

MIT DEM E-BUS DURCH DEN WINTER

TESTBERICHT MERCEDES EQV



Bild 1: Solarstrom sollte schon sein.

Der Mercedes EQV ist „die erste elektrische Premium-Großraumlimousine mit Stern, ein idealer Alltagsbegleiter mit maximaler Variabilität und er stärkt das Vertrauen in die Elektromobilität“. So sieht der Stuttgarter Autokonzern sein Prunkstück, das wir für zwei Wochen testen durften. Und eines wurde bei den Testfahrten schnell sehr klar: Mit diesem etwas anderen E-Mobil ist es schwer, unerkannt zu bleiben.

„Unser EQV erfüllt eindrucksvoll höchste Ansprüche an Funktionalität und Variabilität und ist dabei 100 Prozent lokal emissionsfrei“, hatte Marcus Breitschwerdt per Presseinfo versprochen. Und weil der Leiter Mercedes-Benz Vans auch „souveräne Fahrleistungen, intuitive Bedienung und ein großzügiges

Raumangebot“ angekündigt hatte, waren wir mehr als gespannt, was da im Dezember 2021 per geschlossenem Fünftachs-Autotransporter angeliefert wurde. Denn wir wollten das Bussi mit maximal 3,5 Tonnen Fahrgewicht tatsächlich auf die Einsatzfähigkeit als „idealer Begleiter für Familien und Freizeitsportler“ überprüfen – ein weiteres Breitschwerdt-Verprechen.

Und um es vorweg zu nehmen: Ja, der Mercedes EQV hat das Zeug, eine Familie mit Kindern, Opa und Oma im Shuttle-Betrieb oder auf der Reise in den Urlaub zu begleiten. Die 150-kW-Elektromaschine summt in jedem Betriebszustand leise vor sich hin – Kleinkinder werden ja ansonsten oft durch Dieselgeknatter oder Ottogeheul aufgeschreckt.

Der EQV 300, den wir testen konnten, hatte die standardmäßige Ausstattung mit sechs Einzelsitzen. Bis zu acht dieser Stühle passen hinein; dann wird aber der Platz für Gepäck etwas knapper. Der Sechssitzer jedoch lässt auch Kinderwagen und sonst allerlei Material gut transportieren.

Doch auch das ist möglich: Durch das Zusammenschieben der in Schienen laufenden Sitze wird aus der „Premium-Limousine“ (Mercedes-Werbung) ratzfatz ein echter Transporter – egal ob für den Möbelkauf, oder für den Handwerksbetrieb, der auch mal Werkstücke durch die Gegend kutschieren muss. Und wenn es wirklich sein muss, können sogar längere Stücke durch das Panorama-Schiebedach ragen. Nur im kalten Winter oder bei strömendem Regen ist das keine gute Idee...

Es fährt sich souverän im EQV: Die hohe Sitzposition bietet einen guten Überblick über das, was vor einem liegt. Und trotz 5,14 Meter Länge und 2,25 Meter Breite lässt er sich sowohl auf Autobahnen, auf Landstraßen und in der Stadt sehr gut bewegen. Nur die kommunalen Parkplätze sind nicht wirklich für den EQV gedacht. Doch dank der Höhe – selbst mit Dachreling unter 2 Meter – „passt er in nahezu jede Tiefgarage“, meint Mercedes. Naja, von der Höhe schon. Aber ob auch die Parknischen wissen, dass auch noch ausgestiegen werden muss? Gottseidank hat der EQV hinten Schiebetüren, der Testwagen sogar zwei elektrische.

Apropos elektrisch: 90 Kilowattstunden (kWh) nutzbare Batteriekapazität hat der 3,5-Tonner. Die Batterie ist im Boden eingebaut – der Schwerpunkt liegt deshalb sehr tief, das ist gut für



Bild 2: Lenkradheizung gibt es nicht.

Der Mercedes-Benz EQV

Schnellladen in 45 Minuten

G.F. Händels Wassermusik **hören**
 Eine Folge der **Lieblingsserie genießen**
 Eine **Fussball** Halbezeit anschauen
Haare schneiden lassen
 Den **Wochenend-einkauf** erledigen
Mittagspause machen
 10 Kilometer laufen und **550 Kalorien verbrennen**

Mercedes-Benz EQV: Stromverbrauch kombiniert: 26,4-26,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km

Foto: Daimler-Benz

Bild 3: Was alles während des Schnellladens getan werden kann...

die Straßenlage. Aber 90 kWh bedeutet bei dem „kombinierten Stromverbrauch“ von 26,4 kWh/100 km auch: Mehr als 350 km Reichweite sind beim besten Willen nicht drin im Stromtank. Im kalten Wintertest war der Verbrauch weit jenseits der 30 kWh/100 km: Mehr als 250 km Fahrt am Stück sollten tunlichst nicht eingeplant werden. Positiv aber, dass das E-Bussi schnellladen mag. Und mit der Mercedes-Tankkarte kamen alle Ladesäulen in Nordbayern zurecht, an denen ich mein Ladeglück versucht habe.

Bei der Gelegenheit sei angemerkt: Ohnehin ist zu empfehlen, auf längeren Fahrten nach zwei Stunden eine Pause einzulegen. Das gilt für Touren mit Verbrennern wie für E-Driver. So haben wir an der (kostenlosen) Schnellladestation am Casino Bad Steben eine Tankpause für einen Spaziergang durch den verschneiten Kurpark genutzt. Und danach stand der EQV wieder voller Frei-Strom bereit für die Weiterreise. Von kostenfreien Benzintankstellen können Verbrennerfans dagegen nur träumen.

Fazit

Nach zwei Wochen EQV-Test: Tolles Auto für Familien, aber auch für Handwerker oder Kleinunternehmer (m/w/d) geeignet, die ein „Sowohl-als-auch-Fahrzeug“ wollen. Einen Kritikpunkt müssen wir trotzdem loslassen: Ein Fahrzeug der (Zitat) „Premiumklasse“ sollte eine Lenkradheizung, zumindest als Zubehör haben. Oder einen mitgelieferten Fellbezug für das lederbezogene Steuerrad – sonst gibt es klamme Finger.

Für viele ist das EQV-Bussi aber nichts. Außer das von Janis Joplin entliehene Gebet „Oh Lord, won't you buy me a Mercedes Benz“ würde erhört: Der Brutto-Wert des Testwagens lag nach Firmenangaben bei 102.787,44 Euro. Und auch der Netto-Listenpreis der Grundausstattung von 59.990 Euro liegt jenseits meiner Möglichkeiten.

ZUM AUTOR:

► *Heinz Wraneschitz*
Energieingenieur und Fachjournalist für Energie- und Umweltthemen
heinz@bildtext.de



Genossenschaftliche FinanzGruppe
Volksbanken Raiffeisenbanken

R+V Agrar KompetenzCenter



R+V-ENERGIEPOLICE

Gemeinsam und nachhaltig. Ist für jeden das Beste.

Die R+V-EnergiePolice bietet eine umfassende Risikoabsicherung für Ihre Photovoltaikanlage.

Sprechen Sie mit uns!

R+V Allgemeine Versicherung AG
AgrarKompetenzCenter
Raiffeisenplatz 1, 65189 Wiesbaden
E-Mail: AgrarKompetenzCenter@ruv.de
Tel.: 0611 533-98751

energiepolice.ruv.de

Du bist nicht allein.