



autotest



Mercedes-Benz EQS 450+ AMG Line

Fünftürige Schräghecklimousine der Oberklasse (265 kW/360 PS)

Der EQS stellt weiterhin das elektrische Flaggschiff von Mercedes-Benz dar und hat 2024 die jüngste Überarbeitung erhalten. Neben dezenten optischen Aufwertungen und Verbesserungen beim Sitzkomfort im Fond, erhielt der Stromer u. a. Funktionserweiterungen bei den Fahrerassistenzsystemen, eine reichhaltigere Serienausstattung und Optimierungen bei der Energieeffizienz. Die nutzbare Batteriekapazität wuchs von 108,4 kWh auf nun 118 kWh. So kommt der Testwagen auf eine beachtliche Reichweite von rund 660 km, legt man den Ecotest-Verbrauch (inklusive Ladeverlusten) von 20 kWh/100 km zugrunde. Damit zählt der EQS nach wie vor zu den reichweitenstärksten E-Fahrzeugen auf dem Markt – trotz seiner Größe, Masse und den gebotenen sehr guten Fahrleistungen. Das Platzangebot, der Fahrkomfort und die Fahreigenschaften sind ebenfalls auf einem hohen Niveau. Und die gut abgestimmte Hinterachslenkung lässt den Stromer wesentlich handlicher wirken, als die 5,22 m Länge vermuten lassen. Kritik muss sich der EQS weiterhin gefallen lassen für die ablenkungsintensive Bedienlandschaft inklusive der schlecht zu bedienenden Touchflächen auf dem Multifunktionslenkrad, die mäßige Rundumsicht und den Preis: Dafür bekommt man aber auch ein (fast sehr) gutes Fahrzeug, welches wie im Falle des Testwagens selbst nahe der Basisausstattung das Zeug zur Note 1,6 hat. **Konkurrenten:** u. a. BMW i7, Lucid Air, NIO ET7, Polestar 5, Porsche Taycan, Tesla Model S.

+ gutes Platzangebot, hervorragender Fahr- und Geräuschkomfort, kraftvolle und effiziente Antriebseinheit, gute Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau

- mäßige Basisscheinwerfer, ablenkungsintensives Bediensystem, schlechte Rundumsicht

ÖAMTC-Urteil

AUTOTEST

1,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	4,4
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,3
	Transport	2,2
	Fahrspaß	1,8

Ecotest ★★★★★

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6

Verarbeitung

+ Insgesamt ist die Verarbeitungsqualität des EQS dem Anspruch angemessen. Die Karosserie ist passgenau gefertigt, Anbauteile sind flächig eingepasst und die Spaltmaße verlaufen stimmig. 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. Dennoch dürften die Türen satter ins Schloss fallen. Der Unterboden ist wie bei einem Elektroauto zu erwarten aerodynamisch günstig vollständig verkleidet. Das Interieur wirkt sehr nobel, im Detail aber zeigt sich ein angesichts der aufgerufenen Preise teils unverständlicher Sparwille. Die

Sonnenblenden sind weder weich geschäumt noch mit Stoff oder Leder bezogen und die Hebel hinter dem Lenkrad dürften wertiger anmuten. Auch sind vereinzelt scharfe Kanten an Kunststoffteilen oder die mit leichtem Spiel am Lenkrad befestigten Touch-Bedienflächen dem Preis schlicht unwürdig. Die verwendeten Materialien fühlen sich im Großen und Ganzen dennoch wertig an. Leider trübt manches bei Belastung knarrende Bauteil etwas das vornehme Ambiente, wie beispielsweise im Bereich der Sitzverstellung an der Türtafel oder die Dachkonsole. Störend ist die im sonst so leisen EQS leicht klappernde Mittelarmlehne samt Kopfstütze im Fond.

3,2

Alltagstauglichkeit

Da sich mit einer großen Mercedes-Benz-Limousine traditionell viele Kilometer entspannt abspulen lassen, kommt der Reichweite eine besondere Bedeutung zu – auch beim E-Auto. Die nutzbare Batteriekapazität beträgt laut Mercedes-Benz beim EQS seit dem Modelljahr 2024 mehr als ordentliche 118 kWh. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 660 km – damit hat der EQS eine nach aktuellem Maßstab immer noch sehr gute Reichweite, für ein Elektroauto. Grade beim E-Auto ist die individuell erzielbare Reichweite sehr vom Fahrprofil und den Umgebungsbedingungen abhängig. Hilfreich hierbei ist, dass der Mercedes neben der dynamischen Reichweite auch die theoretisch maximale Reichweite bei entsprechend zurückhaltender Fahrweise anzeigt. Selbst im Winter bietet der Antrieb noch genug „Puffer“, um Reichweiten jenseits der 500 km zu erzielen. Wird es aber dennoch knapp, integriert das serienmäßige Navigationssystem Ladesäulen in die Routenführung und bietet Sofortmaßnahmen zur Energieeinsparung an. Außerdem kann der Benz die Energie effizient verwalten: So wird etwa die Batterie vor einem Ladevorgang beim Anvisieren einer Ladesäule vorklimatisiert, wenn dies Sinn ergibt. Das kostet zwar etwas Strom (und Reichweite), es kann damit aber auch bei niedrigen Temperaturen eine höhere Ladeleistung erreicht werden. Aber die Planung lässt sich auch individualisieren: So kann man die gewünschten Batteriestände bei Erreichen einer Ladesäule oder des Reiseziels vorwählen. Mit Gleichstrom über den CCS-Anschluss kann der Benz mit seinem 400-V-System eine Ladeleistung von bis zu 200 kW erreichen. Im Test unter idealen Bedingungen benötigt der EQS für die Ladung von 10 auf 80 Prozent 30 min und erreicht dabei in der Spitze sogar knapp 212 kW. Nach dem Maximum fällt die Ladeleistung allmählich, liegt bei 80 Prozent SoC aber immer noch bei über 100 kW und im Schnitt bei gut 181 kW. Angesichts der Fahrzeug- und Preisklasse sowie in Anbetracht des deutlich günstigeren Mercedes CLA EQ mit 800-V-Akkusystem ist die verbaute 400-V-Technik nicht mehr

konkurrenzfähig. Deshalb soll der EQS bereits 2026 ein standesgemäßes 800-V-System erhalten. Alternativ kann der Stromer auch mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) geladen werden. Ein Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist Serie, für den Schuko-Adapter muss man Aufpreis zahlen. Eine vollständige Ladung an der Haushaltssteckdose bei maximal 10 A (zulässige Dauerstromabgabe) dauert ohnehin knapp zweieinhalb Tage und ergibt daher wenig Sinn. Zumal die Ladeverluste bei der Batteriegröße des EQS nicht unerheblich sind: In unserem Test genehmigt sich der Stuttgarter für eine Vollladung samt der Ladeverluste (AC-Laden) 133 kWh. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gut zwölf 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 sechs Stunden. Es gibt außerdem einen Eco-Lademodus, der die Ladeleistung begrenzt, um die Batterie zu schonen. Insgesamt ist der EQS mit einem umfangreichen und durchdachten Energiemanagement versehen, das noch dazu einfach zu verstehen und bedienen ist – auch dank der ausführlichen Erklärungen im Infotainment.

