



## Mercedes-Benz EQS 450+ Electric Art

Fünftürige Schräghecklimousine der Oberklasse (245 kW / 333 PS)

Die EQ-Familie von Mercedes-Benz wächst und hat nun ein Oberhaupt: Den EQS, der mit bis zu 761 Allrad-PS ins Geschehen eingreift. Bei uns im Test fährt der EQS 450+ vor, der über seinen Heckmotor und -antrieb 333 PS zur Verfügung stellt. Gespeist aus der 107,8 kWh bietenden Batterie, für deren Vollauffüllung wir 124,9 kWh benötigen, kommt der EQS 450+ auf Basis des bei 22 Grad auf dem Prüfstand ermittelten Ecotest-Verbrauchs von recht schmalen 21,5 kWh/100 km respektable 575 km weit. Bei ungünstigen Bedingungen wie etwa den sehr kalten Temperaturen während des Tests geht die Reichweite zwar nach unten, aber auch dann kommt man noch gut 350 km weit. Natürlich schwankt die Reichweite auch stark abhängig vom Fahrprofil. Laden kann man den EQS an einer entsprechenden Ladesäule mit bis zu 200 kW, die er im Test sogar leicht übertrumpfte und auch bei zu 80 Prozent geladener Batterie pumpt er noch über 100 kW in die Lithium-Ionen-Akkus.

Passend zur Oberklasse-Positionierung des EQS sind analog zur S-Klasse Fahrsicherheit, Komfort und Konnektivität auf sehr hohem Niveau. Die Aerodynamik ist weltmeisterlich, die Geräuschkulisse gedämpft und der Innenraum auf Wunsch voller Leder, Ambientebeleuchtung und gefilterter, ionisierter sowie bedufteter Luft. Bei der Verarbeitung und der Materialauswahl im Detail sind aber Spureffekte zu finden. Dinge wie nicht überall perfekt entgratete Kunststoffteile, Ruckler im Infotainment-System und Sonnenblenden ohne Stoffbezug mögen wie Kleinigkeiten anmuten, da die Preise für den EQS aber teils weit jenseits der 100.000 Euro liegen, erwartet man auch mehr Güte als von einem Modell der Mittelklasse. Der Testwagen kostet über 130.000 Euro und hat weder ein Panoramadach noch den als Highlight des EQS beworbenen Riesenschirm oder die Luxus-Rücksitze samt Massage und Belüftung an Bord. Teuer ist nicht nur die Anschaffung, sondern auch der Unterhalt, wie die sehr hohen Versicherungseinstufungen beweisen.

Trotz der Kritik im Detail und dem vielen Geld, das man braucht, um den EQS sein Eigen nennen zu können: Der große Schwabenstromer ist ein richtig gutes Auto, fast sogar ein sehr gutes, wie die Gesamtnote von 1,6 im ADAC Autotest unterstreicht. **Konkurrenten:** u. a. Audi e-tron GT, Tesla Model S, Porsche Taycan.

- +** sehr gutes Platzangebot, kleiner Wendekreis, kraftvolle und harmonische Antriebsseinheit, hervorragender Fahrkomfort, hohes Sicherheitsniveau
- im Detail fehlender Feinschliff, ablenkungsintensives Bediensystem, schlechte Rundumsicht, sehr teuer, mäßige Abstimmung des Bremspedals

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,6

AUTOKOSTEN 5,5

### Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,4
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,3
	Transport	2,2
	Fahrspaß	2,1
	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 sehr gering. 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 am als Tügriff dienenden Spalt in den Türverkleidungen oder am engen Schacht der induktiven Ladeschale schlicht unwürdig. Die verwendeten Materialien

fühlen sich im Großen und Ganzen dennoch wertig an und die vielfach konfigurierbare Ambientebeleuchtung sorgt für wohlige Loungeatmosphäre. Leider trübt manches bei Belastung knarrende Bauteile etwas das vornehme Ambiente.

⊖ 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 neusten 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.

