

Testfahrer

LEISE ABER SCHNELL

Der neue Mercedes EQB 350 4Matic im Test

Lorena Tino



Edel: Der neue Mercedes EQB 350 legt in seinem schwarzen Kleid einen eleganten Auftritt hin.

Bilder Lorena Tino

«Gute Fahrt», wünscht Riat Nuredini, Verkaufsberater der Ring Garage in Chur uns, als wir mit dem neuen Mercedes EQB aus der Garage schleichen. Ja schleichen, denn dieses Auto ist kaum zu hören. Wahrscheinlich wirkt dies aber noch viel beeindruckender auf eine Person, die noch nie ein Elektroauto gefahren ist. So wie es bei mir der Fall war. Motor an. Motor aus. Stille in beiden Fällen. Ich bin verblüfft. Auch meine Begleitung staunt. Trotz dieser Stille ist die Kraft des Elektrofahrzeugs deutlich spürbar. Auf einem Parkplatz zum Stehen gekommen, testen wir, was der Bordcomputer alles zu bieten hat. Schier unbegrenzte Möglichkeiten. Ambientebeleuchtung, Spurassistent, Tempolimiten lesen, Parklückensuche und noch mehr. Wahrscheinlich sind das nicht einmal die besonders speziellen Features des Autos. Lange Rede, kurzer Sinn: Es gibt einiges zu testen. Ich für meinen Teil bin von Obengenanntem bereits sehr begeistert. Das Fahren mit dem neuen Mercedes EQB stellt sich als sehr angenehm heraus.

Zu Hause in der Tiefgarage angekommen, blinkt die Parklückensuche auf, um nachzufragen, ob das Auto selbstständig par-

kieren soll. Kurzes Zögern. Aber doch. Wir trauen uns. Das Steuerrad dreht sich von allein. Vor- und Rückwertsgang wechseln sich wie aus Zauberhand ab. «Bremsbereit halten», heisst es auf dem Boardcomputer, doch das ist eigentlich nicht nötig. Die Sensoren haben alles im Griff. Eben doch keine Magie, bloss Technologie. Dies beweisen auch die nachfolgenden Versuche, dieses automatische Parkieren zu wiederholen. Der klassische Vorführeffekt tritt dann aber doch auf. Die Parklücken werden, als wir es darauf anlegen, nicht erkannt. Ob es Versagen der Technologie oder der ausführenden Person ist, darüber lässt sich an dieser Stelle natürlich streiten.

Keine Unstimmigkeiten gibt es dafür bei der automatischen Sitzeinstellung oder dem Koppeln von Fahrzeug und Handy. Bleiben wir aber bei den Sitzen. Das Interieur des Fahrzeugs ist optisch sehr edel gewählt. Die roten Nähte verleihen den bequemen Ledersitzen eine sportliche Note. Ganz AMG eben. An diesem eher kühlen Wochenende der Testfahrt kam natürlich auch die Sitzheizung zum Einsatz, welche sich übrigens je nach Aussentemperatur von alleine aktiviert.

Als Vorbereitung auf eine weitere Strecke stecken wir den Mercedes EQB an einer Schnellladestation in Chur an. Nach etwa einer Stunde steht der Akku wieder auf 100 Prozent. Mit der Reichweite von angezeigten 320 Kilometern müssen wir uns an unserem Zielort um einen Energienachschub für die Rückfahrt kümmern. Dazu benutzen wir die App «Charge Point», welche uns von Riat Nuredini empfohlen wurde. Diese führt uns zu einer Ladestation. Von den Schnellen gibt es leider nicht an allen Orten welche. Das Laden an einer gewöhnlichen Station dauert viel länger. Etwa vier Stunden von 10 auf 80 Prozent. Als wir zum Auto zurückkehren, müssen wir zu unserer Enttäuschung feststellen, dass der Akku nicht geladen wurde. Also starten wir die Suche erneut. Das Finden und Bedienen der Ladestationen stellt sich schwieriger heraus als gedacht. Wir stimmen dem Verkaufsberater klar zu. «Elektroauto fahren ist Gewohnheitssache.» Alles in allem lässt sich zusammenfassen, dass der Mercedes EQB ein sehr angenehmes Fahrzeug ist. Die Fahrten sind ruhig und entspannt. Das Angebot der Ladestationen hingegen hat noch Verbesserungspotential.