+ Die Zuladung fällt mit 628 kg im Falle des Testwagens mehr als üppig aus und reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck, obwohl der Wagen schon leer knapp 2,5 t wiegt. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die optionale Anhängerkupplung gestattet eine Stützlast von 75 kg – so können auf einem Heckträger auch zwei E-Bikes transportiert werden. Der Wendekreis von zwölf Metern fällt für ein Fahrzeug dieser Länge (5,22 m) dank der serienmäßigen Hinterachslenkung (Lenkeinschlag bis 4,5°) überraschend klein aus. Optional ist auch ein Einschlag von 10° verfügbar, welcher den Wendekreis nochmal um knapp einen Meter verringert. Die Gummikappe auf den DC-Polen des Ladeanschlusses ist seit der Modellpflege passé – nun schützt eine wesentlich elegantere Klappe die Pole.

- Auch von einem Elektroauto erwartet man gerade in dieser Größen- und Leistungsklasse ein gewisses Maß an Anhängerfreundlichkeit, doch hier enttäuscht der EQS 450+. Die maximale Anhängelast ist für gebremste und ungebremste Anhänger auf bescheidene 750 kg begrenzt. Seit der Überarbeitung zum Modelljahr 2024 dürfen immerhin die 4MATIC-Modelle standesgemäße 1.700 kg ziehen. Inklusive der Außenspiegel misst der EQS in der Breite knapp 2,13 m, in

2,9 Licht und Sicht

In puncto Scheinwerfer gibt es beim EQS zwei Optionen, die verschiedener kaum sein könnten: Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer in Reflektorbauweise oder die Digital Light-Variante mit u. a. Projektionsfunktion, Kurven- und Abbiegelicht, einem dynamischen Fernlichtassistenten und adaptiver Lichtverteilung. Im Testwagen ist das Basis-Licht verbaut, welches nicht nur aufgrund der für eine elektrische S-Klasse unwürdigen Lichtintensität kaum überzeugen kann: Das Abblendlicht wirft einen inhomogenen Lichtteppich auf die Fahrbahn, die Seitenränder sind zu schwach beleuchtet und gerade beim Abbiegen lässt einen die mäßige Ausleuchtung im Dunkeln. Die Lichtfunktionen beschränken sich im Wesentlichen auf die dynamische Leuchtweitenregulierung und einen statischen Fernlichtassistenten. Wesentlich besser zur Fahrzeugklasse passt das Digital Light, welches neben der weitaus stärkeren Leuchtkraft auch Hinweise wie etwa Führungslinien auf die Fahrbahn projizieren kann. Diese repräsentieren die Fahrzeugbreite und sollen damit das Fahren in engen Baustellen erleichtern. Die beiden Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen Bereich, der dem Fahrer die Übersicht über die Umgebung neben dem Auto erleichtert. Zudem können der Fahreraußenspiegel und der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch abblenden (Serie). Die Waschdüsen sind nur optional beheizt was angesichts eines hohen Basispreises mehr als kleinlich ist. Die Wischleistung der Scheibenwischer ist gut, auch weil Mercedes eine geschickte Mechanik im Wischgestänge verwendet, die die Wischfläche vergrößert. In die Wischerarme integrierte Waschdüsen hat der Benz nicht.

- Für den Fahrer sind die Enden der Limousine nicht zu sehen und nur abschätzbar – ursächlich hierfür ist neben der schieren Größe des EQS auch dessen strömungsgünstige, rundliche Silhouette. Nicht nur Traditionalisten vermissen mitunter den Mercedes-Stern auf der vorderen Haube zur Orientierung – seit der jüngsten Modellüberarbeitung gibt es ihn aber wieder, zumindest in der Designlinie Electric Art. 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 ÖAMTC Rundumsichtmessung weist ein schlechtes Ergebnis aus: Beim Blick nach vorn verdecken die sehr schrägen A-Säulen einiges an Sicht. Hinten ergänzen sich die sehr breiten D-Säulen und die voluminösen, nicht versenkbaren Komfort-Kopfstützen der

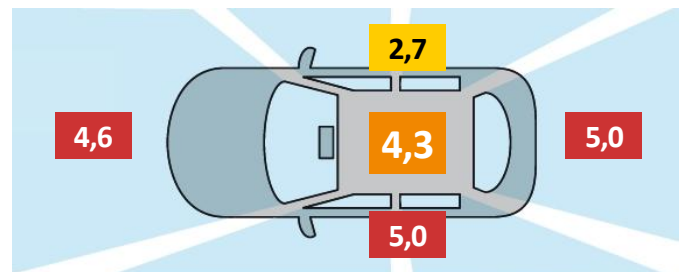
Kombination mit der Länge jenseits der fünf Meter ist die Limousine sehr ausladend und daher für enge Innenstädte kaum geeignet. Ein Reserve- oder Notrad sowie ein Wagenheber samt Bordwerkzeug sind nicht erhältlich, ein Pannenreparaturset ist immerhin serienmäßig – dieses kann bei größeren Reifenschäden aber auch nicht weiterhelfen. Alternativ kann man Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern.



Die Sicht nach hinten ist wegen den nicht versenkbaren Kopfstützen und den sehr breiten D-Säulen schlecht.

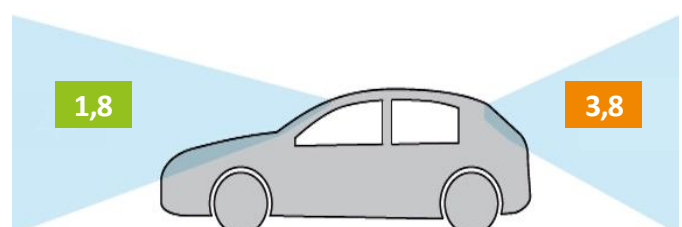
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Rücksitze und lassen damit nur wenig Sicht nach hinten zu. Immerhin ist jeder EQS serienmäßig mit dem Park-Paket inklusive Parksensoren rundum, geschützter Rückfahrkamera unter dem Emblem und Parkassistenten ausgestattet, welcher auch gut funktioniert – falls er eine Lücke erspäht. Gegen Aufpreis bietet

Mercedes ein 360-Grad-Kamerasystem sowie eine Remotefunktion für den Parkassistenten an. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar.

