfer nutzt dafür die Daten der Navigation und erkennt rechtzeitig, wann Senken oder Steigungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Weg liegen. Klingt für den einen oder anderen Zeitgenossen nach Bevormundung, ist aber durchaus hilfreich, um den Stopp an der Ladestation hinauszuzögern.

Im Wagenboden verbirgt sich der 66,5 kWh große Akku, der mit Hilfe des Onboard-Laders mit bis zu elf kW mit Wechselstrom geladen werden kann. Dann steht nach rund fünf Stunden wieder ein voller Energiespeicher bereit. Schneller geht es an Schnellladestationen, an denen der EQB 32 Minuten benötigt, um seinen Akku zu 80 Prozent zu laden. Um keine Zeit bei der Suche nach einer Station zu verschwenden, entwickelte Mercedes eine Navigation mit „Electric Intelligence“. Sie berechnet neben dem schnellsten Weg zum Ziel gleichzeitig Ladestopps und passt ihre Kalkulation den aktuellen Fahrzuständen an. Die intelligente Navigation bringt gleichzeitig vor dem geplanten Stopp die Batterie auf eine optimale Ladefunktion.

Serienmäßig kommt der EQB mit dem aktiven Spurhalteassistenten und dem aktiven Brems-Assistenten sowie Navigationsystem zu den Kunden. Daneben stehen dann noch zahlreiche elektronische Helfer in der Ausstattungsliste. Über den Preis gibt es noch keine Informationen. Der dürfte aber für den EQB 300 4-Matic bei mehr als 50.000 Euro liegen. (aum/ww)

Daten Mercedes EQB 300 4-Matic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,68 x 1,83 x 1,70
Radstand (m): 2,83
Antrieb: 2 Elektromotoren, Allrad
Leistung: 168 kW / 228 PS
Max. Drehmoment: 390 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,0 Sek.
WLTP-Reichweite: 419 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 18,1 kWh
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 2175 kg / max. 405 kg

Bilder zum Artikel



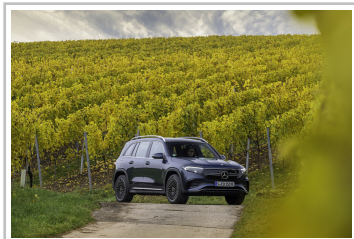
Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



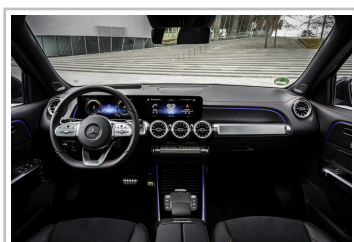
Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler
