
Praxistest Mercedes-Benz EQB: Schnurrige Familienpackung

Von Frank Wald, cen

Er teilt das Schicksal vieler kleiner Brüder: Der Mercedes-Benz EQB fährt in puncto Präsenz und Begehrlichkeit im Schatten der nächstgrößeren Bestseller-Baureihe EQC. Dabei entpuppt sich das Elektro-SUV auf 4,68 Meter Länge mit großer Geräumigkeit, leichtfüßigem Handling und konstanter Ladeleistung als durchaus kostengünstigere Empfehlung für Alltag und Familie. Billig ist es, nicht zuletzt wegen der versteckten Aufpreispolitik der Schwaben, deshalb aber dennoch nicht.

Der Mercedes-Benz EQB gehört zu den Elektroautos mit Verbrenner-Genese. So wie BMW iX3, Genesis GV70 oder Volvo C/XC40 ist er ein Derivat eines klassisch entwickelten Benzinermodells mit entsprechender Optik und Karosseriearchitektur. Beim EQB ist das der GLB, wie außen und innen an jeder Ecke zu sehen ist, weshalb er optional (1416 Euro) auch als Siebensitzer angeboten wird. Allein an der geschlossener Kühlermaske und den für Mercedes Elektro-Baureihe charakteristischen Scheinwerfereinheiten sind die Unterschiede zu sehen. Deutlicher fallen sie hingegen am Heck aus, das gegenüber der Verbrennerversion etwas aufrechter steht und von einem durchgehenden Rücklichtband unterteilt wird.

Unterschiede auch bei der Raumausnutzung. Hinter der serienmäßig elektrisch öffnenden und schließenden Heckklappe finden im fünfsitzigen EQB 350 bis 1710 Liter Gepäck Platz, im GLB sind es 570 bis 1805 Liter. Wie gehabt lässt sich die komplette Rückbank (gegen 428 Euro Aufpreis) mit einem einfachen Handgriff um neun Zentimeter nach vorn für einen größeren Kofferraum oder für mehr Beinfreiheit fünf Zentimeter nach hinten verschieben. Das hilft, wenn der Weihnachtsbaum oder die Kommode doch mal größer ausfallen oder die langen Kerle auf den Vordersitzen Platz genommen haben. Doch auch schon in der Normalposition können hinten bequem vier, mit etwas Zusammenrücken kurzzeitig auch mal fünf Personen sitzen. Allzu schwer sollten diese dann allerdings nicht sein und auch nicht viel Gepäck mitbringen, weil im mehr als 2,1 Tonnen schweren SUV nur noch 405 Kilogramm maximale Zuladung gestattet sind. Doch für die (gut situierte) 2+2-Durchschnittsfamilie reicht es allemal.

Auch das Interieur ist eins zu eins aus dem GLB übernommen, da es vom Cockpit-Layout mit bekanntem Multifunktionslenkrad über die MBUX-Bedieneinheit mit den beiden gleich großen 10,25-Zoll-Displays für Kombiinstrument und Infotainment oder der Armaturenanordnung auf der Mittelkonsole inklusive Touchpad bis hin zu den turbinenähnlichen Lüftungsdüsen nahezu identisch ausfällt. Was einerseits eine hohe Verarbeitungsqualität bedeutet, andererseits aber auch bekannte Nickeligkeiten in Sachen Materialauswahl. Obwohl der Testwagen in der gehobenen Ausstattung mit allem Schnick und Schnack aufwartet, wirken einige Oberflächen im unteren Sichtbereich nicht wirklich wie „Das Beste oder nichts“, wie Mercedes vor nicht allzu langer Zeit noch als Maxime seines Schaffens vorgab.

Gleiches könnte man über den rechten Lenkstockhebel fürs Getriebe sagen, den man eher in einem Dacia als in einem Mercedes vermuten würde. Oder ist das etwa als Replik auf Tesla zu verstehen, deren Interieurdetails ja nun auch durch ihre erschreckende Schlichtheit überraschen? Andererseits funktioniert das Hin und Her von Vorwärts auf Rückwärts und umgekehrt wie beim kalifornischen E-Pionier sehr schnell und zuverlässig. Die Stärke der Rekuperation lässt sich über die Lenkrad-Paddels in drei Stufen regeln, so dass nach ein wenig Übung das Bremspedal nur noch selten nötig ist. Oder man überlässt es einfach dem Eco-Fahrmodus, der die Bremswirkung ebenso wie die Motorleistung dann sehr genau und zuverlässig anhand der Straßenverläufe, Tempolimits

und anderer Verkehrsteilnehmer reguliert.

Belohnt wird man dafür außerdem mit einer höheren Reichweite. Zwar verspricht Mercedes für die 66,5 kWh-Batterie bis zu 423 Kilometer, doch die waren nicht einmal nach einer vollen Ladung zu erleben. Doch gute 350 Kilometer waren bei unseren überwiegend auf Autobahnen und Landstraßen absolvierten Testfahrten immer drin. Erfreulich dabei: Zwar gibt Mercedes die maximale Schnellladeleistung nur mit mageren 100 kW an. Doch die wurden sehr schnell hochgefahren, teils sogar überschritten, und bis zur 80-Prozent-Grenze auch konstant gehalten. Besser als so mancher 800-Volt-Protz, der seine 200 kW mal für zehn Minuten erreicht und ansonsten unter 100 kW herumnuckelt. So waren wir nach gut 30 Minuten wieder flott für die nächste Etappe.

