



Mercedes-Benz EQS 580 Electric Art 4MATIC

Fünftürige Schräghecklimousine der Oberklasse (385 kW/523 PS)

Der EQS war 2021 das erste E-Auto von Mercedes, das nicht auf einer Verbrenner-Plattform aufbaut, sondern eigens dafür entwickelt wurde. Der Fokus auf hohe Effizienz wird bereits auf den ersten Blick sichtbar: Die 5,22 m lange Oberklasse-Limousine ist extrem windschlüpfig designet, die tropfenförmige Karosserieform gefällt jedoch jedem. Unbestritten ist jedoch der sehr niedrige cw-Wert (0,2), der vor allem bei höheren Geschwindigkeiten den Luftwiderstand und damit den Verbrauch senkt. Im ADAC Ecotest kommt der EQS 580 4MATIC auf einen Verbrauch von 23,3 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) und eine Reichweite von 530 km, was in Anbetracht der Fahrleistungen auf Sportwagen-Niveau durchaus beachtlich ist. Seit Kurzem ist der EQS zudem mit einer Wärmepumpe ausgestattet, die sich bei tiefen Temperaturen positiv auf den Stromkonsum auswirken soll – bislang war dieses selbstverständliche Feature nicht einmal optional zu haben. Ein weiterer Kritikpunkt stellte die schlecht dosierbare Bremse dar, die für Verdruss beim Fahrer sorgte. Mercedes hat hier nachgebessert, das Pedalgefühl ist nun tadellos. Der große Stromer punktet weiterhin mit dem großzügigen Raumangebot und dem variablen Kofferraum, dem dank Allradlenkung bemerkenswert kleinen Wendekreis und dem herausragenden Fahrkomfort. Am ablenkungsintensiven Infotainmentsystem und dem Multifunktionslenkrad mit seinen schlecht bedienbaren Touchflächen hat sich hingegen nichts geändert. **Konkurrenten:** Audi e-tron GT, BMW i7, NIO ET7, Porsche Taycan, Tesla Model S.

- ⊕ großer und variabler Kofferraum, hervorragender Fahrkomfort, sehr kraftvolle und harmonische Antriebseinheit, kleiner Wendekreis, hohes Sicherheitsniveau
- ⊖ ablenkungsintensives Bediensystem, schlechte Rundumsicht, sehr teuer

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,7

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	2,7
	Langstrecke	1,8
	Transport	2,2
	Fahrspaß	1,7
	Preis/Leistung	3,6

Ecotest ★★★★★☆

2,3

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungsqualität des EQS ist dem Anspruch angemessen. Die Karosserie ist passgenau gefertigt und die Spaltmaße sind sehr schmal. An vielen Stellen sind zusätzliche Gummi- und Kunststoffverkleidungen angebracht, wo man bei anderen Autos auf Schrauben, Blechfalze, Schweißnähte oder unschöne Dichtmasse blickt, wenn Türen oder Hauben geöffnet sind. Der Unterboden ist wie bei einem Elektroauto zu erwarten vollständig verkleidet.

Das Interieur wirkt sehr nobel, im Detail aber zeigt sich ein angesichts der aufgerufenen Preise unverständlicher Sparwille. Die Sonnenblenden sind weder weich geschäumt noch mit Stoff oder Leder bezogen. Auch sind scharfe Kanten an Kunststoffteilen wie etwa an den bereits erwähnten Sonnenblenden einer Oberklasse-Limousine dieses Preises unwürdig. Die verwendeten Materialien fühlen sich im Großen

und Ganzen dennoch wertig an und die vielfach konfigurierbare Ambientebeleuchtung sorgt für wohlige Loungeatmosphäre.

⊖ Nicht gefallen hat uns das Kofferraum-Rollo. Es schleift beim Öffnen der Heckklappe links und rechts an der Verkleidung der Dachsäule. Schon bei den T-Modellen der 124er und 210er E-Klasse aus den Achtzigern und Neunzigern des letzten Jahrhunderts war dies ärgerlich, mit der Vorstellung der 211er E-Klasse vor 20 Jahren hat man sich in Stuttgart eine bessere Lösung überlegt. Unverständlich, dass nun mit dem neuesten Oberklasse-Modell wieder die simplen Fehler aus dem letzten Jahrtausend wiederholt werden. Der EQS ist teuer genug, da sollte man das Beste oder Nichts erwarten können.

3,4

Alltagstauglichkeit

Da sich mit einer großen Benz-Limousine traditionell viele Kilometer entspannt abspulen lassen, kommt der Reichweite eine besondere Bedeutung bei - auch beim E-Auto. Die nutzbare Batteriekapazität beträgt laut Mercedes-Benz 107,8 kWh. In unserem Test benötigte man für eine Vollladung samt der Ladeverluste 124,9 kWh. Der EQS kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist Serie, ansonsten muss man Aufpreis zahlen: Es finden sich noch Kabel für die Haushaltssteckdose und auch Industriesteckdosen nach CEE 16/3 in der Preisliste. Darüber hinaus gibt es noch ein flexibles Ladesystem mit Adapterkabeln für Typ 2, Haushalts- und Industriesteckdose.

Eine vollständige Ladung über 230 V mit 3,6 kW bei 16 A an der Industriesteckdose dauert etwa 35 Stunden, mit 2,3 kW bei 10 A an der Haushaltssteckdose wartet man schon etwa 55 Stunden. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gut elf Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Unser Testwagen ist mit dem 22 kW-Lader ausgestattet, der für 1.190 Euro zu haben ist. Damit dauert die Vollladung nur noch 5,5 Stunden. Nochmals deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur etwas über eine halbe Stunde an einer Ladesäule, die genügend Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeladeleistung (in unserem Test bis 208 kW) reduziert sich mit steigender Batterieladung (SOC), liegt zwischen 10 und 80 Prozent SOC aber immer über 100 kW und im Schnitt bei 166 kW. Sind die Temperaturen winterlich und die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung ebenfalls reduziert, die Ladedauern verlängern sich entsprechend. Der EQS kann seine Batterie jedoch zum

Schnellladen vorheizen, wenn eine Ladesäule als Ziel eingegeben ist. Das kostet zwar etwas Strom (und Reichweite), es kann damit aber auch bei niedrigen Temperaturen eine hohe Ladeleistung erreicht werden.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 575 km - das ist für ein Elektroauto ein richtig guter Wert, wenngleich dieser unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Man hat hiermit aber genug "Puffer", um auch im Winter noch mit gut 350 km rechnen zu können. Wie immer ist gerade beim E-Auto die individuell erzielbare Reichweite sehr vom Fahrprofil und den Umgebungsbedingungen abhängig.

Das serienmäßige Navigationssystem integriert Ladesäulen in die Routenführung und kann die Energie effizient verwalten. So wird etwa die Batterie vor einem Ladevorgang vorklimatisiert, wenn dies Sinn ergibt. Aber die Planung lässt sich auch individualisieren: So kann man die gewünschten Batteriestände bei Erreichen einer Ladesäule oder des Reiseziels auswählen. Auch gibt es einen Eco-Lademodus, der die Ladeleistung auf 100 kW begrenzt, um die Batterie zu schonen. Insgesamt ist der EQS mit einem umfangreichen und durchdachtem Energiemanagement versehen, das noch dazu einfach zu verstehen und bedienen ist.

⊕ Die Zuladung fällt mit 543 kg im Falle des Testwagens üppig aus und reicht für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck locker, obwohl der Wagen schon leer fast genau 2,6 t wiegt. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die Anhängerkupplung gestattet eine Stützlast von 75 kg - so können auf einem Heckträger auch zwei Pedelecs transportiert werden.

Der Wendekreis fällt nicht nur für ein Fahrzeug dieser Länge überraschend klein aus: Dank der optionalen Hinterachslenkung mit erweitertem Lenkeinschlag benötigt der Testwagen lediglich elf Meter zum Wenden.

⊖ Auch von einem Elektroauto erwartet man gerade in dieser Größen- und Leistungsklasse ein gewisses Maß an Anhängerfreundlichkeit, doch hier enttäuscht der EQS 580 4Matic. Die maximale Anhängelast ist für gebremste und ungebremste Anhänger auf bescheidene 750 kg begrenzt, zudem ist die werksseitig installierte teilelektrische Anhängerkupplung dem 580 4Matic als einzige EQS-Antriebsvariante vorenthalten.

2,5 Licht und Sicht

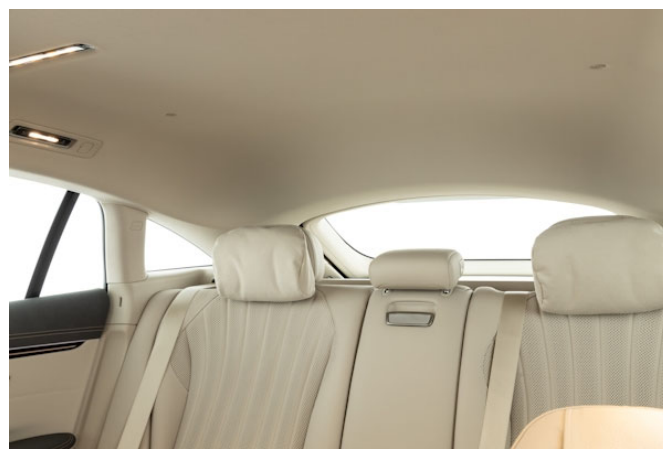
⊕ Der EQS ist mit LED-Scheinwerfern in Reflexionstechnik ausgestattet, die Lichtfunktionen beschränken jedoch sich auf die dynamische Leuchtweitenregulierung und einen statischen Fernlichtassistenten. Der Testwagen ist mit dem optionalen Digital Light ausgestattet, dessen Licht von mehr als 1,3 Mio. Mikrosiegeln gebrochen wird und somit eine unglaublich detaillierte Lichtverteilung ermöglicht. Es kann zudem Hinweise wie etwa einen Bagger auf die Fahrbahn projizieren, um auf eine Baustelle aufmerksam zu machen. Die Fahrbahnausleuchtung ist hervorragend, das Lichtsystem gehört zum Besten, was man derzeit auf diesem Gebiet bekommen kann. Mercedes verwendet besonders hell leuchtende LEDs für die Fernlichtfunktion, die einem Laser-Fernlicht kaum nachstehen. Einziger Makel ist die fehlende Scheinwerferreinigungsanlage.

Die beiden Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen Bereich, der dem Fahrer die Übersicht über den seitlichen Bereich neben dem Auto erleichtert. Zudem können der Fahreraußenspiegel und der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch abblenden. Die Waschdüsen sind nur optional beheizt, was ist besonders bei einem mehr als 140.000 Euro teuren Fahrzeug mehr als kleinlich ist. Die Wischleistung der Scheibenwischer ist sehr gut, auch weil Mercedes eine geschickte Mechanik im Wischgestänge verwendet.

⊖ Für den Fahrer sind die Enden der Limousine nicht zu sehen und nur abschätzbar – nicht nur Traditionalisten vermissen mitunter den Mercedes-Stern auf der vorderen Haube. So oder so ist man als Fahrer für jede assistierende Rangierhilfe dankbar. Der Blick auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt nicht zu tief und die Fensterflächen sind ausreichend groß. Die ADAC Rundumsichtmessung weist ein schlechtes Ergebnis aus: Die Dachsäulen sind nicht übermäßig breit, jedoch beeinträchtigen die voluminösen, nicht versenkbaren Komfort-Kopfstützen der Rücksitze den Blick nach hinten. Immerhin ist jeder EQS serienmäßig mit

5,22 m lang und inklusive der Außenspiegel knapp 2,13 m breit – der EQS ist damit alles andere als handlich und trotz der Allradlenkung für enge Innenstädte kaum geeignet. Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber sind nicht erhältlich, ein Pannenreparaturset ist serienmäßig – dieses kann bei größeren Reifenschäden aber auch nicht weiterhelfen. Alternativ kann man auch Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern.

