

## Der Fahrbericht



Mercedes-Benz EQS

## Die Ruhe vor dem Stern

Dieser feine Mercedes hebt das Fahren im Elektroauto auf eine neue Ebene der Emotion. Laden auf der Fernfahrt gelingt relativ gut. Trotzdem würden wir die S-Klasse wählen.

Von Holger Appel

Die Würfel sind wohl gefallen. Das EU-Parlament setzt allein auf das Elektroauto, 2035 soll es so weit sein. Das wirft Fragen auf: Was bis dahin kaufen? Wann umsteigen? Wer kann sich das leisten? Was wird aus den Plug-in-Hybrid genannten Kombinationen aus Elektro- und Verbrennungsmotor? Die letzte Frage stellt Mercedes mit seinen 100 Kilometer weit elektrisch fahrenden Plug-ins selbst. Die nach dem Preis geht im Bestreben, sich noch stärker als Luxusanbieter zu etablieren, unter. Alle anderen soll der EQS beantworten.

EQ steht für die elektrischen Modelle, S für S-Klasse. Gebaut wird das unter Strom stehende Topmodell wie das traditionsreiche Original in Sindelfingen. Der EQS ist ein eigenwilliges Auto, stattdessen 5,22 Meter lang und 2,5 Tonnen schwer. Das gezogene Dach fließt fast nahtlos über die Motorhaube in einen gewöhnungsbedürftigen Grill. Über Geschmack lässt sich streiten. Keine zwei Meinungen

kann es zur Übersichtlichkeit geben. Die dem Tropfen angenäherte Form schafft das aerodynamischste Serienauto der Welt. Doch die Aussicht vom Fahrersitz ist schlecht. Leicht werden Radfahrer oder Fußgänger schräg vorn übersehen, besser, man schaut vor dem Abbiegen doppelt hin. Die Sonneneinstrahlung ist stark. Wir vermissen Haltegriffe am Dach und finden die runden Luftdüsen unnötig billig wirkend. Außen sind statt stabiler Bügelgriffe bündige eingelassen, die bei Annäherung ausfahren. Sie sind elegant hinterleuchtet und bestimmen dem Design zuträglich, fühlen sich aber plump an. Im Testwagen versagte der Griff der Fahrertür den Dienst, weshalb wir sie über die Tage von innen öffneten. Gestört haben uns die unzureichende Verteilung des Wischwassers während der Fahrt, das zu kurz ausleuchtende Abblendlicht, die träge Fernlichtautomatik, Spiegelungen in Front- und Heckscheibe. Einmal schloss das Seitenfenster von Geisterhand, einmal löste die Notbremse ansatzlos am

Kreuzverkehr aus. Der ohnehin stets surrende Antriebsstrang piff im Testwagen bei 110 km/h. Wir sind leicht irritiert und vermuten Anfangsschwierigkeiten.

Die Maläisen sind vergessen, beginnt die große Fahrt. Mit der Eleganz rahmenloser Scheiben, feinem Material, raumgreifendem Ambientelicht, einzigartigem Panorambildschirm und stilvoller Einrichtung zieht der EQS in seinen Bann. Auf den wohligen Vordersitzen noch mehr als auf der relativ nüchtern eingerichteten Rückbank. Wir haben uns schockverliebt in die frisch-gediegene Atmosphäre. Der Antrieb fügt sich formidabel, er gibt seine schier endlose Leistung mit beeindruckender Souveränität ab. Das fulminante Beschleunigungsvermögen mag zur Demonstration schick sein, meist überwiegt Freude an anstrengungsloser Überlegenheit. Sie passt wunderbar zum Gedanken einer allem Profanen entfliehenden Luxuslimousine.