2,4 Ein-/Ausstieg

+ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen insgesamt angemessen. Vorn empfiehlt es sich den für den Fahrer serienmäßigen Komforteinstieg zu nutzen, damit der Sitz weit nach hinten fährt und man der schrägen A-Säule nicht zu nahe kommt. Die Sitze sind nicht zu tief positioniert, die Fahrersitzfläche befindet sich bei ganz nach unten gestelltem Sitz 48 cm über der Straße. Hinten erfordern die Schweller beim Zustieg einen großen Schritt und man sollte Obacht auf die fallende Dachlinie geben. Die Türen verfügen vorn wie hinten über drei Rasten, welche auch an Steigungen die Türen sicher offenhalten. Serie ist das schlüssellose Zugangssystem, welches allerdings weder bei Annäherung öffnet noch selbstständig verriegelt, wenn man sich vom Fahrzeug entfernt. Nähert man sich mit dem Schlüssel dem Fahrzeug, fahren die Türgriffe automatisch aus und beim Losfahren oder Absperren fahren sie selbsttätig wieder ein. Eilig sollte man es aber dennoch nicht haben, denn die Ausfahrprozedur benötigt ihre Zeit. Allzu forsich sollte man die Tür dann auch nicht öffnen, denn die Seitenscheiben müssen erst ein Stück aus den Dichtungen

herunterfahren. Sensoren zum Ver- und Entriegeln befinden sich an allen vier Griffen. Alternativ zum Schlüssel lässt sich auch das Smartphone mit UWB-Technologie als digitaler Schlüssel konfigurieren. Bei Bedarf lässt sich der digitale Schlüssel mit anderen Personen auch teilen. Bei Dunkelheit werden das Vorfeld und die Türgriffe beleuchtet, zudem projizieren Lampen unter den Spiegeln einen Mercedes-Stern auf die Erde. Auf Wunsch besitzt der EQS automatische Komforttüren vorn und hinten: Elektrische Stellmotoren schwingen sie dann nach Bedarf auf und zu.

- Der EQS hat keine Haltegriffe am Dachhimmel. Das schlüssellose Schließsystem verfügt über keinen ausreichenden Diebstahlschutz und lässt sich mit einem Funkverlängerer überlisten. Immerhin verfügt der Schlüssel über einen Bewegungssensor und schaltet die Keyless-Funktion ab, wenn er länger nicht bewegt wird. Weitere Informationen unter: adac.de/keyless

1,7 Kofferraum-Volumen

+ Im Kofferraum finden unter dem Rollo bis zu 475 l Platz. Ohne Rollo kann man bis zu 635 l nutzen. Alternativ lassen dann auch bis zu zwölf Getränkeboxen unterbringen. Bei umgeklappten Rücksitzen erweitert sich der Stauraum bei Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) auf 955 l. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind es bis zu 1.550 l. Einen Teil des Kofferraumbodens kann man aufklappen und weitere 35 Liter Volumen verstauen: Praktisch für die Ladekabel.



Der Kofferraum bietet ein Volumen von 475 l bis unter die Kofferraumabdeckung. Bei umgeklappten Rücksitzen sind bis zu 1.550 l Stauraum verfügbar.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Bereits ab Werk öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch angetrieben, wahlweise auch berührungslos per Fußschwenk unter das Heck. Sie schwenkt enorm weit nach oben und stellt selbst für 2-m-Menschen keine Anstoß-Gefahr dar. Die Öffnungshöhe der Klappe lässt sich zudem stufenlos einstellen, was in niedrigen Parkgaragen praktisch sein kann. Positiv: Neben der Taste für das Schließen der Kofferraumklappe gibt es eine weitere Taste, welche das Schließen und anschließende Verriegeln des Fahrzeugs veranlasst. Die Kofferraumöffnung ist zwar groß und würde ein Beladen mit sperrigem Gut ermöglichen, allerdings liegt die Ladekante mit 76 cm über der Fahrbahn ziemlich hoch – die um 18 cm nach innen abfallende Bordwand ist ebenfalls unpraktisch. Ohnehin wirkt das mit feinem Teppich ausgekleidete Ladeabteil zu schade für größere Transportaufgaben. Luxusproblem: Der Kofferraum ist sehr tief, sodass man sich beim Herausangeln des Gepäcks oder auch Aushängen des Rollos aus der Heckklappe grade bei schlechtem Wetter beim Lehnen gegen den Stoßfänger schmutzige Kleidung einhandelt.

- + Die Kofferraumbeleuchtung wird über zwei LED-Lampen an den Seiten umgesetzt und erhellt das Ladeabteil angemessen.
- Klappt man die Fondsitze um, entsteht eine zusätzliche Stufe im ohnehin leicht zerklüfteten Ladeboden, zudem liegen die Lehnen nicht komplett flach. Der Aus- und Einbau des



Die elektrische Heckklappe öffnet hoch, jedoch limitieren die hohe Ladekante (76 cm) und die unebene Ladefläche die Praktikabilität des Gepäckraums.

Gepäckrollos gelingt ob der Abmaße des Laderaums eigentlich nur vom Fond aus und ist insgesamt sehr herausfordernd – will man keine Kratzer in den Seitenverkleidungen riskieren. Leider kann man das Kofferraumrollo nicht unter dem Kofferraumboden verstauen, um es etwa nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen verschwinden zu lassen. Weder im Testwagen noch in der Preisliste lässt sich ein 12-V-Anschluss für den Laderaum finden, welcher praktisch zum Betrieb einer Kühlbox wäre.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen können asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Entriegelt werden sie entweder per Hebel oben an der Lehne oder per Taste vom Kofferraum aus. Anschließend fallen sie von allein um. Beim Wiederaufstellen der schweren Lehnen muss man darauf achten, die Gurte nicht im Schloss einzuklemmen, wodurch sie beschädigt werden könnten. Dank der vier Verankerungsösen am Ladeboden lässt sich ein Gepäcknetz zum Fixieren loser Gegenstände anbringen – ein Transportsystem bietet Mercedes für den

EQS nicht an. Praktische Taschenhaken gibt es an beiden Seiten des Kofferraums und auf der linken Seite befindet sich eine durch ein Netz abgetrennte Ablage.

- Die große Limousine bietet unter der ohnehin nicht zum Öffnen vorgesehenen Frontklappe keinen Frunk. Hier könnte man gut zugänglich die Ladekabel oder den Verbandkasten unterbringen.

2,5

INNENRAUM

3,0

Bedienung

Das Cockpit des EQS folgt mit der Touchscreen-Bedienung dem Mainstream und lässt sich während der Fahrt alles andere als ziel-sicher und ablenkungsarm bedienen. Serienmäßig spendieren die Stuttgarter dem EQS einen fast über die gesamte Fahrzeugbreite reichenden Hyperscreen, welcher aus drei nahezu nahtlos verbundenen Bildschirmen besteht. Der Beifahrer besitzt damit einen separaten Touchscreen, über den er vor allem Infotainmentfunktionen steuern kann. Kern des Bediensystems ist das große Zentraldisplay, das sich entweder direkt per Berührung oder alternativ mittels der Touchflächen am Multifunktionslenkrad bedienen lässt. Die grafische Darstellung des Bildschirms und die Reaktions-schnelligkeit auf Eingaben sind erstklassig und die Touchflächen angenehm groß. Sofern sich die Bedienung auf den mittleren Bereich des Displays beschränkt, ist die Erreichbarkeit durch die recht tiefe Positionierung gut, das Ablenkungspotenzial vom Verkehrsgeschehen infolgedessen jedoch groß. Ist man nicht mit allzu langen Armen gesegnet, wird das Erreichen des rechten Bildschirmrands während der Fahrt zur Herausforderung. In direktem Zusammenhang dazu steht die für Kurzarmige unglücklich liegende Bedien-leiste auf der Mittelkonsole: Genau hier würde sich der Ellenbogen abstützen. Der linke Bildschirmrand wird zum Teil vom Lenkradkranz verdeckt, sodass man sich hier zur Einsicht nach rechts beugen und vom Fahrgeschehen abwenden muss. Der immense Funktionsumfang sowie die teils recht verschachtelten Menüs haben zur Folge, dass man ohnehin den Blick oftmals deutlich länger von der Straße abwenden muss als gewollt. Selbst Standardaufgaben wie das Einstellen der Klimatisierung oder Sitzheizung werden insgesamt für Ungeübte zur Herausforderung: Zwar ist die Klimabedieneinheit stets groß am unteren Bildschirmrand eingebettet, aber dennoch fehlt die haptische Rückmeldung bei der Bedienung. Detaileinstellungen erfordern ein aufmerksames Studieren des Displays und zudem muss man vorab verinnerlicht haben, dass die Sitzheizung in der Türtafel aktiviert wird. Immerhin werden zahlreiche Einstellungen im Menü ausführlich erläutert und ersparen einem dadurch den Blick in das Handbuch. Die Handhabung des Multifunktionslenkrads leidet merklich unter den ausschließlich berührungsempfindlichen Bedienflächen. Fehlbedienungen und damit eine erhöhte Ablenkung vom Verkehr sind