Überhaupt hat Mercedes das Thema Lademanagement und Reichweitenkalkulation ähnlich nutzerfreundlich gelöst wie Pionier Tesla. Auch bei der cleveren Routenführung des serienmäßigen Navigationssystem wie auch dessen intuitiver Bedienung dürfen sich hiesige wie fernöstliche Wettbewerber eine dicke Scheibe abschneiden. Ladestopps werden ebenso zuverlässig geplant wie in Echtzeit anhand des individuellen Verbrauchs, Topographie und Außentemperaturen berechnet und variiert.

Und auch beim Fahren ragt der EQB aus der wachsenden Stromer-Schar heraus. Das schnurrende Elektro-SUV ist sehr fahrstabil, rollt ausgesprochen leise und geschmeidig ab, kaschiert auf wundersame Weise seinen schweren Akku-Untergrund selbst auf buckeligen und brüchigen Abschnitten und fühlt sich dabei noch äußerst handlich und leichtfüßig an. Letzteres ist natürlich auch dem stärksten Antrieb geschuldet, der in unserem Testwagen verbaut war. Der EQB 350 4-Matic besitzt gleich zwei E-Maschinen an Vorder- und Hinterachse, was ihm einen variablen Allradantrieb beschert und in der Spitze eine Gesamtleistung von 215 kW (292 PS). Den Standardsprint erledigt der schwere Brocken damit in schnellen 6,2 Sekunden inklusive des bekannten Elektro-Punchs bei Antritt oder lässigem Spurwechsel. Das Höchsttempo wird allerdings auch in der Topversion bei 160 km/h limitiert – was grundsätzlich okay ist, will man auf der Autobahn nicht an jeder dritten Ladesäule Halt machen. Weniger allerdings, wenn einen der Corsa von der linken Spur wegblinkt.

Der EQB ist zu Preisen ab 52.550 Euro (EQB 250) nicht billig, wenn auch nur unwesentlich teurer als sein technischer Zwillingbruder EQA (ab 50.777 Euro). In der von uns gefahrenen Top-Version 350 4-Matic kostet er mindestens 58.197 Euro. Darin neben dem erwähnten Navi-System enthalten sind unter anderem LED-Scheinwerfer inklusive Fernlichtautomatik, Klimaautomatik, Spurhalte- und Bremsassistent, Rückfahrkamera, elektrische Heckklappe plus Laderaumpaket, Dachreling oder Ambientebeleuchtung. Was auffällt: alle Modellvarianten haben die identische Serienausstattung, also auch in der Topversion muss man für alles extra zahlen.

So etwa im Falle unseres Testwagen allein für die 20-Zöller im AMG-Vielspeichendesign 1964 Euro oder für die Lackierung Mountaingrau metallic 893 Euro. Viele Optionen sind außerdem nur in Kombination mit anderen Features oder in teuren Sammelpaketen zu bekommen, wie etwa der Tempolimiter erst nach dem Kauf der Verkehrszeichenerkennung (351 Euro) oder der automatische Abstandsregler – wie viele Fahrassistenten überhaupt – nur mit dem Fahrassistentenpaket (1440 Euro). Zum integrierten Widescreen werden auch die beiden 10,25-Zoll-Doppel-Display erst nach Kauf des Advanced Paket für 2570 Euro möglich.

Das Head-up-Display gibt es nur mit dem MBUX-Innovationspaket (1369 Euro). Und wer sein Handy kabelloses laden will, braucht dazu das Advanced Plus Paket für 3677 Euro, bekommt dafür aber auch noch eine 2-Zonen-Klimaautomatik oder das schlüssellose Öffnen und Starten hinzu. Die Smartphone-Integration selbst kostet dafür dann noch mal 357 Euro extra. Und fast schon kleinlich bei diesen Anschaffungspreisen: ein Fünf-Meter-Kabel für öffentliche Ladestationen (Mode 3) ist Serie, drei Meter verlängert kostet es 83,30 Euro Aufpreis und Ladekabel für Haushaltssteckdosen je nach Länge (5 oder 8

Meter) 286 Euro oder 321 Euro extra. (Frank Wald/cen)

Daten Mercedes-Benz EQB 350 4-Matic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,68 x 1,83 x 1,67

Radstand (m): 2,83

Antrieb: 2 E-Maschinen, (asynchron vorn, permanenterregt hinten), Allradantrieb, 1-Gang-Getriebe

Systemleistung: 215 kW / 292 PS

Max. Drehmoment: 520 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,2 Sek.

Energieverbrauch (WLTP): 19,4 – 18,1 kWh

CO₂-Emissionen (WLTP): 0 g/km

Batteriegröße: 66,5 kWh

Reichweite (WLTP): 395-423 km

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2175 kg / max. 405 kg

Kofferraumvolumen: 495-1710 Liter

Basispreis: 58.197 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes EQB.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



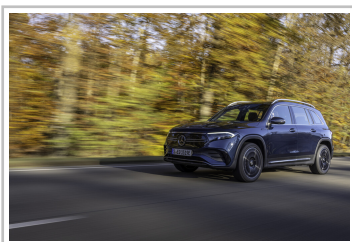
Mercedes EQB.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz EQB.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler