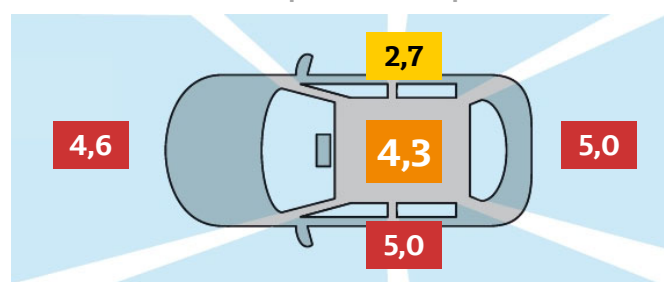
Die Abdeckung des Ladeanschlusses mit einer zusätzlichen Gummikappe ist nicht nur des Preises unwürdig und völlig überholt, sondern auch unverständlich: Mercedes hat bei EQV und EQA deutlich elegantere Lösungen.



Die Dachsäulen, die schmale, hoch platzierte Heckscheibe und die nicht versenkbaren Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

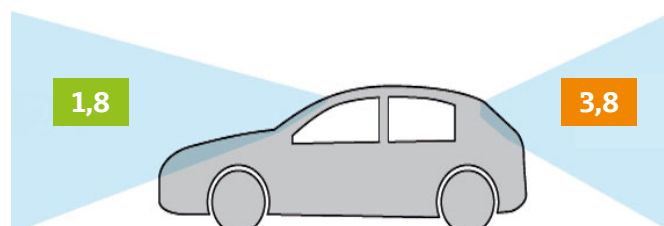
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



dem Park-Paket inklusive Parksensoren rundum, Rückfahrkamera und Parkassistenten ausgestattet. Gegen

Aufpreis bietet Mercedes ein 360-Grad-Kamerasystem sowie eine Remotefunktion für den Parkassistenten an.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller recht angenehm. Die Sitze sind nicht zu tief positioniert, die Fahrersitzfläche befindet sich bei ganz nach unten gestelltem Sitz 47 cm über der Straße. Auch hinten ist der Zustieg bequem, der lange Radstand ermöglicht nicht nur großzügige Innenraummaße, sondern auch große Türausschnitte. Die Türen verfügen über drei Rasten vorn wie hinten.

Das serienmäßig schlüssellose Zugangssystem misst die Entfernung des Schlüssels zum Auto und verhindert so zuverlässig eine illegale Öffnung des Fahrzeugs über einen Funkverlängerer. Zudem ist der EQS mit flächenbündigen Türgriffen ausgestattet. Nähert man sich mit dem Schlüssel dem Fahrzeug, fahren diese automatisch aus, was allerdings nicht immer zuverlässig funktioniert, zudem sind die zum Öffnen notwendigen Kräfte immens, wenn das Auto gerade nicht erkennt, dass man die Tür gerne öffnen möchte. Beim Losfahren oder Absperren fahren die Griffe selbsttätig wieder ein. Interessantes Detail: Die versenkbaren Türgriffe beeinflussen die Aerodynamik in so geringem Maße, dass sie auch ohne Probleme durch konventionelle (und zuverlässig funktionierende) Griffe hätten ersetzt werden können. Mercedes hat sich hier wohl wie manch anderer Hersteller von einer gewissen kalifornischen Automarke treiben lassen und ist einem vermeintlichen Trend gefolgt.

Auf Wunsch besitzt der EQS automatische Komforttüren vorn

und hinten. Geht der Fahrer auf das Auto zu, fahren wie gehabt zunächst die Türgriffe aus - kommt man noch näher, öffnet sich die Fahrertür automatisch. Tritt man dann das Bremspedal, schließt sich die Tür wieder. Die hinteren Türen kann man zudem über das Infotainmentsystem ferngesteuert öffnen, um zum Beispiel Kinder einsteigen zu lassen. Die Sicherheit wird dabei vom Totwinkel-Assistenten gewährleistet, um nicht versehentlich die Tür in den fließenden Verkehr hinein zu öffnen.

⊖ Der EQS hat keine Haltegriffe am Dachhimmel.



Mit 475 l Volumen bietet der Kofferraum des EQS viel Platz für das Gepäck.

1,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Im Kofferraum finden unter dem Rollo bis zu 475 l Platz. Baut man ihn aus, kann man bis zu 635 l nutzen. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich der Stauraum auf bis zu 1.550 l. Beschränkt man sich beim Beladen in der Höhe bis auf die Fensterunterkante, sind es 955 l. Einen Teil des Kofferraumbodens kann man aufklappen, darunter

findet man ein Fach mit etwa 35 Litern Volumen: Praktisch für die Ladekabel. Insgesamt punktet der EQS mit einem für eine Oberklasse-Limousine erstaunlich großen Kofferraum.

⊖ Die große Limousine bietet anders als manch anderes Elektroautos keinen Frunk genannten Stauraum unter der vorderen Haube.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Bereits ab Werk öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch angetrieben, wahlweise auch berührungslos per Fußschwenk unter das Heck. Die Ladekante liegt 75 cm über der Straße, auch innen ist die Stufe mit 18 cm nicht besonders praktisch. Die Kofferraumöffnung ist groß, sperrige Gegenstände lassen sich abgesehen von der hohen Ladekante prima einladen. Die Kofferraumbeleuchtung wird über zwei LED-Lampen umgesetzt und erhellt das Ladeabteil angemessen.