Glaube niemand, die Konstruktion eines Elektroautos sei simpel. Jedenfalls nicht auf schwäbischem Niveau. Der Beispiele gibt es viele, eines ist der Kompressor für die Luftfederung. Er hat ein eigenes Gehäuse, damit die Insassen von seiner verdichtenden Tätigkeit nichts spüren. Ruhestörungen durch Neben- und Windgeräusche sind unerwünscht, ein Verbrennungsmotor überdeckt mehr, als man denkt. Im EQS verdient die Abschottung fünf Sterne, der Langstreckenkomfort ist überragend. Die heimelige Atmosphäre hat tiefenentspannende Wirkung. Uns dösen auf Strecke des Öfteren Mitfahrer weg, aber einen derartigen Schlafwagen von Frankfurt nach Orléans haben wir noch nie erlebt. Wären nicht Stopps zum Laden notwendig gewesen, hätte die ganze Baggage bis ans Ziel durchgeträumt.

Laden auf Fernfahrt ist ein großes Thema im Elektroauto, um nicht zu sagen eine große Hürde. Im EQS nicht. Sein Bordcomputer berechnet je nach am Ziel gewünschter Restreichweite erforderliche Zwischenstopps und führt über die Navigation automatisch dorthin. Das gelingt vorbildlich. Es gibt Modelle, die derlei nicht beherrschen, wer unserem Rat vertraut, lässt die Finger von ihnen. Allerdings rechnet der Rechner im EQS freundlich, wer sich auf die von ihm emp-

fohlene Ladedauer verlässt, fährt später womöglich eine Weile im Schnecken-tempo, um anzukommen. Wir empfehlen, jeweils fünf Minuten länger zu laden als angegeben, das schafft Sicherheit. Auch weil einmal alle Säulen besetzt waren und wir warten mussten. Und weil einmal die Säule defekt war. Der Testwagen lud bestenfalls mit 208 kW, je nach Füllstand auch mal mit 66 oder 138 kW. Das ist im Konkurrenzvergleich nur befriedigend. Gleichwohl haben wir die lange Fahrt unproblematischer empfunden, als sie oft gemacht wird. Auf 750 Kilometer Strecke haben wir eine Stunde an Ladesäulen verbraucht. Es wäre noch etwas knapper gegangen, aber wir brauchten einigen Rest im Akku, weil am Ziel keine Lademöglichkeit bestand. Wohl aber entdecken wir eine im Nachbarort, wo eine verlassen wirkende Säule ihr Dasein fristete, doch einwandfrei 22 kW einflößte und sich sogar wie sonst bei Tesla üblich automatisch mit dem EQS koppelte. Manchmal braucht es nur etwas Mut. Ausgereizt sind uns auf der Autobahn mit höchstens

140 km/h 420 Kilometer gelungen, über Land 500 Kilometer. Damit lässt sich schon was anfangen, der großen, entsprechend teuren und in der Produktion energieaufwendigen Batterie sei Dank.

Die Bedienung ohne Tasten ist gewöhnungsbedürftig, die Sprachsteuerung indes natürlich und gut, die Routenführung bestens. In Frankreich spricht die navigierende Dame Ortschaften akzentfrei aus, inklusive Sprachkursus: Nehmen Sie die A quatrevingt-cinq. So sammelt der EQS Sympathiepunkte, technisch und emotional hebt er das Erlebnis Elektroauto auf eine neue Ebene. Er hat nur ein Problem: die S-Klasse. Die fährt auf bestechend hohem Niveau, dicht, elegant, ausgereift, berührend. Ihre Motoren verlieren sich nicht in jener synthetischen Belanglosigkeit, zu der Elektromaschinen neigen. Ob das noch lange ein Kriterium bleibt, wissen wir nicht. Wir wissen aber, dass Mercedes mit Akribie alles an Stimmung in den EQS hineingezaubert hat, was möglich ist. Und wir trotzdem lieber eine S-Klasse kauften.

