

## TESTFAHRER



Der Mercedes EQE 350+ sieht nicht nur gut aus, er hat auch Ausdauer.

Bilder Ruedi Gubser

# Ein cooles Auto

Mit dem EQE 350+ elektrisiert Mercedes nun auch die Business-Klasse. Das ist den Stuttgartern gelungen. Man fühlt sich sehr gut aufgehoben.

Von Ruedi Gubser

**C**ool. Ich mag dieses Wort als Erklärung für etwas, das man gut, schön oder toll findet, eigentlich nicht. Aber dennoch: Der Mercedes EQE sieht cool aus. Andere würden vielleicht noch ein Wort benutzen, das mit «g» beginnt. Das mag ich noch weniger. Ein Hingucker ist der EQE allemal. Er orientiert sich an der traditionellen gehobenen Mittelklasse von Mercedes – der E-Klasse. Wie ein E-Klasse-Auto sieht der EQE aber dennoch nicht aus. Das muss er auch nicht. Der EQE ist schliesslich eine rein elektrische Limousine. Und deshalb kommt er betont aerodynamisch daher und nutzt den niedrigen CW-Wert von 0,22 als optisches Stilmittel. Mit seiner tropfenförmigen, geschlossenen Nase sieht der EQE klar wie ein Elektroauto aus. EQE und E-Klasse ähneln sich dennoch – bei Grösse, Raum und Preisgestaltung.

### Federleicht trotz 2,4 Tonnen

Einmal unterwegs bewegt sich der EQE so, wie er aussieht – wie ein Raumschiff, gefühlt ohne Bezug zum Boden. Das Fahrwerk ist betont sanft und komfortabel abgestimmt. Kombiniert mit der präzisen Lenkung ergibt sich ein entspanntes und geschmeidiges Fahren. Es fühlt sich an, als ob man mit dem EQE federleicht unterwegs ist. Dabei wiegt die Elektro-Limousine fast 2,4 Tonnen. Vor ein paar Jahren hätte ein solches Gewicht für Stirnrunzeln gesorgt und wäre eher

einem übergewichtigen SUV zugeteilt worden als einer windschnittigen Limousine. Heute ist ein solches Gewicht bei einem Elektro-Auto nicht mehr ungewöhnlich. Denn für hohe Reichweiten benötigt man in einem Elektroauto nun einmal einen riesigen Akku. Im Falle des EQE speichert er 90,56 kWh Strom netto und wiegt 557 Kilogramm. Diesen «Speicherklötz» hat Mercedes beim EQE in die Bodenplatte eingebaut. Sein enormes Volumen verschiebt den Fussboden und alle Sitzplätze ein spürbares Stück nach oben. Mit einer allgemein sanft nach hinten geneigten Sitzposition gelingt es EQE, das Defizit in der Höhe in der Fahrzeuglänge zu verteilen. Aber auch die Passagiere in der zweiten Reihe haben genügend Platz und können sehr bequem sitzen.

Mit der Hinterachslenkung werden die Räder im Heck um über zehn Grad eingeschlagen. Das macht den EQE deutlich beweglicher als das E-Modell. Innerorts und beim Rangieren bei Parkplätzen ist der EQE ausgesprochen wendig. Der Parkassistent kommt gut in Parklücken. Dabei lenkt der Wagen nicht nur selbstständig, sondern bremst und beschleunigt auch automatisch.

### Grosse Reichweite

Punkten kann der EQE auch mit seiner Reichweite. 650 Kilometer gibt Mercedes an. Damit man so weit kommt, müsste



Das Cockpit ist sehr übersichtlich – und gegen Aufpreis gibts einen separaten Bildschirm für den Beifahrer.

man allerdings alle «stromfressenden» Geräte wie beispielsweise die Klimaanlage oder das Radio ausschalten und auf der Autobahn mit 100 Stundenkilometern fahren. Realistisch sind rund 550 Kilometer. Für eine Fahrt ins Tessin und zurück reicht das aber allemal. Und muss einmal «nachgetankt» werden, erledigt das der EQE an einer Ladestation in rund zehn Minuten.

### Schlauer Kerl

Freude macht, wie der EQE auf Wunsch des Fahrers beschleunigt, segelt oder rekuperiert. Und wenn der Fahrer nicht aktiv eingreift, regelt das Auto alles automatisch. Dafür sorgt der Eco Assistent.