Aufladen: An der Schnellladestation eine Pause einlegen.

TECHNISCHE DATEN

- Fahrzeugtyp: SUV mit vier Türen, Heckklappe und bis zu sieben Plätzen
- Masse: Länge 4.685 Meter, Breite 1.834 Meter, Höhe 1,667 Meter, Leergewicht 2303 Kilogramm, Kofferraumvolumen Fünfplätzer 495 bis 1710 Liter, Siebenplätzer 465 bis 1620 Liter
- Motor: Elektroantrieb, Leistung 292 PS, Drehmoment 520 Nanometer. Maximale Reichweite 423 Kilometer.
- Antrieb: Allrad
- Elektrik: Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 66,5 kW
- Fahrleistung: Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,2 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h
- Verbrauch: 21 kW/100km
- Preis: Basismodell 58 900 Franken, Testwagen 80 000 Franken
- Interieur: Ledernachbildung ARTICO

MEINUNG DES GARAGISTEN

«Super!» So die Reaktion vom Verkaufsberater Riat Nuredini auf die Frage nach seiner Meinung zum Testwagen.

Mit solch einem Auto ändere sich die Einstellung zum Fahren, wenn man sich hinter Steuer setzte. «Wenn man ein Elektroauto fährt, wird einem der Verbrauch wichtiger als die Emotion beim Fahren. Das Ziel ist es, so weit wie möglich fahren zu können und nicht so schnell wie möglich», klärt der Autokenner auf. Selbst setze er sich immer wieder gerne in den Mercedes EQB.

Und für wen eignet sich dieses Auto? Grundsätzlich für alle. Zumindest laut Riat Nuredini. Mit einer Reichweite von circa 350 Kilometer kommt man gut von A nach B, auch wenn man viel unterwegs ist. Elektroauto fahren ist Gewohnheitssache. Man muss sich daran gewöhnen, die Route so zu planen, dass auf der Strecke die eine oder andere Ladestation zu finden ist. Dazu gibt es aber diverse Apps, die einem Standorte von Ladestationen aufzeigen.

Ein grosser Mehrwert – wie der Autoexperte findet – ist die Möglichkeit, den Fünfplätzer zu einem Siebenplätzer aufzustocken. Auch die verstellbare Rückbank sorgt für mehr Komfort. Nicht zu vergessen, die ganzen technischen Highlights, die der Mercedes EQB mitbringt. Endlose Features, welche einem beim Fahren unterstützen können und für ein angenehmes Erlebnis sorgen.



Praktisch und schön: Das Interieur des Mercedes EQB ist sehr edel und bequem. Auch die Technologie lässt keine Wünsche offen.

DER MERCEDES EQB IM ÜBERBLICK

OPTIK

Der schwarze SUV kommt sehr elegant daher. Die silbernen Details runden das Bild ab. Auch das Interieur ist sehr edel gestaltet mit den Sitzen mit Ledernachbildung und den Roten Nähten. Der Mercedes EQB hat eine sehr praktische Grösse, welche angenehme Fahrten und einfaches Parkieren ermöglicht.



KOMFORT

Die verschiebbare Rückbank und der grosse Kofferraum sorgen für viel Platz und Komfort dort wo es gerade benötigt wird. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich benutzerdefiniert verstellen. Zudem lassen sich zwei weitere Sitze einbauen, wodurch der Fünfplätzer zum Siebenplätzer wird. Mit dem Mercedes EQB 350 sind ruhige und sichere Fahrten garantiert.

VERBRAUCH

Die Batterie des Mercedes EQB 350 hat eine Kapazität von 66.5 kWh. Mit einer Ladung von 100 Prozent, könnte man 423 Kilometer zurücklegen. Dies natürlich nur bei höchst kontrolliertem Fahrstil und anderen Einflüssen.