## Die Daten

## Mercedes-Benz EQS 580 4Matic

Empfohlener Preis 139 480 Euro

Preis des Testwagens 173 282 Euro

Zwei Elektromotoren, je einer an Vorder- und Hinterachse

Leistung 523 PS (385 kW),

maximales Drehmoment 855 Nm,

Lithium-Ionen-Batterie mit 107,8 kWh

Automatisches Getriebe mit einem Gang

Allradantrieb

Länge/Breite/Höhe 5,22/2,13/1,51 Meter,

Radstand 3,21, Wendekreis 10,90 Meter

Leergewicht 2620, zulässiges

Gesamtgewicht 3060 Kilogramm,

Kofferraumvolumen 610 bis 1770 Liter,

Anhängelast 750 Kilogramm

Reifengröße 265/40 R 21

Höchstgeschwindigkeit 210 km/h

Von 0 auf 100 km/h in 4,3 s

Verbrauch 22,9 bis 29,2, im Durchschnitt

27,0 kWh auf 100 Kilometer inklusive Ladever-

lust, 0 g/km CO<sub>2</sub>, bei einem Normverbrauch

von 17,7 bis 21,3 kWh, Reichweite im Alltag: Autobahn 420, über Land 500 Kilometer, Normreichweite 580 bis 695 Kilometer. Maximale Ladeleistung im Test 208 kW, Ladedauer am Schnelllader von 15 auf 80 Prozent je nach Wetter und Kondition des Akkus, im Test bei frühlingshaften Temperaturen 38 Minuten

**Komfort und Sicherheit** Automatisch schließende Türen, Bildschirme über die gesamte Breite des Armaturenbretts, Ambientelicht rundum, weiche Kissen an allen Kopfstützen, Hinterachslenkung, Navigationsführung zu Ladesäulen, Automatische Verbindung mit Ladesäulen, Burmester-Musik, kabellose Kopfhörer

## Die Anderen

Porsche Taycan 4S Cross Turismo

Flott, cool, teuer, 530 PS, ab 112 100 Euro

Tesla Model S Maximum Range

Vorreiter, verspätet, 670 PS, ab 97 000 Euro

Mercedes S 400 d 4Matic

Meistgekauft, S-klassig, 330 PS, 118 740 Euro

## Zum E kommt noch H2

Opel Vivaro jetzt mit Brennstoffzelle

Die Elektromobilität greift allmählich auch in der Welt der leichten Nutzfahrzeuge um sich. Nahezu sämtliche Anbieter von Lieferwagen für die „letzte Meile“ sind im Markt präsent, wie in „Technik und Motor“ vergangene Woche berichtet. Opel bietet zum Beispiel schon länger den elektrischen Vivaro an, der zudem schon Gast in der Redaktion war und auch an kalten Tagen eine Reichweite von knapp 300 Kilometern erreichte (F.A.Z. vom 5. Januar 2021). Jetzt hat Opel dieses Fahrzeug auf Brennstoffzelle umgerüstet und bietet es in Kleinserie an. Produziert wird der Wagen in Rüsselsheim, und weil Opel inzwischen zum Stellantis-Konzern gehört, wird es zudem Versionen mit Citroën- oder Peugeot-Emblem geben. Im Fall der reinen Elektriker (und Dieselfahrzeuge) ist das nicht anders.

In einer Brennstoffzelle wird, vereinfacht gesagt, Wasserstoff (H<sub>2</sub>) mit der Umgebungsluft fusioniert, daraus entsteht Strom, der dem Antrieb dient. Jedes H<sub>2</sub>-Auto ist also auch ein Elektroauto. Im H<sub>2</sub>-Vivaro treten drei Wasserstofftanks mit zusammen 4,4 Kilo Fassungsvermögen an die Stelle der Akkus, die Brennstoffzelle selbst wird vorn im Motorraum untergebracht. Eine Pufferbatterie ist stets nötig, sie kommt unter die Sitze. Mit 10,5 kWh ist sie besonders groß und kann sogar separat geladen werden, sodass ohne Wasserstoff eine Reichweite von knapp 50 Kilometern gegeben ist. H<sub>2</sub> kann im Prinzip so schnell wie Benzin getankt werden, das Tankstellennetz in Deutschland ist mit zurzeit 95 Stationen freilich noch dünn. Opel gibt die Reichweite mit 350 Kilometern an. Dass zur Not auch Strom geladen werden kann, ist gewiss ein Vorteil. Der Elektromotor ist der gleiche wie im Stromer, er liefert 100 kW, also 136 PS. Die erzielbare Höchstgeschwindigkeit ist auf 110 km/h limitiert.