## 3,5

**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 B 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 elfeinhalb Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Unser Testwagen war schon mit dem 22 kW-Lader ausgestattet, der auch bald in Serie angeboten werden soll. Damit dauert die Vollladung nur noch fünfteinhalb Stunden. Nochmals deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur etwas über einer halben Stunde an 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 Ladelistung 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 macht. 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 einer umfangreich durchdachtem Energiemanagement versehen, das noch dazu einfach zu verstehen und bedienen ist.

⊕ Die Zuladung fällt mit 530 kg im Falle des Testwagens üppig aus, reicht für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck locker, obwohl der Wagen schon leer fast genau 2,5 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. Mit den unabhängig von einer eventuell vorhandenen Anhänger-Auflaufbremse maximalen 750 kg Anhängelast des EQS lässt sich aber kein Staat machen, auch wenn Mercedes-Benz in der Preisliste selbstbewusst von der Mitnahme eines Wohnwagens spricht. Zumindest sollte man sich bei der Wahl des Wohnanhängers in Bescheidenheit üben. 5,22 m lang und inklusive der Außenspiegel knapp 2,13 m breit – die EQS hat beachtliche Abmaße und 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.

## 2,4 Licht und Sicht

⊕ Bereits ab Werk ist der EQS mit sogenannten LED High Performance-Scheinwerfern samt Abbiege- und Kurvenlicht, statischem Fernlichtassistenten sowie adaptiver Lichtverteilung ausgestattet. Gegen Aufpreis bietet Mercedes das Scheinwerfersystem Digital Light an, 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. Leider fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage.

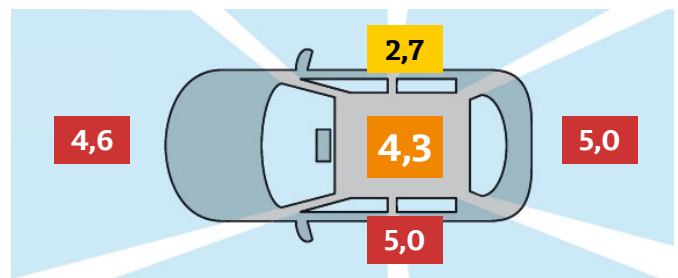
Die beiden Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen Bereich, der dem Fahrer die Übersicht über den seitlichen Bereich neben dem Auto erleichtert. Zudem können der Fahreraußenspiegel und der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch abblenden. Optional sind die Waschdüsen beheizt. Die Wischleistung der Scheibenwischer ist sehr gut, auch weil Mercedes eine geschickte Mechanik im Wischgestänge verwendet. Leider sind bei den winterlichen Testbedingungen um den Gefrierpunkt die Scheibenwischblätter manchmal sogar während der Fahrt festgefroren.



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

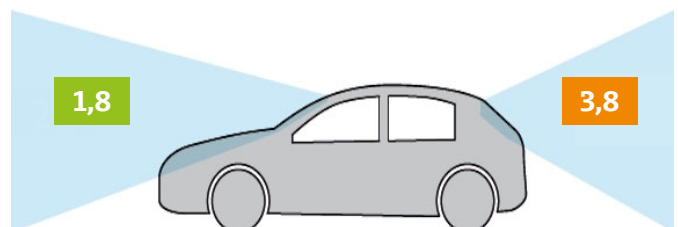
### Rundumsicht

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.



⊖ 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 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 optionale schlüsselloses Zugangssystem misst die Entfernung des Schlüssels zum Auto und verhindert so zuverlässig eine illegale Öffnung des Fahrzeugs über einen Funkverlängerer. Ordert man das Keyless Go-System, ist die S-Klasse 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 Absperrern 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 vorne

## 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 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich der Stauraum 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.

⊖ Die große Limousine bietet anders als andere Elektroautos keinen neudeutsch Frunk genannten Kofferraum unter der vorderen Haube.

## 2,8 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

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.



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

abgesehen von der hohen Ladekante prima einladen. Die Kofferraumbeleuchtung wird über zwei LED-Lampen umgesetzt und erhellt das Ladeabteil angemessen.