Das primär über berührungsempfindliche Oberflächen zu bedienende Cockpit lenkt während der Fahrt stark vom Verkehr ab.

daher unvermeidlich. Durch die fehlende haptische Rückmeldung der Touchflächen muss man immer kurz schauen, ob der Befehl auch ausgeführt wird. Hinzu kommt, dass das Multifunktionslenkrad mit seinen vier Eingabegruppen überfrachtet ist. Schmerz-lich vermissen wir einen klassischen Drehregler für die Lautstärke sowie praktische Direktwahltasten für die gängigsten Hauptfunktionen (Navigation, Radio, Telefon, etc.). Die glatt gestaltete Bedien-leiste in der Mittelkonsole u. a. zur Einstellung der Lautstärke oder Fahrmodi erfordert gar ein komplettes Wegdrehen des Kopfes vom Fahrgeschehen und Treffsicherheit. Ebenfalls dort ist die sehr klein geratene Taste für die Warnblinkanlage. Aber auch bei haptischen Bedienelementen wie der Einstellung der Scheibenwischer am Blinkerhebel gibt es Verbesserungspotenzial: Eine Beleuchtung des Hebels oder zumindest Statusanzeige im Kombiinstrument wären hilfreich. Das Kombiinstrument selbst 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-Funktion werden optische Hinweise wie Abbiegepeile in einem virtuellen Abstand von zehn Metern vor dem Fahrzeug eingeblendet und verschmelzen somit mit der realen Umgebung.

0,8

Multimedia/Konnektivität

+ Der EQS ist serienmäßig mit einem potent klingenden Audiosystem samt FM-/Digitalradio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung inklusive -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Serie sind außerdem ein Online-Radio per Tuneln sowie der WLAN-Hotspot, sofern ein Internetvertrag abgeschlossen wurde. Ein Festplatten-Navigationssystem (drei Jahre kostenfreie

Kartenupdates und u. a. für sieben Jahre kostenfreie Car2X-Kommunikation) mit Echtzeitverkehrsinformationen (sieben Jahre kostenfrei) und Live-Informationen zu Parkplätzen (u. a. Preise, Öffnungszeiten) und Ladesäulen (u. a. Verfügbarkeit, Leistung und Preis) gehört ebenso zum Serienumfang wie Online-Dienste und Remote-Funktionen via Smartphone. OTA (Over-the-Air) wird der Mercedes ohnehin immer auf Stand gehalten und es lassen sich

auch Funktionen nachträglich gegen Aufpreis freischalten. Optional ist ein in den Innenspiegel integrierter Garagentoröffner verfügbar, der bis zu drei Tür- und Torsysteme steuern kann. Zusätzlich bietet das Park-Paket die Möglichkeit, den EQS ferngesteuert zu parken. Mit der Memory-Park-Funktion lässt sich außerdem eine Fahrstrecke aufzeichnen, die der Benz wieder automatisch abfahren kann. Geladen werden Smartphones oder Tablets entweder über einen der sechs USB-C-Anschlüsse (davon vier vorn) oder die induktiven Ladeschalen vorn und hinten, wobei die vordere hinter den ausfahrbaren Becherhaltern schlecht zu erreichen ist. Für die hinteren Insassen gibt es optional ein Entertainment-System mit zwei 11,6 Zoll großen Displays, die jeweils an den vorderen Sitzen befestigt sind. Passend dazu ist

gegen Mehrpreis ein TV-Tuner und entweder das Advanced Soundsystem mit elf Lautsprechern und 225 W Systemleistung oder das Burmester Surround-Soundsystem mit 15 Boxen und 710 W Leistung verfügbar. Die erweiterte Sprachsteuerung versteht recht viel, lernt dazu und beherrscht auch komplexe Anliegen. Allerdings „überlegt“ sie oftmals recht lange, sodass man sich währenddessen eine alternative Lösung sucht. Eine Gestensteuerung ist für den Benz ebenfalls verfügbar (MBUX Interieur-Assistent). Nutzerprofile lassen sich anlegen und per Fingerabdruckscanner aufrufen.

- Der einzige 12-V-Anschluss befindet sich schlecht erreichbar im Beifahrerfußraum – das muss man wissen.

2,2 Raumangebot vorn

+ Der Fahrersitz lässt sich für zwei Meter große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde für noch größere Menschen locker reichen. Auch die Innenbreite ist großzügig bemessen. So ergeben sich großzügige Platzverhältnisse. Bei Dunkelheit setzt die umfangreiche Ambientebeleuchtung wohnliche Akzente in Wunschfarbe. Die Helligkeit lässt sich in drei Zonen justieren und selbst die Sitzlehnen werden farblich in Szene gesetzt. Wechselt man die Klimaeinstellung oder steckt den EQS an die Ladesäule, wird dies auch via Ambientebeleuchtung

bestätigt. Außerdem wechselt sie bei aktiver Ausstiegswarnung die Farbe kurzzeitig zu rot.

- Getrübt wird das subjektive Raumgefühl im Testwagen allerdings durch die Kombination aus hoher Seitenlinie, niedriger Dachlinie inklusive dunklem Himmel, wuchtiger Mittelkonsole und dem insgesamt sehr ausladenden Armaturenbrett. Ein heller Dachhimmel ist jedoch auch verfügbar und gegen Aufpreis sorgt das Panorama-Schiebedach für mehr Licht im Innenraum.

2,7 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe bietet der EQS gute Platzverhältnisse. Limitierend ist hier allerdings die infolge der strömungsgünstigen Karosserieform nur mäßige Kopffreiheit, die für bis zu 1,90 m große Insassen reicht. Grade für eine potenzielle Chauffeurs Limousine ist das keine Ruhmesleistung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für 2,20 m große Fondinsassen. Das Raumgefühl wird durch die hohe Fenster- und niedrige Dachlinie sowie die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule etwas geschmälert. Immerhin lassen die kleinen Fenster vor und hinter der C-Säule den Innenraum etwas lichter wirken.