Im Angebot sind zwei Längen, 5 und 5,30 Meter. Zuladen darf man eine Tonne, 250 Kilo mehr als im E-Vivaro. Wer lautlos liefern will: Der H<sub>2</sub>-Vivaro kann nur geleast werden, 700 Euro beträgt die Rate unter Berücksichtigung der staatlichen Förderung. Wasserstoff kostet zurzeit rund 1,30 Euro je Kilo, bei einem Verbrauch von 1,3 Kilo auf 100 Kilometer ergäbe sich momentan ein Vorteil gegenüber dem Betrieb mit Dieselkraftstoff. Die Ladekapazität in Litern entspricht den konventionellen Modellen, die zulässige Anhängelast ist mit einer Tonne angegeben. BORIS SCHMIDT

Leasen, nicht kaufen: H<sub>2</sub>-Vivaro

## Vier sind wieder da

Peugeot bringt 408 als Fastback-Coupé



Löwenmut: Peugeot 408 Foto Hersteller

Nicht nur im Autogeschäft gehört Klappern zum Handwerk. Aber Peugeot übertreibt es mit der Ankündigung seines neuen 408 vielleicht doch ein bisschen. Man stelle die Kreativität seines Teams unter Beweis und biete eine neue Fastback-Silhouette im C-Segment. Und der 408 sei der Erste seiner Art, sowohl in der Geschichte der Marke als auch auf dem Automarkt.

Das lassen wir mal so stehen und halten uns an die Fakten. Mit dem 408 belebt Peugeot die 4er-Reihe wieder, die 407-Limousine war 2011 vom Markt genommen worden. Stattliche 4,69 Meter ist der neue 408 lang, was Peugeot nicht daran hindert, von einem Kompaktwagen zu sprechen. Mit 2,79 Meter Radstand dürfen erfreuliche Platzverhältnisse erwartet werden, das Kofferraumvolumen beträgt 536 Liter, maximal sind es 1611. Gepäckstücke bis 1,89 Meter Länge passen unter die große Klappe, wenn die Rückbank umgelegt ist. Auf die aerodynamische Effizienz ist Peugeot stolz, der Luftwiderstandsbeiwert betrage niedrige 0,295.

Produziert wird der 408 in Mulhouse, für China wird er in Chengdu gebaut. Vier Motorvarianten wird es geben, eine davon ist eine rein elektrische, die aber einige Monate später folgt. Peugeot startet 2023 zunächst mit zwei Plug-in-Hybrid-Modellen mit 180 und 225 PS. Die Lithium-Ionen-Batterie hat eine Kapazität von 12,4 kWh. Geladen werden kann mit maximal 7,4 kW. Diese Kombinationen sind schon aus anderen Konzernmodellen wie dem Opel Astra bekannt. Gleiches gilt für die einzige pure Variante mit Verbrennungsmotor, die mit einem kleinen 1,2-Liter-Dreizylinder bestückt ist, der 130 PS leistet. Dieselmotore gibt es nicht. Alle drei Varianten haben Frontantrieb und eine Achtgangautomatik.

Bis zu dreißig Assistenzsysteme sind erhältlich, die von sechs Kameras und neun Radargeräten unterstützt werden. Das digitale und spezielle Cockpit ist abermals überarbeitet, auf Wunsch ist 3-D-Ansicht erhältlich, der zentrale Bildschirm lässt sich vollständig individualisieren. BORIS SCHMIDT

## Zwei Liter T

Der hinreißende Porsche Macan mit dem profanen Golf-Motor stellt die Sinnfrage / Fahrbericht

Dieser Bericht war eigentlich fertig. Eigentlich, weil wir dann eine goldene Journalistenregel durchbrochen haben, die da lautet: Ich recherchiere mir doch nicht meine Meinung kaputt. Der Besuch im Archiv und in der Datenbank von Porsche öffnet Augen für die Macht des Faktischen. In China sind Autos mit mehr als 2 Liter Hubraum kaum noch zulassungsfähig, Österreich oder Frankreich und nordische Länder schlagen mit Sondersteuern prohibitiv zu. So kommt es, dass in China 90 Prozent aller Macans mit Vierzylinder bestellt werden, rund um die Welt sind es 70 Prozent. Haben wir richtig gerechnet, ist der Macan mit Vierzylinder der meistverkaufte Porsche.