PREIS/LEISTUNG

Das Basismodell des Mercedes EQB 350 ist für 58 900 Franken erhältlich. Unser Testfahrzeug mit diversen Extras kostet 80 000 Franken. Wer ein elegantes Elektrofahrzeug mit vielen verschiedenen Highlights wünscht, findet im Mercedes EQB 350 eine bequeme und preiswerte Lösung.

Anzeige

EQB

THIS IS FOR NEW DIMENSIONS.

Der grosszügige Innenraum des vollelektrischen EQB passt zu Ihrem Leben. Und das auch, wenn Sie Ihre Pläne mal ändern – dank seinem flexiblen Sitzkonzept mit bis zu sieben Sitzen und dem grossen Laderaum. Entdecken Sie jetzt den emissionsfreien EQB.

Jetzt bei uns Probe fahren

EQB 350 4MATIC, 292 PS (215 kW), 21,0 kWh/100 km, Energieeffizienz-Kategorie: A.

RING GARAGE SAGA

Ringstrasse 5–9, 7007 Chur, Tel. 081 287 11 11, info@ringgarage.ch, www.ringgarage.ch



Es ist eine Premiere für mich – zum ersten Mal ein «reines» Elektroauto. Bisher hatten sich meine Erfahrungen auf Hybrid-Fahrzeuge beschränkt. Nun also der Volvo C40 P8 Twin Recharge AWD von der Emil Frey Garage in Chur. Das Auto ist ein Kraftpaket mit 408 PS. Zwei Elektromotoren – einer vorne und einer hinten – treiben den Wagen an. Doch würde man bei den meisten herkömmlichen Benzinern diese Kraft auch hören, ist bei diesem Volvo natürlich das Gegenteil der Fall. «Läuft der jetzt schon?», so meine bange Frage an Verkaufsberater Marcel Leibundgut.

Es wird nicht das letzte Mal sein, dass ich mich das an diesem Tag frage. Die Stille selbst bei höheren Geschwindigkeiten respektive, wenn man mal ordentlich das Gaspedal drückt und der Volvo seine ganze Kraft entwickelt, das ist für einen Elektroauto-Anfänger tatsächlich einer der markantesten Eindrücke. In nur 4,7 Sekunden beschleunigt das Auto von 0 auf 100. Allerdings sollte man das nicht zur Regel machen, denn sonst erreicht man die mögliche Reichweite von 449 Kilometern ganz sicher nicht.

Stand Volvo in früheren Zeiten lange für ein eher bieder-schnörkelloses Design, so erfreut der sportliche Crossover mit seiner schlanken Silhouette, einer eleganten Dachlinie und einer modernen – übrigens lederfreien – Innenausstattung. Der Clou ist der Bordcomputer. Der bietet unter an-

derem integrierte Google-Services. Das beinhaltet nicht nur Google Maps, sondern ebenso Google-Assistent und Verbindung zu Google-Play. Und ich weiss nicht, wie es Ihnen geht – ich finde, dass ein reines Klangerlebnis das Autofahren noch schöner macht. Und wer sich ein wenig mit Lautsprecher-Anlagen auskennt, der kennt den Namen Harmon Kardon. Herzstück dieses Premium-Sound-Systems ist ein digitaler 600-Watt-Verstärker in Kombination mit 13 Hi-Fi-Lautsprechern, einschliesslich eines belüfteten Subwoofers. Das ist eine Akustik wie im Konzertsaal. Vom Parkplatz der Emil Frey Garage in Chur geht es erst einmal auf die Autobahn in Richtung Norden. Und hier probiere ich gleich einmal einen Tipp von Marcel Leibundgut aus: den Tempomat. Gut, den kenne ich auch aus anderen Autos. Und habe gedacht, das ist etwas für leere amerikanische Highways, aber nichts für den dichten Verkehr in der Schweiz. Aber weit gefehlt. Denn dieser Tempomat denkt mit. Stelle ich ihn auf Tempo 120 und nähere mich einem langsamer fahrenden Lastwagen, wird die Geschwindigkeit automatisch angepasst. Wechsle ich dann auf die linke Spur, beschleunigt der Wagen automatisch wieder bis Tempo 120. Das ermöglicht ein herrlich entspanntes, fast schon «halbautomatisches» Fahren.