⊖ Klappt man die Fondsitzlehnen um, entsteht eine Stufe im Ladeboden und zusätzlich liegen die Lehnen nicht komplett flach. Das Kofferraumrollo lässt sich nicht unter dem Kofferraumboden nicht verstauen, um es etwa nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen verschwinden zu lassen.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen können dreigeteilt umgeklappt werden; neben der Entriegelung am Sitz ist diese auch vom Kofferraum aus möglich. Anschließend fallen die Lehnen automatisch um. Beim Wiederaufstellen der Lehnen muss man darauf achten, die Gurte nicht im Schloss einzuklemmen, wodurch sie beschädigt werden könnten. Der Benz hat deswegen außen an den Lehnen Steckplätze für die Gurtzungen, um die Gurte sicher aus dem Weg zu räumen. Im Kofferraum sind vier Verankerungsösen verbaut, um Gegenstände zu fixieren. Da die hinteren beiden Ösen aber nicht unten am Boden angebracht sind, ist es schwierig, per Netz am Kofferraumboden kleineres Ladegut zu fixieren. Man findet aber praktische Taschenhaken und links eine durch ein Netz abgetrennte Ablage vor.

2,3 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Cockpit des EQS ist dem der neuen S-Klasse sehr ähnlich. Mercedes hat den bewährten Dreh-Drück-Steller aus dem Cockpit verbannt und folgt mit der Touchscreen-Bedienung nun dem Mainstream. Das ist schade, denn nur mit einem Dreh-Drück-Steller lässt sich ein Fahrzeug während der Fahrt zielsicher und ablenkungsarm bedienen. Der EQS besitzt ab Werk einen "Hyperscreen", wobei die Bezeichnung keinesfalls eine Untertreibung ist. Die Bildschirmereinheit zieht sich über die gesamte Fahrzeugbreite und lässt die drei Displays unter einem Deckglas optisch verschmelzen. Der Beifahrer besitzt damit einen separaten Touchscreen, über den er vor allem Infotainmentfunktionen steuern kann. Zentrales Bedienelement für den Fahrer ist das 12,8 Zoll große Zentraldisplay, das sich entweder direkt über das Display oder alternativ mittels der Touchflächen im Multifunktionslenkrad bedienen lässt. Die grafische Darstellung des Serien-Bildschirms und die Reaktionsgeschwindigkeit auf Touchbefehle sind erstklassig, die Touchflächen dank der großen Displays angenehm groß. Auch die Erreichbarkeit ist durch die recht tiefe Positionierung gut, das Ablenkungspotenzial vom Verkehrsgeschehen infolgedessen jedoch groß – hier mussten die Entwickler einen Tod sterben. Der immense Funktionsumfang sowie die teils recht verschachtelten Menüs haben zur Folge, dass man den Blick oftmals deutlich länger von der Straße abwenden muss als gewollt. Auch das neue Multifunktionslenkrad hat die Bedienbarkeit verschlechtert, da die Handhabung merklich unter den nun ausschließlich berührungsempfindlichen Bedienflächen leidet. Die Touchflächen reagieren weniger sensibel und zuverlässig auf Berührung und haben eine deutlich stärkere Ablenkung vom Verkehrsgeschehen zur Folge. Durch die fehlende haptische Rückmeldung der Touchflächen muss man immer



Die Ladekante mit einer Höhe von 75 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühsamen Angelegenheit.

kurz schauen, ob der Befehl auch ausgeführt wurde. Hinzu kommt, dass das Multifunktionslenkrad mit 18 Bedienflächen überfrachtet ist. Schmerzlich vermisst werden ein klassischer Drehregler für die Lautstärke sowie praktische Direktwahltasten für die gängigsten Hauptfunktionen (Navigation, Radio, Telefon, etc.). Die alternativ angebotene Touchleiste unter dem Bildschirm wirkt billig und ist nur mäßig nutzbar.



Die Materialauswahl im Innenraum ist nobel, die Verarbeitungsqualität kann im Detail allerhöchste Ansprüche nicht ganz erfüllen. Grundsätzlich ist die Logik des Bediensystems gelungen, die Ansteuerung der Funktionen durch die Touchpads am Lenkrad gelingt jedoch nicht immer und lenkt doch zu sehr vom Verkehrsgeschehen ab.

Das Kombiinstrument ist ebenfalls als digitales Display ausgeführt, bietet dem Fahrer verschiedene Darstellungsmöglichkeiten und lässt sich einwandfrei ablesen. Für den EQS stehen optional zwei verschiedene Head-up-Displays zur Wahl. Bei

der teureren Variante mit Augmented Reality werden optische Hinweise wie Abbiegepeile in einem virtuellen Abstand von zehn Metern vor dem Fahrzeug eingeblendet und verschmelzen somit mit der realen Umgebung.

0,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der EQS ist serienmäßig mit einem Audiosystem samt neun Lautsprechern, FM-/Digitalradio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (kabellos) ausgestattet. Ein Festplatten-Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen gehört ebenso zum Serienumfang wie Online-Dienste und Remote-Funktionen via Smartphone. Geladen werden Smartphones oder Tablets entweder über eine der sechs USB-C-Anschlüsse oder den induktiven Ladeschalen vorn und hinten, wobei die vordere hinter den ausfahrbaren Becherhaltern schlecht zu erreichen ist - das geht besser. Für die hinteren Insassen gibt es optional ein Entertainment-System mit zwei 11,6 Zoll großen Displays. Passend dazu gibt es gegen Mehrpreis einen TV-

Tuner und das sehr gut klingende Burmester-Surround-Soundsystem mit sage und schreibe 31 Lautsprechern.