+ Die umfangreiche Ambientebeleuchtung setzt sich im Fond fort. Vom optionalen Panorama-Schiebedach haben auch die Fondinsassen etwas.



Limitierend im Fond ist die Kopffreiheit, welche durch die abfallende Dachlinie für Personen bis 1,90 m Körpergröße genügt.

3,0 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum-Variabilität im EQS sind enge Grenzen gesetzt – es lassen sich aber die Rücksitzlehnen im Gegensatz zu manch anderer Oberklasse-Limousine geteilt umklappen und in der Neigung verstellen. Das Angebot an Ablagen ist vorn wie hinten aber absolut ausreichend. Nur die Türfächer sind in beiden Sitzreihen zu klein geraten und fassen nicht mal 1-l-Flaschen – immerhin haben sie einen kleinen Filzstreifen erhalten zur Reduzierung von Klappergeräuschen. Die Mittelarmlehne vorn beherbergt gleich zwei

geschlossene Fächer: Zum einen gibt es vorn unter dem Zentraldisplay ein Fach, welches auch die gut nutzbaren und als gesamte Einheit herausnehmbaren Becherhalter beherbergt. Und zum anderen ist unter der Mittelarmlehne hinten noch ein tieferes und teilweise mit Filz ausgekleidetes Fach. Im Fond stehen geschlossene Lehnentaschen an den Vordersitzen, Jackenhalter und ein kleines Fach in der Mittelarmlehne zur Verfügung, welches grade mal für ein Smartphone genügt. Zudem lassen sich zwei

Becherhalter aus der Mittelarmlehne fahren, wobei der Mechanismus etwas hakelig ist. Das Handschuhfach ist zwar nicht besonders groß, aber mit Filz ausgeschlagen und natürlich beleuchtet.

- Kleinlich bei einem hohen Grundpreis: Das Ablagefach vorn unter der "schwebenden" Mittelkonsole kostet einen Aufpreis – im Testwagen gibt es dort lediglich Teppich. Damit nicht genug: Das Ablagefach lässt sich nur konfigurieren, wenn man auch das Advanced-Paket bestellt.

1,4 KOMFORT

1,2 Federung

+ Der EQS ist serienmäßig mit Luftfederung samt adaptiven Dämpfern ausgestattet. Das Fahrwerk regelt die Fahrzeughöhe entsprechend der Geschwindigkeit, der Beladung oder auch GPS-basiert. Insgesamt ist der Federungskomfort schlichtweg hervorragend. Die Federung spricht bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten sensibel auf Unebenheiten an – hier dringt nur ab und zu ein Zittern von den schweren 19-Zöllern (235er Breite) zu den Insassen durch. Einseitige Hindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel schluckt er aber nicht ganz so souverän. Mit steigender Geschwindigkeit strahlt der EQS noch mehr Gelassenheit aus und schwebt regelrecht über den Asphalt: Selbst

grobe Fahrbahnverwerfungen dringen nur gut gedämpft zu den Insassen durch, wobei die Karosseriebewegungen auch bei zügiger Überlandfahrt bei widrigen Streckenverhältnissen trotz des Komforts noch im Rahmen bleiben. Auf der Autobahn liegt der Stuttgarter erstklassig – für zügiges Reisen auf langer Strecke ist er schließlich konzipiert. Geschwindigkeitshügel verschluckt das Fahrwerk regelrecht und auch Kopfsteinpflaster dringt mehrheitlich akustisch zu den Insassen vor. Es gibt u. a. die Modi Comfort und Sport, deren Unterschiede man zwar spüren kann, unkomfortabel wird der große Stromer jedoch nie.

1,8 Sitze

+ Der Testwagen kommt mit den Standardsitzen daher, welche zumindest vorn bereits mannigfaltige elektrische Einstellmöglichkeiten samt einer Vier-Wege-Lordosenstütze und verstellbaren Oberschenkelauflagen bietet – neben den Standards wie Sitzkissenhöhe und -neigung, Lehnenneigung und Längsverstellung. Wen die Einstellmöglichkeiten überfordern: Man kann auch seine Körpergröße mitteilen und der Benz stellt eine passende Position ein. Auch das Memory-Paket ist für die beiden Vordersitze serienmäßig, es bietet je drei Speicherplätze für Fahrer und Beifahrer. Optional gibt es die Multikontursitze, welche mit einstellbaren Sitzwangen und verschiedenen Massagefunktionen aufwarten. Die Konturen der Sitzlehnen und -flächen sind gut geformt und lassen daher ermüdungsarmes Reisen zu. Einen weiteren positiven Beitrag leisten zudem die Komfort-Kopfstützen, welche zusätzlich mit einem Kissen bespannt sind. Der Seitenhalt des Gestühls könnte aber kräftiger ausfallen, denn man rutscht auf dem Leder gern über die nicht allzu ausgeprägten Seitenwangen. Bequeme Abstützmöglichkeiten für die Arme sind vorhanden, wobei der

vordere Bereich der starren Mittelarmlehne leider hart ist. So richtig komfortabel wird es üblicherweise erst im Fond einer Oberklasse-Limousine: Hier bekommt man beim EQS serienmäßig bereits Komfortsitze inklusive Kissen an den Kopfstützen, eine Mittelarmlehne und die rechts und links individuell elektrisch einstellbare Lehnenneigung. Neben dem Fondsitz-Paket Plus gibt es noch das Fondkomfort-Paket Plus, welches auch in der zweiten Reihe die Multikontursitze inklusive u. a. Massagefunktion beinhaltet. Neu hinzugekommen ist mit der Modellüberarbeitung die zusätzliche Fußablage hinten rechts, sofern man letzteres Paket ordert. Zwar ergibt sich in der zweiten Reihe durch den hohen Fahrzeugboden (die Batterie befindet sich darunter) kein idealer Kniewinkel, aber durch die Einstellung der Sitze lässt sich das anpassen und verbessern. Die Konturen der Flächen und Lehnen sind angenehm. Das gilt freilich nicht für den mittleren Platz hinten, der zwar relativ weich gepolstert ist, aber zu schmal für Erwachsene und längere Fahrten ausfällt. Man sitzt auf den Seitenwangen der äußeren Sitze.

1,0 Innengeräusch

+ Im EQS geht es ausgesprochen leise zu – mit einem gemessenen Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h von 61,8 dB(A) gehört der Benz rein objektiv zu den leisesten Fahrzeugen, die wir je gemessen haben. Vom E-Antrieb bekommt man nahezu nichts mit – selbst unter Last schiebt er die Limousine still voran. Fahr- und Abrollgeräusche sind kaum wahrnehmbar, lediglich

Steinchen in den nur hinten beflockten Radkästen bekommt man dezent mit. Windgeräusche bahnen sich erst ab Autobahntempo in Form von leisem Säuseln von den einfachverglasten Seitenfenstern an. Bei der insgesamt so leisen Geräuschkulisse muss man aufpassen, dass man nicht die Flöhe husten hört.