Noch entspannender ist die nächste Variante: One Pedal Drive. Beim One-Pedal-Driving beschleunigt und bremst der Fah-

rer oder die Fahrerin das Auto mit nur einem Pedal. Drückt man das E-Pedal, beschleunigt das Fahrzeug, lässt man es los, bremst das Auto automatisch – bis zum Stillstand. Daran muss man sich zunächst ein bisschen gewöhnen und sollte es vielleicht nicht gerade auf einer viel befahrenen Strecke ausprobieren. Denn geht man, wie sonst, abrupt vom Gas, um zu bremsen, führt das beim One-Pedal-Driving logischerweise zu einer Vollbremsung. Aber hat man es einmal «drauf», fragt man sich, wieso man eigentlich früher so viele Pedalen gebraucht hat, um Auto zu fahren.

Erwähnt werden sollte auch noch die Sicherheitsassistent. Das Auto hat zwar ohnehin «bequeme» Abmessungen. Mit den vier Kameras, die eine 360-Grad-Ansicht bieten, und seitlichen Sensoren, die auf Hindernisse neben dem Fahrzeug aufmerksam machen, kann man auch auf engstem Raum stressfrei parkieren. Der Clou ist die «Vogelperspektive», mit der man wie von einer Drohne eingefangen, das Auto von oben sieht. Mit einem kleinen humorvollen «Haken» – nämlich wenn die Beifahrerin auf dem Display sieht, dass das jetzt nicht gerade die Optimalposition ist. «Du stehst schief», heisst es dann mit einem nur ein bisschen schadenfrohen Lächeln im Gesicht.

Die Fahrt mit diesem Volvo hat grossen Spass gemacht. Das ist ein rundum gelungenes Auto!



Grosszügig: Das E-Auto bietet viel Platz und Komfort.

Bilder Uwe Oster

DIE MEINUNG DES GARAGISTEN

«Das ist ein tolles Auto. Muss ich noch mehr sagen?», fragt Marcel Leibundgut von der Emil Fray Garage in Chur. Tatsächlich wäre der Volvo C 40 P8 Twin Recharge AWD damit zwar durchaus schon treffend beschrieben. Aber natürlich würde ich gern noch mehr darüber erfahren.

Der Volvo C 40 P8 Twin Recharge ist das zweite vollelektrische Auto des schwedischen Herstellers. Besonders begeistert ist Leibundgut vom One Pedal Drive. Der hat nicht nur die im nebenstehenden Beitrag beschriebenen Vorteile beim Fahren, sondern hilft, auch noch zusätzlich Strom zu rekuperieren. Neu ist bei den aktuellen Modellen, dass das Infotainment-System auf Android aufgebaut ist und das Infosystem von Google übernimmt, inklusive Google-Maps und allen weiteren zur Verfügung stehenden Google-Tools.

Hervorheben möchte Marcel Leibundgut die zur Verfügung stehenden Sicherheitssysteme: «Da ist wirklich alles enthalten.» Dazu gehören vier Kameras, die eine 360°-Ansicht bieten. Und der Cross Traffic Alert mit automatischer Bremsfunktion unterstützt den Fahrer, wenn er mit eingeschränkter Sicht zurückgesetzt. Das System kann Fahrzeuge erkennen, die sich im rückwärtigen Bereich nähern, und bei Bedarf die automatische Bremse betätigen.