⊖ Klappt man die Fondsitze um, entsteht eine Stufe im Ladeboden und zusätzlich liegen die Lehnen nicht komplett

### 2,3 Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Rücksitzlehnen können dreigeteilt umgeklappt werden, eine Fernverriegelung vom Kofferraum aus gibt es aber nicht. 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

flach. Anders als in der Preisliste angegeben kann man das Kofferraumrollo nicht unter dem Kofferraumboden verstauen, um es etwa nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen verschwinden zu lassen.

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 an 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 dem 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 serienmäßig 12,8 Zoll große OLED-Touchscreen dominiert das Cockpit und bündelt nahezu alle Fahrzeugfunktionen. Optional gibt es noch den riesigen Hyperscreen, der aus drei Displays unter einer Glasfläche besteht und sich über das komplette Armaturenbrett zieht. Unser Testwagen hat diesen aber nicht an Bord. 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 infolge dessen 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 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 Direktwahl-

tasten für die gängigsten Hauptfunktionen (Navigation, Radio, Telefon, etc.). Die alternativ angebotene Touchleiste unter dem Bildschirm wirkt billig und ist nur mäßig nutzbar.

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.



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.

## 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 acht USB-C-Anschlüsse (sechs vorn und zwei hinten) oder bis zu drei induktive Ladeschalen. Auch für die hinteren Insassen gibt es ein Infotainment-System.

Optional sind neben einem TV-Tuner und dem sehr gut klingenden Burmester-Surround-Soundsystem mit sage und schreibe 31 Lautsprechern auch nachträgliche Freischaltungen per Online-Update möglich. So kann man zum Beispiel die erweiterte Allradlenkung nachträglich hinzukaufen. Weitere over-the-air-updates sind möglich und in Planung, etwa das

Individualisierungs-Paket mit der zusätzlichen Sound Experience „Roaring Pulse“ und mehreren Minigames (Tetris, Sudoku, Pairs, Shuffle Puck). Außerdem umfasst das Paket zusätzliche DIGITAL LIGHT Animationen für das Öffnen und Schließen.

⊖ 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.



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

besonders groß, aber mit Filz ausgeschlagen und natürlich beleuchtet.

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Gegen Aufpreis sind für den Fond elektrisch einstellbare äußere Komfortsitze erhältlich. 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

nachregelt. Der Federungskomfort ist schlichtweg hervorragend. Die Federung spricht bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten sensibel auf Unebenheiten an. Selbst grobe

# 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

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

Aufbaubewegungen 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 er 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 Massagefunktion, die auch Wärmemassagen bereithält. Die hinteren äußeren Sitze sind auch mit Massagefunktion 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 elektrisch einstellbaren Rücksitzen (Option) 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 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.

## 1,6 Innengeräusch

⊕ Im EQS geht es ausgesprochen leise und entspannt zu, wenn auch sogar der elektrische Oberklasse-Mercedes inklusive der bei unserem Testwagen verbauten Akustik-Verglasung nicht an die Speerspitze des Konzerns heranreicht: Die S-Klasse setzt den Maßstab. Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt im EQS zwar nur sehr leise 64,5 dB(A), ein Mercedes-Benz S500 hat das Messgerät in unserem Test aber

noch um knapp ein Dezibel weniger strapaziert. 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 jeden anderem Auto aber wohl nicht zu hören.

## 1,1 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 Sitzheizung vorn. Noch viel umfangreicher sieht es bei den Optionen aus: So bekommt man auf Wunsch eine drahtlose Frontscheibenheizung, eine Lenkradheizung, Sitzheizung hinten, Sitzlüftung vorn und hinten, sowie eine Beduftungsfunktion. Rollos für Seitenscheiben und Heckscheibe gibt es nicht, aber stärker getönte Scheiben im Fond sind wählbar. Typisch E-Auto: 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.

Mit dem Antriebs-Kühlkreislauf ist über einen Wärmetauscher ein Heizkreislauf für den Innenraum gekoppelt. Nur wenn die so gewonnene Wärme nicht ausreicht, beispielsweise bei besonders tiefen Außentemperaturen, wird über einen elektrischen Zuheizung zusätzliche Wärme erzeugt. Laut Mercedes-Benz ist durch diese effiziente Abwärmenutzung oberhalb von 5°C häufig keine Zuheizung mehr notwendig.

⊖ 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.



