

Der Stern ist unter Strom

Mit dem EQC legt jetzt auch Mercedes den Schalter für die Elektromobilität um

Von Thomas Geiger, Stockholm

Sind es die Probleme mit der Produktion des Modells 3 oder das Erwachen der Konkurrenz? Warum Tesla-Chef Elon Musk derzeit öffentlich über seine Schlagschwierigkeiten klagt, wird man so genau wohl nie herausfinden. Doch so viel ist sicher: Gemütlich wird es für den Messias der Elektromobilität in den nächsten Monaten eher nicht. Denn allerorten nehmen die etablierten Hersteller jetzt den Fehdehandschuh auf und kontern den elektrischen Siegeszug aus dem Silicon Valley mit ihren eigenen Akku-Autos: Der Jaguar i-Pace ist schon auf der Strasse, der Audi E-Tron steht genau wie der Porsche Taycan in den Startlöchern und jetzt schickt auch Mercedes seinen ersten Tesla-Fighter ins Rennen: Vorhang auf und Bühne frei für den EQC, der sich im kommenden Frühjahr zu Preisen jenseits der 70 000 Euro endlich in die Reihe der Tesla-Fighter einreihet.

Anders als etwa der Jaguar i-Pace ist der EQC ein Auto, das von der Stammkundschaft vergleichsweise wenig Transferleistung erfordert. Von aussen, weil er zwar mit einem Black-Panel-Grill, blauem Lidstrich in den LED-Scheinwerfern und blauen Speichen in den Felgen das zur Schau trägt, was Designchef Gordon Wagener eine avantgardistische Elektroästhetik nennt, aber trotzdem verblüffend ähnlich wie der Mercedes GLC aussieht – nur dass er hinten zehn Zentimeter weiter überhängt und eine ebenso schräge wie schnörkellose Heckklappe mit einem von Audi abgekupferten Leuchtenband trägt.

Die wohl beste Sprachsteuerung

Ähnlich siehts im Innenraum aus, weil das 4,76 Meter lange SUV auch da ganz nah im Hier und Heute bleibt: Ja, es flinkert ein bisschen Kupfer oder Rose-Gold in den Konsolen, wie das für Wagener die Elektromobilität symbolisiert, die Materialien wirken etwas



In einem halben Jahr auf den Strassen. Der EQC von Mercedes.

technischer, die Lüfter sind moderner und der freistehende Bildschirm hinter dem Lenkrad ist als Übernahmeteil aus der neuen A-Klasse ein bisschen grösser und schlanker, zeigt brillantere Grafiken, lässt sich auch mit den Fingerspitzen bedienen und dient als Heimat für die wohl beste Sprachsteuerung seit Siri & Co. Aber wer im GLC und der A-Klasse zurecht kommt, der macht sich auch schnell mit dem EQC vertraut.

Vor allem aber ist das Fahren typisch Mercedes – extrem komfortabel und gediegen. Flüsterleise und wolkenweich fühlt sich der EQC bei den ersten Mitfahrten im Prototyp dabei sogar eher nach S-Klasse an als nach einem SUV. Der über zehn Zentner schwere Akku treibt zwar das Gewicht auf 2,5

Tonnen hoch, drückt aber den Schwerpunkt tief nach unten. Weil der Motor per se geräuschlos ist, haben die Ingenieure gründlich auf Vibrationen und Störgeräusche geachtet. So hört man weder das typische Strassenbahngeräusch beim Beschleunigen noch das Gefiepe draussen aus dem Lautsprecher, das der Gesetzgeber vielerorts vorschreibt.

Sobald man aufs Fahrpedal tritt, dürfte es mit der Gemütlichkeit allerdings vorbei sein. Dann wird EQC plötzlich zur Konkurrenz von AMG: Wozu hat der Wagen schliesslich zwei E-Motoren, die zusammen 300 kW leisten und ihre 765 Nm schon mit dem ersten Wimpernschlag auf den Asphalt bringen? Bei einem Sprintwert von 5,1 Sekunden tut sich des-

halb an der Ampel selbst ein C 63 schwer damit, den Anschluss zu halten. Selbst wenn er nur ein paar Augenblicke später doch noch vorbeizieht. Denn mit Rücksicht auf die Reichweite hat Mercedes das Spitzentempo auf 180 km/h begrenzt.

Aktionsradius von 450 Kilometern

Dafür prahlen sie mit einem stolzen Aktionsradius: Bei 80 kW/h Akkukapazität kommt der EQC nach NEFZ-Norm mehr als 450 Kilometer weit und die Ingenieure tun alles dafür, dass die Praxis der Theorie nicht allzu weit hinterherhinkt: Man kann deshalb nicht nur das Laden, sondern auch die Klimatisierung programmieren, die Navigation berücksichtigt den Energieverbrauch und der Tempomat schaut so weit vor-

aus, dass der EQC so effizient wie möglich fährt. Ausserdem gibt es ein halbes Dutzend verschiedene Fahrprogramme und eine mehrstufige Rekuperationsregelung mit den Schaltwippen am Lenkrad.

Beim Antrieb betreten die Schwaben mit dem EQC zwar Neuland. Doch dass der elektrische Erstling aus Stuttgart sonst vergleichsweise konventionell gestrickt ist, deshalb ein relativ bodenständiges Design hat, vom GLC vorne sogar noch die wuchtige Mittelkonsole sowie hinten den Tunnel im Fussraum übernimmt und damit viele Platzvorteile eines designierten Elektroautos verschenkt, hat vor allem zwei Gründe. Zum einen will Mercedes in der Produktion maximal flexibel bleiben, um auf die schwer abzuschätzende Marktentwicklung zu reagieren und die Kosten niedrig zu halten.