TECHNISCHE DATEN

- Fahrzeugtyp: Crossover mit vier Türen, Heckklappe und fünf Plätzen
- Masse: Länge 4.44 Meter, Breite 1.87 Meter, Höhe 1.59 Meter, Leergewicht 2207 Kilogramm, Kofferraumvolumen 413 Liter im Heck plus 31 Liter Stauvolumen unter der Fronthaube. Anhängelast ungebremst 750 kg, gebremst 1800 kg.
- Motor: Elektroantrieb, Leistung maximal 408 PS, Drehmoment 660 Nanometer. CO₂-Wert 0 g/km, maximale Reichweite 449 Kilometer.
- Antrieb: Allrad
- Elektrik: Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 78 kWh
- Fahrleistungen: Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4,7 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 180 km/h
- Verbrauch: 20,7 kWh/100 km
- Preis: Basismodell 53 800 Franken (als Frontantrieb), Testwagen (Topmodell mit Allradantrieb) 67 520 Franken.



Ein Auto zwischen den Klassen: Der Crossover verbindet Eleganz und Sportlichkeit.

DER C40 RECHARGE IM ÜBERBLICK

OPTIK

Der Volvo C 40 wird als Crossover bezeichnet, also ein Auto «zwischen allen Klassen» – aber das im positiven Sinn. Denn tatsächlich: Wem die meisten SUVs zu wuchtig sind und die meisten Limousinen zu bieder, für den ist dieser Autotyp und besonders dieser Volvo ideal.

VERBRAUCH

Die Batterie hat eine Kapazität von 78 kWh. Vollgeladen ergibt das eine mögliche Reichweite von 449 Kilometern. Das ist aber natürlich abhängig von verschiedenen Faktoren. Auch sollte man extreme Ladestände, also 0 oder 100 Prozent möglichst vermeiden. Denn eine komplette Voll- oder Entladung des Akkus schadet den Lithium-Ionen-Zellen. Der ideale Ladestand sollte zwischen 20 und 80 Prozent liegen.



KOMFORT

Das moderne Design im Volvo C 40 wirkt stimmig. Die lederfreie Innenausstattung ist bequem, die Beinfreiheit auch im Fond sehr gut. Die hohe Sitzposition ist nicht nur angenehm, sondern ermöglicht zudem einen sehr guten Überblick. Das moderne Luftreinigungssystem fängt bis zu 80 Prozent der gefährlichen kleinen Schwebstaubteilchen auf, die in den Fahrzeuginnenraum gelangen könnten.

PREIS/LEISTUNG

Der Volvo C40 ist ab 53 800 Franken erhältlich. Das Fahrzeug, das wir getestet haben (Allradantrieb), kostet mit der exklusiven Ausstattung 67 520. Dafür bekommt man ein rundum gelungenes Auto, das viel Fahrspass kombiniert mit einem grossen Sicherheitsgefühl und der Freude darüber, CO₂-neutral unterwegs zu sein.

Anzeige



VOLVO SWISS PREMIUM®
10 JAHRE/150 000 KM GRATIS-SERVICE
5 JAHRE/150 000 KM VOLL-GARANTIE

Volvo Swiss Premium® Gratis-Service bis 10 Jahre/150 000 Kilometer, Werksgarantie bis 5 Jahre/150 000 Kilometer und Verschleissreparaturen bis 3 Jahre/150 000 Kilometer (es gilt das zuerst Erreichte).
Abgebildetes Modell enthält ggf. Optionen gegen Aufpreis.

V O L V O

Der neue Volvo C40 Recharge.

Unser rein elektrischer Crossover.

Entdecken Sie unsere Interpretation von respektvollem Luxus. Der neue vollelektrische Crossover mit Allradantrieb ist gleichzeitig der erste zu 100 % lederfreie Volvo. Und sollten Sie einmal Ihr Smartphone vergessen, ist das kein Grund mehr, umzudrehen. Denn dank Android Automotive OS inkl. Google Assistant sind Sie jetzt auch ohne Smartphone jederzeit vernetzt.

Besuchen Sie uns und erfahren Sie mehr.



EMIL FREY CHUR

Rossbodenstrasse 10
7000 Chur

Tel. 081 286 75 75
emilfrey.ch/chur