## 0,8 MOTOR/ANTRIEB

### 0,9 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor im Heck entwickelt bis zu 333 PS und dreht mit maximal 568 Nm an den Abtriebswellen, da verhindern auch die 2,5 t Lebergewicht des EQS zackige Fahrleistungen nicht. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Benz im Handumdrehen – 3 s stehen auf dem

Display des Messinstruments. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4 s kaum langsamer.

Die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h gibt Mercedes mit 6,2 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 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,

oder man überlässt 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

### 1,7 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des großen Schwabenstormers 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 sehr gut, aber natürlich wäre ein Allradantrieb überlegen.

### 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.

## 2,2 Bremse

⊕ Die Hochleistungs-Bremsanlage mit Keramik-Verbund-scheiben ist dem AMG-EQS vorbehalten, aber auch die Serienanlage des EQS 450+ geht herzhafte zur Sache. Der Bremsweg kann mit 33,8 m vollauf überzeugen – die zweieinhalb Tonnen schwere Luxuslimousine liegt damit auf Sportwagenniveau.

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

## 1,2 SICHERHEIT
























### 0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mercedes-Benz versteht sich auch in Sachen Fahr-sicherheit als führend, folgerichtig packen sie in ihr Oberklasse-Elektroauto ein umfangreiches Angebot an Fahrerassistenzsystemen. Einiges ist serienmäßig, vieles kostet Aufpreis. Stets findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet bereits ein Notbremssystem und erkennt auch Fußgänger und Radfahrer. Müdigkeitserkennung, Geschwindigkeitsbegrenzer und -regelung – beides an die Verkehrszeichenerkennung gekoppelt – sind ebenso Bestandteil der Grundausstattung wie der Assistent zum Halten der Fahrspur.

Soll der EQS per Lenkeingriff gezielter automatisch in der Mitte der Fahrspur bleiben oder den toten Winkel überwachen, muss man zuzahlen. Auch der Abstandstempomat kostet im Rahmen eines erweiterten Assistenzpakets extra. Zudem kann der EQS dann im Stau bis 60 km/h autonom fahren, auf der Autobahn selbstständig die Fahrspur wechseln und bis 210 km/h aktiv die Fahrspur halten. Der Kreuzungs- und Ausweichassistent sollen ebenso Kollisionen vermeiden wie die Ausstiegswarnung, die im Stillstand auf von hinten herannahende Fahrzeuge und Fahrräder aufmerksam macht.

⊖ Die Hands-Off-Erkennung, mit der der Testwagen die Aufmerksamkeit des Fahrers überwacht, ist nicht ausgereift. Gut: Selbst bei komplett deaktivierten Spurführungs-assistenten ermahnt das Auto den Fahrer, wenn die Hände nicht am Lenkrad sind. Schlecht: Fährt man eine kerzengerade

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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

## 0,8 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. Gegen Aufpreis gibt es Seitenairbags sowie Gurtairbags (Beltbags) hinten. 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.

## 1,9 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC 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 – die Rücksitze allerdings nur ohne optionale Gurtairbags (siehe Minus). Der Beifahrersitz verfügt über eine automatische Beifahrerairbagabschaltung, allerdings fehlen Isofix und Ankerhaken auf dem Beifahrersitz, sodass Kindersitze nur mit dem Gurt fixiert werden können. Hohe Kindersitze sind dort nicht ideal zu befestigen, da sie an der nicht ausbaubaren Kopfstütze anstoßen können. Die äußeren Rücksitze verfügen über Isofix samt iSize-Freigabe, durch das immense Platzangebot können 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 vorgesehen

## 2,7 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm erreicht der EQS 76 Prozent der möglichen Punkte für die Kindersicherheit

der Hände über eine berührungssensitive Einlage im Lenkradkranz, wie man sie schon bei deutlich günstigeren Fahrzeugen findet.

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.