Eingedenk dieser Erkenntnisse fällt der Fahrbericht in zwei Teile. Wer Macan fahren möchte, wofür es einige und vor allem gute Gründe gibt, und nicht in Deutschland lebt, gehört zu den Mächtigen und Reichen oder fährt Vierzylinder. Wer sich in Deutschland lebend glücklich schätzen darf, liest nun den Satz, der eigentlich am Anfang stehen sollte: Der Macan ist ein überragendes SUV, aber bitte nicht mit diesem Golf-Motor.

Der holt aus besagten vier Zylindern und 2 Liter Hubraum 265 PS Leistung und 400 Nm Drehmoment. Das sind an sich brauchbare Werte, nur hat es der Maschinenraum mit fast zwei Tonnen zu tun. In Autobahnauffahrten, beim Überholen oder unter forschendem Gasfuß

dringen die Leiden des jungen Motors unerquicklich ans Ohr. Sobald die Fahrt geleitet, ist alles in guter Ordnung, was an den bemerkenswerten Grundqualitäten des vom zurückhaltender orientierten Audi Q5 abstammenden Macan liegt.

Aber Porsche hat natürlich noch immer eine Idee für frische Reize, die Auffächerung der Modellpalette betreibt wohl niemand so feingliedrig wie die

Zuffenhausener. Deswegen gibt es zur Basis nun ein T. Das steht für Touring, an früheren 911ern wurde es schon mal genutzt, dann vergessen, dort und am 718 wiederbelebt. Jetzt der Macan. Mit T rücken Anbauteile in Kontrastfarbe, mächtige Auspuffe, ein eigener Radsatz, sportlich geschnittene Sitze mit speziellem Design in den Blick. Das einen formidablen Kompromiss aus Sicherheit,

Komfort und Agilität findende Stahlwerk ist 15 Millimeter tiefergelegt und hat steifere Stabilisatoren. Wer will und sie nicht wie wir entblinder findet, kann erstmals im Vierzylinder eine Luftfederung bestellen. Die Bremsen packen kraftvoll zu, die Lenkung ist passgenau justiert, das ist Porsche in Bestform. Die Leistungswerte indes liegen mit dem Basismodell gleichauf, dank des serienmäßigen Sport-Chrono-Paketes beschleunigt der Macan T von 0 auf 100 km/h in 6,2 statt 6,4 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit von 232 km/h bleibt wie gehabt. Ob irgendwer im Alltag den Hauch zusätzlicher Schärfe herausfahren will und kann? Wir glauben eher an den Versuch serotoniner Verführung.

Mit 69 500 Euro lädt Porsche auf einen T. Für 5000 Euro Mehrpreis bekomme die Kundschaft Ausstattung im Gegenwert von 10 000 Euro sowie Dinge, die es nur hier gebe, heißt es. Für weitere 4000 Euro gibt es freilich den Macan S mit V6, der ist wirklich eine wunderbare Kombination. In unserem letzten Test, der aus 2019 datiert, konsumierte er 11,7 Liter, vermutlich wäre er mit technisch fortentwickelter Finesse heute etwas knausriger. Porsches Model T nahm nun 10,7 Liter zu sich. In Deutschland greifen 40 Prozent der Käufer zum Vierzylinder, die anderen genießen die noch attraktiveren Alternativen. Ein Glück, dass das hierzulande noch möglich ist. HOLGER APPEL



Überläufer aus dem Basislager gesucht: Porsche Macan T

Foto Hersteller