1,2 Klimatisierung

+ Der EQS bringt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik inklusive Umluftautomatik mit, die sich gegen Aufpreis auf eine Vier-Zonen-Ausführung aufrüsten lässt. Die Intensität des Automatikmodus kann in fünf Stufen eingestellt werden. Sitzheizung vorn und hinten sowie die Standklimatisierung samt effizienter Wärmepumpe sind Serie. Noch viel umfangreicher sieht es bei den Optionen aus: So bekommt man auf Wunsch eine drahtlose Frontscheibenheizung (inklusive Infrarot-reflektierender Beschichtung der Frontscheibe), eine Lenkradheizung, Sitzlüftung vorn und hinten sowie eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktion (Air Balance-Paket). Ungewöhnlich für eine Oberklasse-Limousine: Rollos für die Seiten- und Heckscheibe gibt es nicht, stärker getönte Scheiben im Fond kosten Aufpreis. Flächenheizung oder

eine separat einstellbare Temperatur im Fußraum kann Mercedes beim EQS nicht realisieren – dafür bietet das Fondkomfort-Paket Plus eine separate Nacken- und Schulterheizung. Serie im Fond sind zudem die mittleren Lüftungsdüsen und im Fußraum. In Verbindung mit der Vierzonen-Klimaautomatik gibt es noch zusätzliche Ausströmer an den B-Säulen.

- Aus den niederen Fahrzeugklassen hat es eine Unart nun auch bis in die Oberklasse geschafft: Der EQS hat Lüftungsdüsen (über dem Zentralsdisplay), an denen sich die Intensität des Luftstroms nicht unabhängig von der Ausströmrichtung einstellen lässt. Immerhin kann man die seitlichen Düsen vorn individuell justieren.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

+ Der Elektromotor im Heck des Basis-EQS entwickelt seit der Modellüberarbeitung bis zu 265 kW/360 PS (acht Prozent mehr als zuvor) und entwickelt unverändert maximal 568 Nm, was selbst bei einem Leergewicht von 2,5 t für flotte Fahrleistungen sorgt. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Benz im Handumdrehen – 2,8 s stehen auf dem Display des Messinstruments. Von 80 auf 120 km/h geht es in 3,6 s kaum

langsamer. Die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h gibt Mercedes unverändert mit 6,2 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 210 km/h elektronisch abgeregelt. Man fühlt sich zwar nie wie in einem Sportwagen, so unspektakulär schiebt die E-Maschine an, aber man ist auch nie untermotorisiert – selbst auf der linken Spur.

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. Mit dem 2026 anstehenden Facelift wird der große Benz analog zum CLA EQ wenigstens an der Hinterachse ein Zweigang-Getriebe erhalten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell – auch wenn man noch langsam in die andere Richtung rollt. Die Bedienung der Fahrstufen über den rechten Lenkstockhebel ist Mercedes-typisch und einfach. Über die Lenkrad-Paddels kann die Bremswirkung der Rekuperation eingestellt werden, es gibt Stufen von keiner- bis starker Bremswirkung. Oder man überlässt die

Rekuperationsleistung der Elektronik, die sich dann u. a. an anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und entsprechend die Bremswirkung des Elektromotors reguliert. Die Abstimmung ist gut gelungen, sodass 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. Im Menü kann das „Kriechen“ ausgewählt werden, dann rekuperiert der Benz in den Stillstand, was One-Pedal-Driving ermöglicht. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

+ In puncto Fahrstabilität liefert der EQS eine gute Leistung ab – er leistet sich in keiner der Teildisziplinen einen Patzer und überzeugt durchweg. Die Abstimmung des ESP ist insgesamt sehr gelungen – die Eingriffe erfolgen kaum merklich und feinfühlig. Auf einen Lenkimpuls, wie er in Schreckreaktionen auftreten kann, reagiert der Stromer sehr souverän: Bereits beim Erreichen hoher Lenkwinkelgeschwindigkeit fasst das ESP die Zügel enger, lässt eine kleine Richtungsänderung zu und stabilisiert die Limousine sofort wieder, als wäre nichts gewesen. Auch im ADAC Ausweichtest schrammt der Schwabe an der Bestnote nur knapp vorbei: Gezielte ESP-Eingriffe in Kombination mit der hervorragend abgestimmten, serienmäßigen Hinterachslenkung lassen ihn schon fast unspektakulär durch die Gasse schnellen. Selbst wenn man den Parcours möglichst dynamisch absolvieren möchte, ist das mit dem über fünf Meter langen 2,5-t-Koloss beachtlich flott möglich – wie auch die objektiv gemessenen Geschwindigkeiten belegen. Langgezogene, schnell durchfahrene Kurven bringen den Benz ebenfalls nicht aus der Ruhe – im

Grenzbereich bleibt er gut beherrschbar und sicher mit leichter Untersteuertendenz. Über einen zusätzlichen Bremsimpuls oder Gaslupfen bei starker Rekuperationseinstellung kann der Schwabe nur müde schmunzeln – lediglich die Vermittlung des Grenzbereichs könnte etwas bestimmter erfolgen. In kritischen Fahrsituationen kommt die Karosserie recht stark in Bewegung, bleibt aber angesichts des geboten Komforts in einem absolut tolerablen Rahmen und wirkt keinesfalls unkontrolliert. Der Geradeauslauf ist auch dank der Allradlenkung sehr gut: Gegensinniges Einschlagen der Vorder- und Hinterräder ist bei niedrigem Tempo bzw. in Abhängigkeit der Fahrsituation der Agilität zuträglich, wohingegen gleichsinniges Rädereinschlagen bei hohem Tempo den ohnehin langen Radstand weiterhin virtuell verlängert und für eine hohe Richtungsstabilität sorgt. Die Traktion des Heckantriebs ist auch dank der feinen Regelung des Elektromotors gut, auch wenn ein Allradantrieb besonders bei rutschigem Untergrund noch mehr Grip bieten würde.

1,8 Lenkung

+ Schon serienmäßig lenken die Hinterräder unter 60 km/h mit bis zu 4,5 Grad zur Erhöhung der Wendigkeit gegensinnig mit, bei über 60 km/h lenken die Räder dann mit bis zu 2,5 Grad gleichsinnig zu den vorderen Rädern, um die Fahrstabilität zu erhöhen. Fordert man dem Benz oberhalb von 60 km/h viel Dynamik ab, koordiniert die Fahrdynamikregelung des ESP den Lenkeinschlag zwischen plus und minus 2,5 Grad. Für einen Aufpreis ist auch ein Lenkeinschlag von bis zu zehn Grad möglich (Freischaltung OTA), was u. a. den Wendekreis um etwa einen Meter verkürzt. Der Testwagen ist mit der Basisvariante ausgestattet, die sehr gut auf das Fahrzeug abgestimmt ist. Lediglich 2,2 Umdrehungen benötigt man, um vom rechten zum linken Lenkanschlag zu kurbeln – das minimiert den Lenkaufwand beim Parkieren. Die Kombination aus direkter Übersetzung, Hinterachslenkung und dem relativ großen Lenkrad lassen den EQS erstaunlich zielgenau bei kurvigem Terrain dirigieren. Auch die

Zentrierung lässt kaum Luft nach oben: Bereits bei Stadttempo stellt die Lenkung sauber zurück und vermittelt blind die Neutrallage, was entspanntes Dahingleiten bei vorrangig schnurgerader Strecke ermöglicht. Die Lenkung selbst ist recht leichtgängig und fühlt sich Benz-typisch solide, aber etwas entkoppelt an, worunter das Lenkgefühl und damit auch die Rückmeldung leiden. Im Sport-Modus erhöht sich lediglich der Lenkwiderstand.