Das schlaue System passt die Rekuperation den Verkehrsverhältnissen an. Je nach Situation wird schwächer oder stärker verzögert, beispielsweise wenn der EQE auf ein vorausfahrendes Auto aufläuft, sich eine scharfe Kurve oder eine Kreuzung nähert. Ein vorausfahrendes Auto erkennt der EQE per Kamera und Radar.

Die Fahrerkanzel wurde praktisch eins zu eins aus dem EQS übernommen. Neben den beiden Basis-Konfigurationen mit je zwei separaten Bildschirmen in verschiedenen Grössen wartet ganz oben in der Preislise der Hyperscreen. Das 141 Zentimeter breite Glaspanel beherbergt drei Bildschirme. Der dritte ist für den

Beifahrer-Platz gedacht und nur dann aktiv, wenn dort jemand sitzt. Der Clou dabei: Auf dem dritten Bildschirm können Filme abgespielt werden. Der deaktiviert sich jedoch sofort, sobald der Fahrer seinen Blick auf den Film richtet. Über Sinn oder Nutzen dieses dritten Bildschirms kann man sich seine eigenen Gedanken machen. Im EQE kommt ein Infotainment der neuesten Generation zum Einsatz. Es ist lernfähig und mit einer guten Sprachsteuerung ausgestattet. Und der Assistent kennt auch Witze: «Welcher Hund rennt immer in die Ecke, wenn es an der Haustüre klingelt? Der Boxer.»

Es macht wirklich Spass, mit dem EQE 350+ unterwegs zu sein.

### Test-Fahrzeugdaten

Marke: Mercedes  
Modell: EQE 350+  
Motor/Antrieb: Elektromotor, maximale Leistung 214 kW/292 PS  
Verbrauch: 16,5 kWh/100 km  
Antrieb: Heckantrieb  
Türen/Sitzplätze: 5/5  
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h  
Leergewicht: 2385 kg  
Kofferraumvolumen: 430 Liter  
Masse: Länge 4,946 m/Breite 1,961 m/Höhe 1,51 m  
Preis Testfahrzeug: Fr. 120 290,-

INSERAT



# Garage Milt AG in Glarus. Ganz in Ihrer Nähe.



GARAGE **MILT** GLARUS

Kirchweg 88-90, 8750 Glarus  
Tel. 055 640 27 27, [www.milt.ch](http://www.milt.ch)

## TESTFAHRER



Durch seine SUV-artige Form wirkt der neue Renault Megane E-Tech Electric präsent und mächtig.

Bilder Ruedi Gubser

# Ein Megavergnügen

Renault Megane E-Tech Electric. Der Name ist etwas lang geraten. Lang ist aber auch die Liste der Vorzüge des Franzosen.

Von Ruedi Gubser

Welche Sprache wird in der Sauna gesprochen?» «Schwitzer-Tüütsch.» Der Renault Megane E-Tech ist ein lustiges Auto. Auf Wunsch erzählt Google-Assistent sogar einen Witz. Der elektrische Spassvogel aus Frankreich kann aber deutlich mehr als bloss lustig sein. Er ist auch freundlich. So begrüsst er auch den Fahrer beim Herantreten zum Auto und klappt die Türgriffe auf der Fahrer- und Beifahrerseite aus, als ob er sich auf die bevorstehende Ausfahrt freute, so wie ein Hund wedelt, wenn er vom Herrchen oder Frauchen ausgeführt wird.

Auf eine Fahrt darf sich aber nicht nur der Megane selbst freuen. Es ist mehr als nur Fahren, es ist ein geräuschloses Gleiten. Bodenebenheiten und Fugen federt er geschmeidig ab. Mit dem Tempo kommt sogar eine gewisse Flauschigkeit dazu, die von einem angenehmen Geräuschniveau begleitet wird. Renault hat viel dafür getan, den Innenraum zu dämmen. Selbst bei zügiger Autobahnfahrt hält sich das Windrauschen in sehr erträglichem Rahmen. Angetrieben wird der Megane E-Tech über die Vorderräder. Beim starken Beschleunigen kann es an der leichtgängigen und direkt übersetzten Lenkung schon etwas zerren und zupfen. Aber wenn nötig greift die Elektronik rasch helfend ein. Trotz der Flauschigkeit kommt beim Megane E-Tech die Sportlichkeit nicht zu kurz, und man kann mit ihm auf Landstrassen oder bei Passfahr-



Im Innern überrascht der Megane E-Tech mit viel Beinfreiheit.

ten ganz schön Spass haben. Nicht so spassig ist das Rückwärtsfahren. Aus einer Parklücke herausmanövrieren, ist mit allen Assistenzhilfen gut machbar, aber auf einer schmalen Bergstrasse rückwärts zur nächsten Ausweichstelle zu fahren, wird beim äusserst kleinen Heckfenster – es ist schon beinahe ein Wunder, dass die Designer noch Platz für ein solches gefunden haben – zur Herausforderung. Der elektronische Display-Rückspiegel hilft aber auch hier mit.