500 Gäste aus 50 Ländern

Deshalb ist der EQC so konstruiert, dass er in den Fabriken in Bremen und Peking über das gleiche Band laufen kann wie die C-Klasse oder der GLC und nur für die Batteriemontage eine eigene Station braucht. Und zum Zweiten wissen die Schwaben offenbar, dass die Mercedes-Kunden nicht zu den risikobereitesten und avantgardistischsten zählen. «Und die wollen wir schliesslich mit auf die Reise in die Zukunft nehmen», sagt Baureihenleiter Michael Kelz.

Darauf müssen die Interessenten aber noch ein wenig warten. Denn selbst wenn Daimler-Chef Dieter Zetsche vor fast 500 Gästen aus rund 50 Ländern bei der Premiere in Stockholm jetzt publikumswirksam den Schalter umgelegt hat, dauert es noch einmal ein gutes halbes Jahr, bis die elektrische Revolution bei Mercedes endlich Fahrt aufnimmt. Vielleicht sollte sich Tesla-Chef Musk also nochmals umdrehen und es mit Schlafen versuchen, denn bald dürfte die Zeit in der Komfortzone für ihn endgültig vorbei sein.

Autos als Alternative zum Fliegen

Mit der Konzeptstudie 360c zeigt Volvo, wie die Mobilität der Zukunft aussieht

Einst waren sie die Vordenker in Sachen Sicherheit, jetzt gehört Volvo zu den progressivsten Marken der Gegenwart. Das neueste Beispiel: Die Studie 360c, die sich in einer Welt bewegt, in der kürzere Strecken ohne Flugzeuge absolviert werden? «Ohne Sicherheitskontrollen, Warteschlangen und laute, überfüllte Flieger», schreibt Volvo. Stattdessen ist man in einem Privatabteil wie in der ersten Klasse unterwegs und wird zu Hause abgeholt und direkt zum Ziel gebracht.

Diese Vision des autonomen Reisens hat die Volvo Car Group gestern mit ihrem Konzept 360c vorgestellt – einer ganzheitlichen Sicht auf das autonome, elektrische, vernetzte und sichere Reisen. Den Ausgangspunkt

bilden vollautonome, vollelektrische Fahrzeuge, die keinen menschlichen Fahrer erfordern. Das Konzept nutzt die Designfreiheit, die durch den Wegfall des Lenkrads und des Verbrennungsmotors entsteht. Dadurch lässt sich die traditionelle Sitzanordnung durch zwei oder drei Reihen ersetzen.

Büro, Schlaf- und Wohnzimmer

Mit dem Konzept 360c werden vier Einsatzmöglichkeiten für autonome Fahrzeuge präsentiert: eine Schlafumgebung, ein mobiles Büro, ein Wohnzimmer und ein Unterhaltungsraum. «Sie definieren die Art und Weise neu, wie Menschen künftig reisen», sind die Schweden überzeugt.

Ausserdem wird ein globaler Standard für die sichere Kommunikation zwischen autonomen Fahrzeugen und allen anderen Verkehrsteilnehmern vorgeschlagen.

«Das Geschäft wird sich in den kommenden Jahren ändern und Volvo soll diesen Wandel in unserer Branche anführen», gibt sich Håkan Samuelsson, Präsident und CEO der Volvo Car Group, sehr selbstsicher. «Autonomes Fahren hilft uns, den nächsten Schritt bei der Sicherheit zu gehen, aber auch neue spannende Geschäftsmodelle zu eröffnen. Kunden können im Auto künftig machen, was immer sie wollen.»

Nach Ansicht der Entwickler könnte sich das Konzept 360c zum lukrativen



Es wird gemütlich. So stellt sich Volvo dereinst das Reisen vor.

Konkurrenten für Kurzstreckenflüge entwickeln, einer Multimilliarden-Dollar-Industrie mit Fluggesellschaften, Flugzeugherstellern und anderen

Dienstleistern. Allein in den USA haben im vergangenen Jahr mehr als 740 Millionen Reisende Inlandflüge unternommen. lie

ANZEIGE

Die günstigen Miettarife schonen Ihr Ferien-Budget

Weitere Modelle siehe www.avb-reinach.ch



Mitsubishi Space Star
1 Woche inkl. 1050 km CHF 245.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 420.–



Honda Jazz
1 Woche inkl. 1050 km CHF 294.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 560.–



VW Golf
1 Woche inkl. 1050 km CHF 350.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 644.–



Mitsubishi Eclipse Cross
1 Woche inkl. 1050 km CHF 371.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 672.–



Mitsubishi Outlander
1 Woche inkl. 1050 km CHF 406.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 728.–



Honda CR-V
1 Woche inkl. 1050 km CHF 448.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 784.–



Fiat 124 Spider
1 Woche inkl. 1050 km CHF 490.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 840.–



Opel Insigna Kombi
1 Woche inkl. 1050 km CHF 490.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 840.–



Mitsubishi Pajero
1 Woche inkl. 1050 km CHF 553.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 952.–



BMW 525 iX
1 Woche inkl. 1050 km CHF 875.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 1400.–



Mercedes S 350 L
1 Woche inkl. 1050 km CHF 980.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 1680.–



Mercedes SL 500 Cabrio
1 Woche inkl. 1050 km CHF 1120.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 2030.–



Mercedes V-Klasse
1 Woche inkl. 1050 km CHF 1120.–
2 Wochen inkl. 2100 km CHF 2030.–

Alle Mieten inkl. Vollkasko und MwSt.

AVB

Die Autovermietung in Reinach
Sternenhofstrasse 13
4153 Reinach
061 717 95 17