⊖ Ein CD-Spieler ist selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich. Das Infotainment im Testwagen reagierte zwar zügig auf Touchbefehle, ließ sich aber beim Laden der Menüs öfter mal Zeit und ruckelte bei Überblendungen. Das Hochfahren dauerte manchmal auch lange. In der Oberklasse - und nicht nur da - erwartet man für die saftigen Preise, dass diese Dinge nicht vorkommen. Auch unpassend und so selbst in deutlich günstigeren Autos noch nicht erlebt: Nutzt man beim Testwagen die induktive Ladeschale bei den Becherhaltern, entsteht ein hohes Surren bis Fiepen, das gerade im leisen Innenraum des EQS äußerst störend auffällt.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für zwei Meter große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde für noch größere Menschen reichen. Auch die Innenbreite ist großzügig

bemessen. So ergibt sich ein angenehmes und großzügiges Raumgefühl.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Reihe bietet der EQS ebenfalls großzügige Platzverhältnisse. Limitierend ist hier allerdings die Kopffreiheit, die für bis zu 1,90 m große Insassen reicht. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für 2,20 m große Fondinsassen. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch die hohe Fensterlinie und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule etwas geschmälert. Erhellend wirkt gegen Aufpreis das große Panorama-Glasdach.

2,9 Innenraum-Variabilität

Das Angebot an Ablagen ist vorn wie hinten absolut ausreichend. Gut gefällt zum Beispiel das großzügige Ablagefach unter der "schwebenden" Mittelkonsole, das neben zwei USB-Anschlüssen auch einen praktischen Spanngummi bietet. Das Handschuhfach ist zwar nicht besonders groß, aber mit Filz ausgeschlagen und natürlich beleuchtet.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, was unter Limousinen der Oberklasse eine Seltenheit ist.

1,3 KOMFORT

1,2 Federung

⊕ Der EQS ist ab Werk mit Luftfederung samt adaptiven Dämpfern ausgestattet, das die Fahrzeughöhe entsprechend der Geschwindigkeit regelt und das Niveau je nach Beladung nachregelt. Der Federungskomfort ist schlichtweg hervorragend. Die Federung spricht bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten sensibel auf Unebenheiten an. Selbst grobe Fahrbahnverwerfungen dringen nur gut gedämpft zu den

Insassen durch. Auch der Autobahnkomfort ist erstklassig, hier schwebt der Schwabe nahezu über den Asphalt. Allein auf Landstraßen mit tiefen Bodenwellen fallen die Aufbau-bewegungen etwas kräftiger aus, der lange Radstand wirkt aber auch hier beruhigend. Es gibt die Modi Comfort und Sport, deren Unterschiede man zwar spürt – aber unkomfortabel wird der große Stromer nie.

1,6 Sitze

⊕ Bereits die Standard-Sitze vorn bieten mannigfaltige Einstellmöglichkeiten samt einer 4-Wege-Lordosenstütze – natürlich alles elektrisch gesteuert. Auch das Memory-Paket für die beiden Vordersitze ist serienmäßig, es bietet je drei Speicherplätze für Fahrer und Beifahrer. Optional gibt es das Aktiv-Multikontursitz-Paket. Es umfasst Luftelemente in den Lehnen, um diese individuell einzustellen. Außerdem bieten sie eine Massagemfunktion, die auch Wärmemassagen bereithält. Die hinteren äußeren Sitze sind auch mit Massagemfunktion erhältlich.

Die Kontur der Lehnen und Sitzflächen vorn ist gut, die Insassen werden sehr komfortabel abgestützt. Dieser Komfort

geht etwas zu Lasten des Seitenhalts, der nur zufriedenstellend ausfällt. Insgesamt kann man auf den Vordersitzen durch die umfangreichen Einstellmöglichkeiten sehr gut eine angenehme Sitzposition finden. Auf den serienmäßig elektrisch einstellbaren Rücksitzen kommt der Komfort ebenfalls nicht zu kurz. Zwar ist der Kniewinkel nicht ideal, aber durch die Einstellung der Sitzfläche lässt sich das anpassen und verbessern. Die Neigung der Lehne lässt sich ebenfalls anpassen. Die Konturen der Flächen und Lehnen sind gut. Das gilt freilich nicht für den mittleren Platz hinten, der zwar relativ weich gepolstert ist, aber zu schmal für Erwachsene und längere Fahrten ausfällt.

1,3 Innengeräusch

⊕ Im EQS geht es ausgesprochen leise und entspannt zu. Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt im EQS sehr leise 63,3 dB(A). Fahrgeräusche wie auch Windgeräusche fallen im Aerodynamik-Weltmeister EQS nicht weiter auf. Vom

Antrieb ist nichts zu hören. Durch die große Ruhe im Wagen fallen sogar manchmal leichte Geräusche vom Fahrwerk auf, wenn man über Kanaldeckel stolpert. Diese wären in quasi jedem anderen Auto aber wohl nicht zu hören.

1,0 Klimatisierung

⊕ Der EQS bringt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit, die sich gegen Aufpreis auf eine Vier-Zonen-Ausführung aufrüsten lässt. Die Intensität des Automatikmodus kann in fünf Stufen eingestellt werden. Ein Luftgüte- und ein Beschlagsensor sind immer an Bord, ebenso beheizbare Sitze vorn sowie beheiz- und belüftbare Sitze hinten außen. Optional bekommt man auf Wunsch eine drahtlose Frontscheibenheizung, eine beheizbare Scheiben-wischanlage, Lenkradheizung sowie eine Beduftungsfunktion. Rollos für Seitenscheiben und Heckscheibe gibt es nicht, aber

stärker getönte Scheiben im Fond sind wählbar. Typisch E-Auto: Es ist eine Vorklimatisierung an Bord, die sich fernsteuern lässt oder auch so einstellbar ist, dass sie mit dem Öffnen des Autos über den Schlüssel anspringt.

⊖ Aus den niederen Fahrzeugklassen hat es eine Unart nun auch bis in die Oberklasse geschafft: Der EQS hat Lüftungsdüsen (über dem Zentraldisplay), an denen sich die Intensität des Luftstroms nicht unabhängig von der Ausströmrichtung einstellen lässt.

0,7 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen

⊕ Die beiden Elektromotoren vorn und hinten entwickeln eine Gesamtleistung von bis zu 385 kW/523 PS und ein maximales Drehmoment von gewaltigen 858 Nm. Die Fahrleistungen fallen trotz des immensen Leergewichts von 2,6 t hervorragend aus: Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Benz in glatten zwei Sekunden und ist damit

so spurtstark wie ein Porsche 911 Carrera S. Von 80 auf 120 km/h geht es in 2,5 s kaum langsamer.