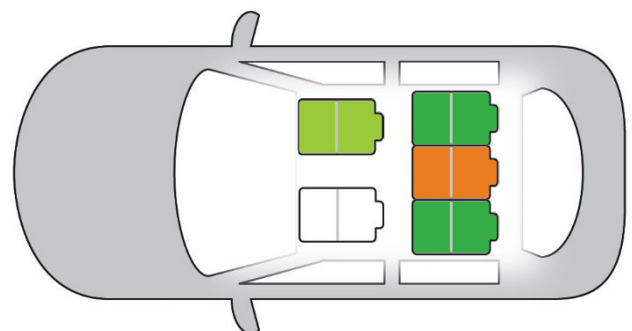
⊖ Das Warndreieck ist nicht Mercedes-typisch in der Heckklappe, sondern unter dem Kofferraumboden verstaute. Dort kommt man bei vollem Kofferraum schlecht ran und muss erst Gepäck ausladen.

Gurtführungen eingesetzt werden. Das schränkt die Nutzung deutlich ein, zudem lassen sich Kindersitze auf dem mittleren Fondsitz 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)

(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.

## 1,8 UMWELT/ECOTEST

### 1,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 21,5 kWh pro 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 21,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 108 g pro km (Basis deutscher

Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest 47 von 60 möglichen Punkten.

Der Verbrauch inklusive der Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 19,3, außerorts bei etwa 22,8 und auf der Autobahn bei etwa 21,5 kWh/100 km.

### 2,3 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 CO<sub>2</sub>-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 21,5 kWh pro 100 km sind beispielsweise

NO<sub>x</sub>-Emissionen von 87 mg/km verbunden – dafür gibt es ein einige Punkte Abzug, so dass der große Elektrowagen im Bereich Schadstoffe nur 37 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 450+ somit auf 84 Punkte und schafft locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

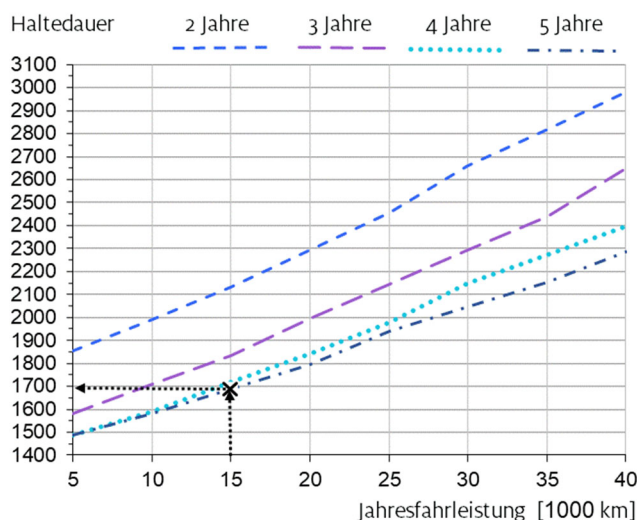
## 5,5 AUTOKOSTEN

### 5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Luxus hat seinen Preis, erst recht wenn der Stern auf der Motorhaube thront - oder eben wie beim EQS vorn angebracht ist. Die Sindelfinger Interpretation einer Oberklasse-Elektrolimousine kostet als 450+ Electric Art mindestens 108.873 Euro. Die darin enthaltene Ausstattung ist gut 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 130.638 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 deutlich über 1.000 Euro pro Monat aber auch nicht weiter ins Gewicht. Zusammengefasst gilt der alte Spruch: Wer schon beim Kauf auf den Cent achten muss, kann sich den Unterhalt eh nicht leisten.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1688 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EQS 350	EQS 450+	EQS 580 4MATIC	EQS 53 AMG 4MATIC+
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	215 (292)	245 (333)	385 (524)	484 (658)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	565/0	568/0	855/0	950/0
0-100 km/h [s]	6,6	6,2	4,3	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	210	210	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	16,8/16,8 kWh E	16,2/16,1 kWh E	17,6/18,5 kWh E	21,2/21,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/29/31	22/29/31	22/29/31	22/30/31
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86	92	99
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1550	1635	1940	2229
Preis [Euro]	97.806	107.326	135.529	152.546

## 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	245 kW (333 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	245 kW
maximales Drehmoment	568 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	21,5 kWh/100 km / 575 km

### BATTERIE

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b./107,8 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	124,9 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	10 Jahre, 250.000 km / n.b.