2,6 Bremse

Die Bremsanlage des EQS 450+ verzögert ordentlich, lässt aber noch Luft oben: Der Bremsweg kann mit 35,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) aber noch überzeugen.

+ Da man üblicherweise im Alltag eher selten eine Vollbremsung hinlegt, bzw. vorrangig moderat bremst, kommt häufiger nur die effiziente Rekuperation bei Elektrofahrzeugen zum Einsatz und weniger die mechanische Reibbremse. Das hat zur Folge, dass die Bremsscheiben u. a. stärker zu Korrosion neigen

und seltener „freigebremst“ werden. Zur Begegnung des Themas gibt es seit der Modellüberarbeitung eine Funktion zur Pflege der Bremsanlage, die die Beläge von Zeit zu Zeit automatisch an die Scheiben anlegt. Außerdem wurde die maximale Rekuperationsleistung und damit Verzögerung angehoben (nun 3 m/s²), wodurch mehr Bremsenergie zurückgewonnen und damit die Reichweite erhöht werden kann. Obwohl bei der Modellpflege auch das Pedalgefühl über einen geänderten Bremskraftzylinder

überarbeitet wurde, können sowohl das Ansprechen als auch die Dosierbarkeit nicht komplett überzeugen. Das Bremspedal fühlt sich immer noch teigig an und hat keinen spürbaren Druckpunkt. Zudem ist der Pedalwiderstand zunächst recht hoch und man muss viel Pedalweg überwinden, um adäquat zu verzögern.

1,1 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Mercedes-Benz versteht sich auch in Sachen Fahrsicherheit als führend, folgerichtig packen sie in ihr Oberklasse-Elektroauto ein umfangreiches Angebot an Fahrerassistenzsystemen. Erfreulicherweise ist der Serienumfang zur Modellüberarbeitung gewachsen, sodass sich die Aufpreisliste im Wesentlichen nur noch auf zwei Pakete beschränkt: Fahrerassistenz-Paket Plus und Fahrerassistenz-Paket mit DRIVE PILOT. Letzteres Paket beinhaltet für den stolzen Preis die hochautomatisierte Fahrfunktion (Level 3), welche bis Tempo 95 km/h (und bei passenden Umgebungsbedingungen) ein teilweises Abwenden vom Fahrgeschehen erlaubt – der Testwagen kommt ohne Optionspakete aus. Stets findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet einen Abstands- und Kollisionswarner, ein Notbremssystem und erkennt auch Fußgänger und Radfahrer. Eine Müdigkeitserkennung (mit Sekundenschlafwarner), ein Geschwindigkeitsbegrenzer (Übernahme eines von der Verkehrszeichenerkennung erkannten Limits nach Tastendruck) und Abstandsregeltempomat (als digitales Extra kostenfrei) 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 Bestandteil des Fahrerassistenz-Paket Plus ist der aktive Spurwechsel-Assistent: Bis Tempo 180 km/h wechselt der Stromer nach Antippen des Blinkers automatisiert die Spur. Zusätzlich ist seit der Modellüberarbeitung der automatische Spurwechsel verfügbar: Unter der Voraussetzung, dass es u. a. die Umgebungsbedingungen auf der Autobahn zulassen (u. a. Tempolimit unterhalb von 140 km/h) und man sich im Geschwindigkeitsbereich zwischen 80 und 140 km/h befindet, kann der EQS selbstständig das Überholen eines langsameren vorausfahrenden Fahrzeugs erkennen und durchführen. Optional: Der Kreuzungs- und Ausweichassistent sollen ebenso Kollisionen vermeiden wie die Ausstiegswarnung, die im Stillstand auf von hinten herannahende Fahrzeuge und Fahrräder aufmerksam macht. Querenden Verkehr beim Rückwärtsfahren erkennt der Benz serienmäßig und bremst bei sich im Fahrweg befindlichen Personen automatisch. Eine direkt messende Reifendruckkontrolle gehört ebenfalls zum Serienumfang.

- Sicher keine Einzelercheinung, aber beim hochpreisigen EQS eine Erwähnung wert: Bei Schneefall muss man sich nach kurzer

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	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	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 messend)

Zeit mit Einschränkungen bei der Funktionalität der Fahrerassistenzsysteme abfinden, denn u. a. das Frontradar vereist. Hier wäre eine potente Sensorheizung wünschenswert.

0,8 Passive Sicherheit - Insassen

+ Die große Elektro-Limousine erreicht beim 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 sowie Beifahrer, einen Centerairbag zwischen den vorderen Insassen, einen Knieairbag für den Fahrer, Seitenairbags hinten sowie über von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Gegen Aufpreis gibt es Gurtairbags (Beltbags) hinten. 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 1,75 m Größe, haben aber einen geringen Abstand zum Dach, sodass sie damit auch bei noch größeren Menschen wirken können. Die mittlere Kopfstütze lässt sich auf ein ähnliches Niveau herausziehen und würde daher einen ähnlichen Schutz bieten. Serienmäßig gibt es das präventive Schutzsystem PRE-SAFE, das bei einer drohenden Kollision u. a. reversibel die Gurte strafft und gegebenenfalls die Fenster bis auf einen Spalt schließt. Außerdem passt das System die Sitzposition des Beifahrers an, um das

Verletzungsrisiko zu verringern und spielt einen Rausch-Ton bei drohender Kollision über die Musikanlage ab, um Gehörschäden vorzubeugen. Wenn der EQS in einer Kollision verwickelt war, bremst er automatisch in den Stillstand herunter, um möglichen Folgekollisionen vorzubeugen bzw. das Schadensrisiko zu verringern. 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 Laderaum schlecht ran und muss erst Gepäck ausladen. Die Verbandtasche ist gut erreichbar links im Seitenfach des Kofferraums. Auch wenn die versenkbaren Türgriffe Vorteile hinsichtlich des Luftwiderstands bieten, können sie bei einer Fehlfunktion die Rettung nach einem Unfall unnötig erschweren. Der EQS verfügt nur vorn über eine Sitzbelegungserkennung – erst wenn sich Fondinsassen während der Fahrt abschnallen, ertönt eine Warnung.