#### Kurz geraten

Freude bereitet ebenfalls das Outfit. Dem Trend der Zeit folgend ist der neue Mega-

ne E-Tech kein konventionelles Kompaktauto mehr, sondern eher ein Cross-over mit etwas mehr Bodenfreiheit und leicht erhöhtem Sitzniveau. Durch seine SUV-artige Form wirkt er präsent und mächtig. Dabei ist er mit exakt 4,2 Metern ganz schön kurz geraten. Auf den nach wie vor angebotenen Megane-Fünftürer mit Verbrennungsmotor fehlen ihm 16 Zentimeter, was aber innen kaum auffällt. Denn die Kombination aus dicht gepackter Leistungselektronik und kompaktem Vorderradantrieb unter der Fronthaube sowie der sehr flachen Lithium-Ionen-Batterie im Fahrzeugboden lässt besonders vorne viel Platz. Von der flachen Batterie

profitieren auch die Fondpassagiere, die aufgrund des recht grossen Abstandes der Sitzfläche zum Fahrzeugboden eine entspannte Sitzhaltung geniessen. Das hat übrigens mein Sohn mit seinen 1,86 Metern Körperlänge bestätigt. Als ich ihm das Auto zeigte, setzte er sich als Erstes in die zweite Reihe und stellte zufrieden fest: «Das passt. Es hat genügend Platz. Ich kann bequem sitzen.»

Sicht- und erlebbar wird der Fortschritt im neuen Megane am Google-basierten, vernetzten Bedien- und Infotainmentsystem Open R Link. Navigation, Telefon, Fahrzeugfunktionen lassen sich leicht und schnell steuern, auch dank dem grossen und hoch positionierten Touchdisplay, und dem verständigen Google-Assistenten, der auf das Wort gehorcht – und nicht nur Witze erzählen kann.

#### Bremsen am Lenkrad

Es mag zwar Elektrokompakte geben, die mehr protzen können als der neue Renault Megane E-Tech Electric. Doch mit der 160 kW/218 PS und bis zu 300 Newtonmetern kräftigen Induktionssynchronmaschine, gespeist durch einen Nettoenergie-Vorrat von 60 kWh, hängt der Megane Electric auf unserer Testfahrt stets gierig am Pedal und lässt dennoch mit einer Ausdauer von 450 Kilometern sein Effizienzpotenzial durchblicken. Dazu tragen auch die gut per Wippen am Lenkrad anpassbare Rekuperationsleis-

tung sowie die energiesparend klimatisierende Wärmepumpe bei. Die Rekuperation wird natürlich ebenfalls aktiv, wenn man aufs Bremspedal steigt, aber Bremsen per Lenkradwippen ist cooler. Die Ladezeit der Batterie beträgt für den Megane E-Tech bei einer Schnellladestation 42 Minuten. Das ist der Bestwert in seiner Kategorie.

«Welches Getränk bevorzugen die Chefs?» «Leitungswasser.» Eines darf man nach der Testfahrt feststellen: Mit dem Google-Assistenten und dem Renault Megane E-Tech Electric wird einem nicht langweilig.

#### Test-Fahrzeugdaten

Marke: Renault  
Modell: Megane E-Tech Electric  
Motor/Antrieb: E-Tech EV60 Optimum Charge 100 Prozent elektrisch, maximale Leistung 160 kW/218 PS  
Verbrauch: 17,3 kWh/100 km  
Antrieb: Frontantrieb  
Türen/Sitzplätze: 5/5  
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h  
Leergewicht: 1783 kg  
Kofferraumvolumen: 440 bis 1332 Liter  
Masse: Länge 4,20 m/ Breite 1,77 m/ Höhe 1,50 m  
Basispreis: Fr. 46000.-  
Testfahrzeug: Fr. 48550.-

INSERAT



**freihof garage ag**  
koller näfels  
freihofgarage.ch 055 618 44 88