### REKUPERATION

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

### KLIMATISIERUNG

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

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. bei 50 km RRW/10%
"Hochvoltbatterie laden", 2.1% Schildkröte	
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nur DC 100 kW oder über Abfahrtszeit
Position der Ladeklappe	hinten, rechts
Entriegelung Ladekabel	Knopf an Ladebuchse

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2	einphasig, 230 V, 16 A	Serie

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

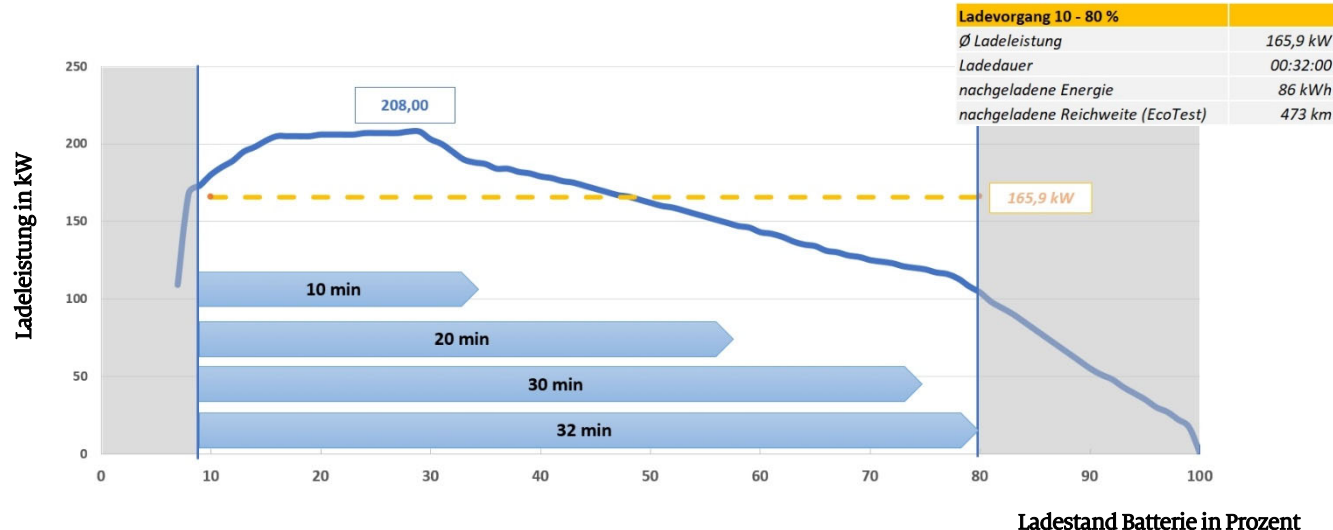
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	nur Ja/Nein

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	10 A	2,3 kW	55 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	32 A	7,4 kW	17 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	11 kW	11,5 h
DC Schnell	-	-	-	bis zu 200 kW	32 min.*

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Elektromotor, permanenterregte Synchronmaschine	
Hubraum	-
Leistung	245 kW/333 PS
Maximales Drehmoment	568 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,8 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	5.216/1.926/1.512 mm
Leergewicht/Zuladung	2.480/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	610/1.770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Tankinhalt	107,8 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Sindelfingen

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	265/40 R21 105H
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric5
Wendekreis links/rechts	10,9/11,0 m
Ecotest-Verbrauch	21,5 kW
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 108 g/km)
Reichweite	575 km
Innengeräusch 130 km/h	64,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.125 mm
Leergewicht/Zuladung	2.485/530 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/955/1.550 l

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

Betriebskosten	96 Euro	Werkstattkosten	170 Euro
Fixkosten	171 Euro	Wertverlust	1251 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1688 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1)</sup>	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/29/31		
Basispreis EQS 450+ Electric Art	108.873 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.05.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	130.638 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.202 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Ver-

## 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)



## AUSSTATTUNG

Mercedes-Benz EQS 450+ Electric Art

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.900 Euro (Paket) <sup>o</sup>
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/
Head-up-Display	9.900 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
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	1.900 Euro (Paket) <sup>o</sup>

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	583 Euro <sup>o</sup>
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	1.000 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.892 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,6

### AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: Februar 2022  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.