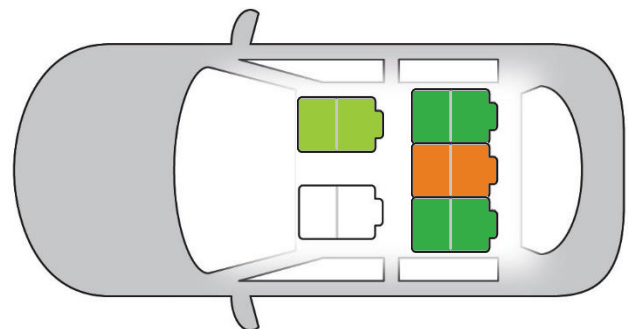
1,9 Kindersicherheit

+ 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 – die Rücksitze allerdings nur ohne optionale Gurtairbags (siehe Minus). Der Beifahrersitz verfügt über eine automatische Beifahrerairbagabschaltung, um eine rückwärtsgerichtete Babyschale zu montieren. Allerdings fehlen ein Isofix und Ankerhaken auf dem Beifahrersitz, sodass Kindersitze nur mit dem Gurt fixiert werden 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 nur noch für zwei spezielle Kindersitz-Modelle erlaubt, ansonsten gibt Mercedes die hinteren äußeren Sitze dann nur noch für die Befestigung per 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 Fondsitz aufgrund der ungeeigneten Gurtgeometrie nicht lagestabil fixieren. Die Kindersicherung der hinteren Türen

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)
 ■ genügend (3,6 – 4,5)
 ■ nicht genügend (4,6 – 5,5)

wird lediglich durch einen einfachen Kipphebel de- oder aktiviert und lässt sich somit auch von Kindern bedienen.

2,7 Fußgängerschutz

76 Prozent der möglichen Punkte erreicht der EQS beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm in der Kategorie Fußgängerschutz (Stand: 12/2021). Die Frontpartie der Limousine ist nachgiebig gestaltet und die aktive Frontklappe wird bei einem Aufprall automatisch angehoben, um mehr Abstand zur Technik unterhalb der Klappe zu verschaffen. Dennoch bergen die massiven A-Säulen und die

Bereiche um die Scheinwerfer das größte Verletzungsrisiko für Fußgänger. Damit es erst gar nicht zum Unfall kommt, ist die große Limousine serienmäßig mit einem vorausschauenden Notbremsassistenten ausgestattet, der auf Fußgänger und Radfahrer reagiert.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO2

+ Im Elektrozyklus des ADAC Ecotest kommt der EQS 450+ nach der Überarbeitung auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 20,0 kWh pro 100 km. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit Wechselstrom und ist angesichts der Größe des Wagens, dessen Gewichts aber auch Leistungsfähigkeit ein gutes Ergebnis. Aus den 20,0 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 100 g pro km (Basis deutscher Strommix). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 50 von 60 möglichen Punkten. In der Praxis unterbietet man bei frühwinterlichen Temperaturen kaum den Ecotest-Verbrauch, allerdings überschreitet man ihn selbst bei zügiger Fahrt auf der

Autobahn auch nicht dramatisch. Hier macht sich der niedrige cW-Wert von nur 0,20 bemerkbar, welcher einen wesentlichen Anteil an der Silhouette der Limousine hat. Somit zwingt einen der EQS ganz und gar nicht auf die rechte Spur aus Angst vor häufigem Laden. Nur starkes Beschleunigen treibt den Verbrauch rasch in die Höhe – wie bei jeder Antriebsform. Die mittlerweile serienmäßige Wärmepumpe hilft ebenfalls Energie zu sparen, wie auch die neue Disconnect Unit (DCU) bei den 4MATIC-Modellen, welche situationsabhängig die Vorderachse samt Getriebe abkoppelt.

2,0 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 20,0 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 81 mg/km verbunden – dafür gibt es einige Punkte Abzug, sodass der große Elektrowagen im Bereich Schadstoffe 40 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 90 Zähler und erhält damit knapp fünf von fünf Sternen im ÖAMTC Ecotest.

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	8,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
- Sitzplätze - Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] - Dachlast/Anhängelast [kg]	1,8 191/385/624 40/302
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	10,06
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n. b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n. b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
permanenterregte Synchronmaschine hinten	
Leistung	265 kW/360 PS
Maximales Drehmoment	568 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,2
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie)	255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	5.223/1.926/1.512 mm
Leergewicht/Zuladung	2.545/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	610/1.770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Batteriekapazität (netto)	118 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Deutschland, Sindelfingen

ÖAMTC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105W
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6 Q MO
Wendekreis links/rechts	11,9/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	20 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 100 g/km)
Reichweite	660 km
Innengeräusch 130 km/h	61,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.125 mm
Leergewicht/Zuladung	2.482/628 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/955/1.550 l

Dieser ÖAMTC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. 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 des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- genügend (3,6 – 4,5)
- nicht genügend (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG	
TECHNIK (im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/(Paket)
Head-up-Display	-
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
Spurwechslassistent	-
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 (Außenspiegel Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie
AUSSEN	
Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

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

Stand: Dezember 2025

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	265 kW(360 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	109 kW
maximales Drehmoment	568 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,0 kWh/100km/663 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./118 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	133 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	10 Jahre, 250.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	4/Paddel am Lenkrad

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 % SoC / 50 km Restreichweite
2. Warnung	7 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü, Knopf Ladeanschluss

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

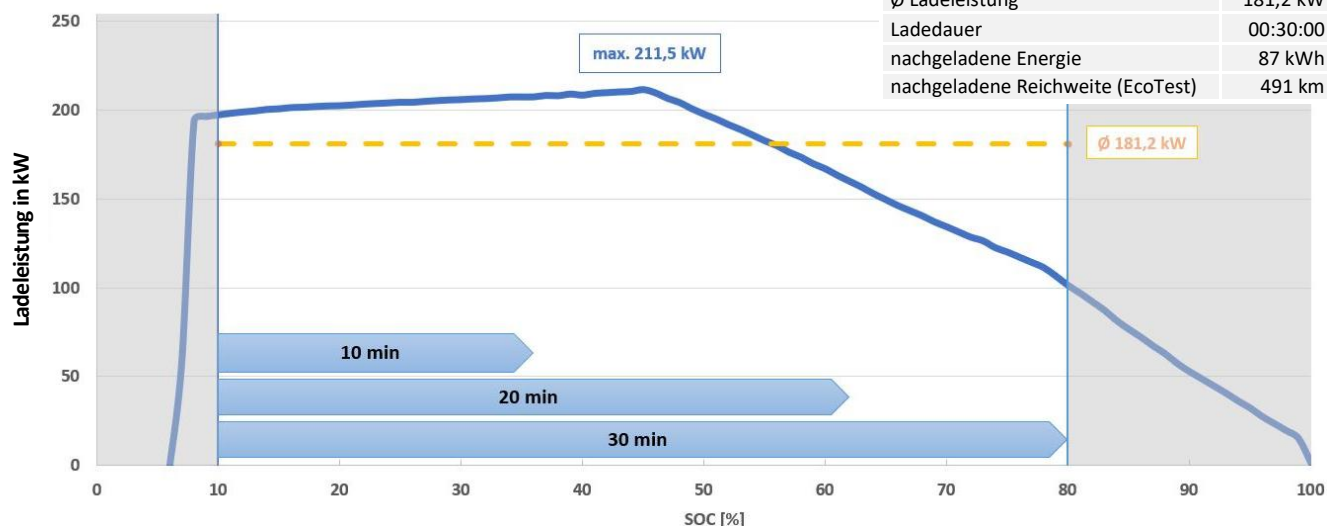
ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

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

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	102,5 - 58 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	102,5 - 18 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	32,5 - 6 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 200 kW	30 min*

LADEKURVE DC (LAUT ÖAMTC-MESSUNG)



NACHGELADENE REICHWEITE