Die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h gibt Mercedes mit 4,3 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 210 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche – nicht einmal ein Surren des aufwändig gedämmten Elektromotors ist zu vernehmen. Der Motor zieht

vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und drückt auch auf der Autobahn den Benz noch kräftig voran.

0,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EQS kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den rechten Lenkstockhebel ist Mercedes-typisch und einfach. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Lenkrad-Paddels eingestellt werden. Es gibt Stufen von keiner bis starker Bremswirkung.

Alternativ überlässt man die Rekuperationsleistung der Elektronik, die sich dann an Straßenverläufen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und entsprechend die Bremswirkung des Elektromotors reguliert. Die Abstimmung ist gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Interessant dabei: Das aktive Bremspedal bewegt sich deutlich so, als ob der Fahrer bremsen würde, unter Umständen tritt man also erstmal "ins Leere", da der EQS bereits mehr Bremspedalstellung wollte. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des EQS ist wie zu erwarten erstklassig, hier macht dem Stuttgarter kaum einer etwas vor. Der Geradeauslauf ist auch dank der optionalen Allradlenkung des Testwagens sehr gut. Die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls ist ebenfalls einwandfrei und auch bei einem kritischen Fahrmanöver verhält sich das Fahrzeug sehr stabil. Den ADAC Ausweichtest meistert er vollkommen problemlos und in Anbetracht der Fahrzeugabmessungen und des Gewichts auch erstaunlich schnell. Auch hier wirkt sich die Allradlenkung positiv aus: Allerdings steigert sie hier nicht nur

die Fahrstabilität, sondern auch die Agilität. Dadurch, dass die Hinterräder der Fahrsituation entsprechend mit- oder entgegenlenken, fühlt sich die mehr als fünf Meter lange Luxuslimousine beinahe so handlich wie ein Kompaktwagen an.

Die Traktion ist dank der feinen Regelung des Elektromotors und des Allradantriebs trotz der hohen Antriebsleistung sehr gut.

2,3 Lenkung

⊕ Schon serienmäßig lenken die Hinterräder unter 60 km/h mit bis zu 4,5 Grad zur Erhöhung der Wendigkeit gegensinnig

mit. Der Testwagen ist mit der optionalen Allradlenkung ausgestattet, die die Hinterräder um bis zu 10 Grad einschlagen

kann. Über 60 km/h lenken die Räder dann bei beiden Varianten mit bis zu 2,5 Grad gleichsinnig mit, um die Stabilität zu erhöhen. Das System mit dem erhöhten Lenkwinkel lässt sich auch nachträglich per Update over the air freischalten. Die Lenkung selbst fühlt sich Benz-typisch solide, aber etwas entkoppelt an, worunter das Lenkgefühl und damit auch die Rückmeldung leiden. Ebenso ist die Zielgenauigkeit nicht optimal, da man bei flotter Gangart nie so recht weiß, wie stark die Hinterräder mitlenken und sich das Fahrzeug dadurch verhält.

Die Zentrierung ist klar definiert und sorgt für ein entspanntes Geradeausfahren. Mit lediglich zwei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung sehr direkt übersetzt, der Lenkaufwand dadurch angenehm niedrig.

2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt EQS bereits nach 34,0 zum Stehen – die 2,6 t schwere Luxuslimousine liegt damit auf Sportwagenniveau.

Der zuvor getestete EQS 450+ fiel wie einige Mercedes-Modelle in jüngster Zeit mit einer schlechten Dosierbarkeit der Bremsanlage auf. Das Pedalgefühl war teigig und der Druckpunkt konnte während des Bremsvorgangs wandern. Mercedes hat sich der Kritik angenommen und die Bremse überarbeitet - mit Erfolg. Der EQS lässt sich nun präzise und vorhersehbar verzögern.

⊖ Das Pedalgefühl und damit auch die Dosierbarkeit der Bremsanlage fallen negativ auf. Das Bremspedal fühlt sich sehr teigig an und hat quasi keinen Druckpunkt.

1,1 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mercedes-Benz versteht sich auch in Sachen Fahrersicherheit als führend, folgerichtig packen sie in ihr Oberklasse-Elektroauto ein umfangreiches Angebot an Fahrerassistenzsystemen. Einiges ist serienmäßig, einiges kostet Aufpreis. Stets findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet bereits ein Notbremssystem und erkennt auch Fußgänger und Radfahrer. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung ist ebenso Bestandteil der Grundausstattung wie der Totwinkel- und Spurhalteassistent. Ordert man das empfehlenswerte Fahrerassistenz-Paket Plus, verfügt der EQS zusätzlich u. a. über einen Stau-, Ausweich-, Kreuzungs- und Lenkassistenten sowie eine Spurwechselautomatik.

⊖ Die Hands-Off-Erkennung, mit der der Testwagen die Aufmerksamkeit des Fahrers überwacht, ist nicht ausgereift. Gut: Selbst bei komplett deaktivierten Spurführungs-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

assistenten ermahnt das Auto den Fahrer, wenn die Hände nicht am Lenkrad sind. Schlecht: Führt man eine kerzengerade Strecke mit dem Testwagen und muss also nicht lenken, erkennt der Mercedes nicht, dass man die Hände am Lenkrad hat und ermahnt ohne Grund dazu, die Hände ans Volant zu

nehmen. Es fehlt offensichtlich eine zuverlässige Erkennung der Hände über eine berührungssensitive Einlage im Lenkradkranz, wie man sie schon bei deutlich günstigeren Fahrzeugen findet.

0,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die große Elektro-Limousine erreicht beim ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 96 Prozent der möglichen Punkte für die Insassensicherheit (Stand: 12/2021). Der EQS verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, einen Centerairbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie über von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Im EQS 580 sind zudem Seitenairbags hinten ab Werk an Bord. Gegen Aufpreis schützt der Mercedes die Fondinsassen zudem mit Gurtairbags (Beltbags), die die Belastung für den Brustkorb deutlich reduzieren. Die erstmals in einem Pkw verfügbaren Fondairbags (in die Rücksitzlehnen der Vordersitze integriert) gibt es lediglich für die Langversion der S-Klasse. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle äußeren Sitzplätze vorhanden.

Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis 1,95 m guten Schutz, hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe, haben aber einen

geringen Abstand zum Dach, sodass sie damit auch bei noch größeren Menschen wirken können. Serienmäßig gibt es das präventive Schutzsystem PRE-SAFE Impuls, das bei einer drohenden Kollision u. a. die Gurte strafft und gegebenenfalls die Fenster schließt, bei einer von der Seite drohenden Kollision ergreift der Mercedes Maßnahmen, um die Insassen näher in die Fahrzeugmitte zu rücken. PRE-SAFE Plus kommt über das aufpreispflichtige Advanced-Plus-Paket in den Wagen, dann erkennt er auch von hinten drohende Kollisionen. Der automatische Notruf eCall wird über eine eingebaute SIM-Karte umgesetzt.

⊖ Das Warndreieck ist nicht Mercedes-typisch in der Heckklappe, sondern unter dem Kofferraumboden verstaut. Dort kommt man bei vollem Kofferraum schlecht ran und muss erst Gepäck ausladen.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm erreicht der EQS 91 Prozent der möglichen Punkte für die Kindersicherheit (Stand: 12/2021). Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze eignen sich gut für Kindersitze. Lediglich hohe Kindersitze lassen sich aufgrund der nicht demontierbaren Kopfstützen nur bedingt einbauen. Der Beifahrersitz verfügt über eine automatische Beifahrerairbagsabschaltung. Allerdings fehlen Isofix und Ankerhaken auf dem Beifahrersitz, sodass Kindersitze nur mit dem Gurt fixiert werden können. Die äußeren Rücksitze verfügen über Isofix samt i-Size-Freigabe. Durch das immense Platzangebot können dort auch sehr raumgreifende Kindersitze gut untergebracht werden. Alle Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

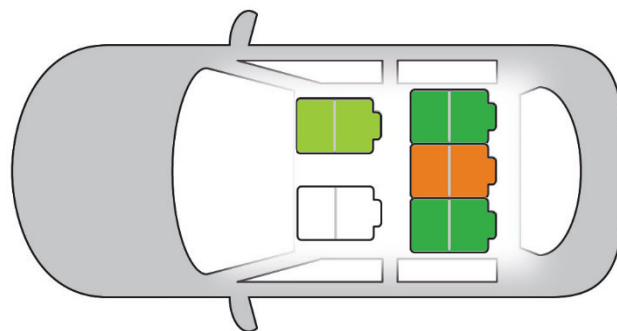
⊖ Sind die optionalen Gurtairbags (Beltbags) verbaut, ist das Angurten von Kindersitzen nicht mehr erlaubt. Mercedes gibt die hinteren äußeren Sitze dann nur noch für die Befestigung über Isofix frei. Da die Gurte mit den integrierten Airbags deutlich dicker sind als normale, können sie ohnehin bei den meisten Kindersitzen nicht mehr in die vorgesehenen Gurtführungen eingesetzt werden. Das schränkt die Nutzung deutlich ein, zudem lassen sich Kindersitze auf dem mittleren

Fond Sitz aufgrund der ungeeigneten Gurtgeometrie nicht lagestabil fixieren.

Die Kindersicherung der hinteren Türen wird lediglich durch einen einfachen Kipphebel de- oder aktiviert und lässt sich somit auch von Kindern bedienen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,7 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm erreicht der EQS 76 Prozent der möglichen Punkte für die Fußgängersicherheit (Stand: 12/2021). Der EQS hat eine nachgiebig gestaltete Frontpartie mit aktiver Motorhaube, die bei einem Aufprall automatisch angehoben wird und somit den Abstand zu harten

Motorbauteilen vergrößert. Damit es erst gar nicht zum Unfall kommt, ist die große Limousine serienmäßig mit einem vorausschauenden Notbremsassistenten ausgestattet, der auf Fußgänger und Radfahrer reagiert.

2,1 UMWELT/ECOTEST

1,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 23,3 kWh/100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A und ist ein angesichts von Ausmaßen, Leistungsfähigkeit und Gewicht ein bemerkenswert niedriger Verbrauch. Aus den 23,3 kWh/100 km errechnet

sich eine CO₂-Bilanz von 116g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt für den Mercedes EQS 580 4MATIC, der inzwischen serienmäßig mit einer Wärmepumpe ausgestattet ist, im CO₂-Bereich des Ecotest 45 von 60 möglichen Punkten.

2,6 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 23,3 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 94 mg/km verbunden – dafür gibt es ein einige Punkte Abzug, so dass der große Elektrowagen im Bereich Schadstoffe nur 34 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Mercedes-Benz EQS 580 4MATIC somit auf 79 Punkte und schafft locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

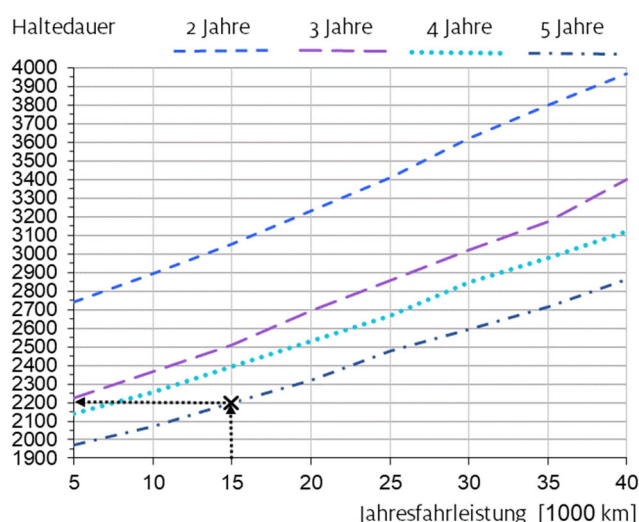
5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der EQS 580 Electric Art 4MATIC ist nach der AMG-Ausführung der aktuell stärkste EQS und kostet mindestens 143.252 Euro. Die darin enthaltene Ausstattung ist umfangreich und bringt bereits viele Annehmlichkeiten mit. Um das Ausstattungslevel allerdings auf ein der Fahrzeugklasse entsprechendes Niveau zu heben, müssen noch einige Häkchen bei der Konfiguration gesetzt werden. Der Testwagen mit seinem Listenpreis von knapp 166.380 Euro ist gut ausgestattet, aber selbst hier gibt es noch reichlich Luft nach oben. Die Versicherungskosten sind sagenhaft teuer: Haftpflichtklasse 22, Teilkaskoklasse 31, Vollkaskoklasse 29. Diese fallen aber angesichts des prognostizierten Wertverlustes von rund 1.700 Euro pro Monat aber auch nicht weiter ins Gewicht.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 2195 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EQS 450+	EQS 500 4MATIC	EQS 580 4MATIC	EQS 53 AMG 4MATIC+
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	245 (333)	330 (449)	385 (523)	484 (658)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	565/0	828/0	858/0	950/0
0-100 km/h [s]	6,2	4,8	4,3	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	210	210	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	16,0/16,0 kWh E	17,9/17,9 kWh E	18,0/18,0 kWh E	21,8/21,8 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/29/31	22/29/30	22/29/31	22/30/31
Steuer pro Jahr [Euro]	86	92	92	99
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1793	1952	2138	2389
Preis [Euro]	109.551	125.378	141.705	155.009

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	385 kW (523 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	135 kW
maximales Drehmoment	858 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	23,3 kWh/100km/534 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./108,4 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	124,2 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	nein
Stufen / Einstellung	4/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10% "Batt. gelb", 5% "Reserve, HV Laden", 1% "HV Laden" rote Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (kW)
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Knopf an Ladebuchse bei entriegeltem Fahrzeug

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	nicht verfügbar
Typ2	dreiphasig, 230 V, 22 A	Serie

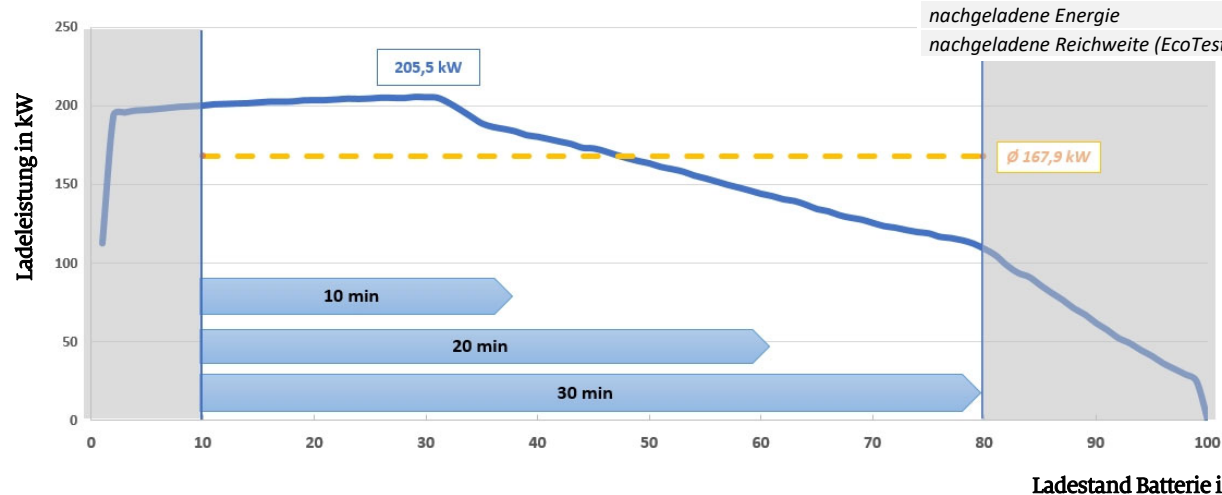
ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	95,5 - 54 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	95,5 - 17 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	30,5 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 200 kW	30 min

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten	
Leistung	385 kW/523 PS
Maximales Drehmoment	858 Nm
Kraftübertragung	Allrad automatisch, zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,20
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	5.216/1.926/1.512 mm
Leergewicht/Zuladung	2.620/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	610/1.770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlasterlast	75/100 kg
Akkukapazität (netto)	107,8 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Sindelfingen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	265/40 R21 105H
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5
Wendekreis links/rechts	11,0/11,0 m
Ecotest-Verbrauch	23,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 116 g/km)
Reichweite	530 km
Innengeräusch 130 km/h	63,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.125 mm
Leergewicht/Zuladung	2.632/543 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/955/1.550 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	120 Euro	Werkstattkosten	176 Euro
Fixkosten	169 Euro	Wertverlust	1.730 Euro
Monatliche Gesamtkosten	2.195 Euro		
Steuer pro Jahr	92 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/29/31		
Basispreis EQS 580 Electric Art 4MATIC	143.252 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.03.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	166.380 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.500 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

ADAC

Autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	4.939 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/4.939 Euro° (Paket)
Head-up-Display	9.984 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	4.939 Euro° (Paket)°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	583 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.938 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	0,7
Verarbeitung	1,3	Fahrleistungen	0,6
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	0,7
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	1,7	Fahrstabilität	1,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,7	Bremse	2,1
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,1
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	0,9	Passive Sicherheit - Insassen	0,7
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	2,1
Komfort	1,3	Verbrauch/CO ₂	1,5
Federung	1,2	Schadstoffe	2,6
Sitze	1,6		
Innengeräusch	1,3		
Klimatisierung	1,0		

Stand: April 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner