



Cockpit des Mercedes EQS: Mit der elektrischen Luxuslimousine tritt Daimler gegen den Tesla S an.

Elektrische Luxusautos im Vergleich

	Mercedes EQS 580	Porsche Taycan Turbo S	Tesla Model S Plaid+	Lucid Air Dream Edition
Reichweite in Kilometer	770 km	416 km	837 km	810 km
Batterie-Energieinhalt	108 kWh	93 kWh	130 kWh	113 kWh
Schnell-Ladung in 15 Min.	280 km	300 km*	300 km	350 km*
Max. Antriebsleistung	385 kW	560 kW	809 kW	794 kW
Beschleunigung 0–100 km/h	4,3 Sek.	2,8 Sek.	2,1 Sek.	2,5 Sek.
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h	260 km/h	320 km/h	270 km/h
Preis	150.000 €* 	186.330 € 	149.990 € 	142.000 €* 
Geplanter Lieferbeginn	Aug. 2021	Dez. 2019	Dez. 2021	Aug. 2021

HANDELSBLATT

*Schätzwerte • Quellen: Unternehmen, eigene Recherche

Franz Hubik, Hannah Krolle
München, Düsseldorf

Mercedes EQS

Hoffnung auf einen Senkrechtstart

Mit der Stromlimousine strebt Daimler die Führung im Elektrozeitalter an. Die internen Ziele sind ambitioniert.

In der Nomenklatura von Daimler ist der Buchstabe „S“ das Maß aller Dinge. Nur die edelsten Modelle des Stuttgarter Autobauers dürfen den Zusatz „Super“ oder „Special“ im Namen tragen. Dazu zählt allen voran die S-Klasse. Die Luxuslimousine wird von den Mercedes-Ingenieuren gerne als das beste Auto der Welt gepriesen. Umso schmerzlicher für die Schwaben, dass ausgerechnet ein anderes Fabrikat mit dem Zusatz „S“ bei der Elektromobilität als führend gilt: das Tesla Model S.

Diese Schmach will Daimler nun vergessen machen und den kalifornischen Rivalen ausbremsen. Dafür enthüllte der Konzern am Donnerstagabend den EQS, so etwas wie den Stromzwilling der S-Klasse. „Der EQS wurde entwickelt, um selbst die Erwartungen unserer anspruchsvollsten Kunden zu übertreffen“, bekundete Daimler-Chef Ola Källenius bei der Weltpremiere des neuen Elektroflaggschiffs mit Sternenlogo. Der Schwede verspricht das aerodynamischste Serienauto der Welt, das ohne Nachladen locker von München nach Berlin kommt.

Tatsächlich sind 770 Kilometer Reichweite eine Kampfansage – nur eine Handvoll anderer Elektroautos kommt in naher Zukunft auf ein ähnliches Niveau. Daher hofft Daimler darauf, schnell mehrere Zehntausend Stück des EQS verkaufen zu können. Intern kalkuliert der Premiumhersteller ab 2022 mit einem jährlichen Absatz von „bis zu 50.000 Einheiten“, erfuh das Handelsblatt aus Konzernkreisen. Daimler-CEO Källenius wollte sich dazu nicht konkret äußern. Er betonte aber, neue Kundengruppen erobern zu

wollen: „Wir werden mit dem EQS viele neue Fans für die Marke Mercedes-Benz gewinnen.“

Die Bedeutung des 2,5 Tonnen schweren Wagens für Daimler ist immens. Bisher hinkte der Dax-Konzern seinen Konkurrenten bei der Elektromobilität weit hinterher. Der EQC, der erste Strom-SUV von Mercedes, ist am Markt bisher gefloppt.

Auch deswegen liegt der Anteil an rein elektrischen Modellen am Gesamtabsatz aktuell bei lediglich 2,7 Prozent. In China und den USA musste die Sternentruppe im vergangenen Jahr sogar CO₂-Zertifikate von der Konkurrenz kaufen, um die CO₂-Vorgaben einhalten zu können.

Der EQS könnte hier nun für Abhilfe sorgen, konstatieren Experten. „Daimler macht jetzt einen großen Sprung nach vorne“, meint etwa Stefan Bratzel. Der Direktor des Center of Automotive Management (CAM) rechnet gar damit, dass der EQS für Mercedes einen ähnlichen Effekt auslösen wird wie der Taycan für Porsche. Bei der Sportwagentochter von VW habe die Kundschaft das erste Fahrzeug auf einer eigens konzipierten Elektroplattform Ende 2019 geradezu

herbeigesehnt und dann eifrig bestellt. Ein solches „Aufatmen“ könnte nun auch bei der Mercedes-Klientel bevorstehen.

Zehn Jahre Batterie-Garantie

Der Grund: Der EQS ist der erste Stromer von Daimler, der auf der Elektroplattform EVA basiert. Einer der Vorteile: Die Konstruktion ist so wind-schlüpfig, dass der EQS auf hundert Kilometern nach WLTP-Norm selbst in der Allradversion mitunter lediglich 17,4 Kilowattstunden verbraucht. Damit dürfte der EQS sogar effizienter sein als so manches Tesla-Fabrikat. Mit derlei Werten macht sich Daimler jedenfalls „konkurrenzfähig auf dem Elektromarkt“, attestiert Ellen Enkel, Mobilitätsexpertin an der Universität Duisburg-Essen.

Bei Drehmoment, Antriebsleistung Beschleunigung oder Höchstgeschwindigkeit gibt es zwar noch vereinzelt Konkurrenzmodelle wie den Lucid Air Dream Edition, die besser abschneiden als der EQS. Aber in Summe mische die elektrische S-Klasse vorne mit, so der einhellige Tenor in der Branche. Und in puncto Langlebigkeit sieht sich Mercedes bereits klar an der Spitze.

“
Der EQS wurde entwickelt, um selbst die Erwartungen unserer anspruchsvollsten Kunden zu übertreffen.

Ola Källenius
Daimler-CEO

Auf ihre Hochvolt-Batterie garantieren die Schwaben eine Laufzeit von zehn Jahren oder 250.000 Kilometern. „Das ist ein Rekordwert“, betont Daimler-Entwicklungschef Markus Schäfer.

Strukturell im Nachteil ist Mercedes dagegen noch bei der Fahrzeugsoftware. Während die beiden US-Konkurrenten Tesla oder Lucid alle Funktionen in ihren Autos bereits effizient über Zentralrechner steuern, operieren die deutschen Autobauer unisono noch mit Dutzenden Steuereinheiten, die sie umständlich miteinander verknüpfen. Dieser Ansatz sei „wesentlich schwieriger und, wie das Beispiel VW zeigt, auch nicht immer gleich erfolgreich“, erklärt Branchenkennerin Enkel.

Bis Mercedes seine Flotte auf eine zentrale Softwareplattform umstellt, dauert es zwar noch bis 2024. Schon jetzt sei die Rechenleistung im EQS „absolut ausreichend“, um etwa beim Infotainment jenen ruckelfreien „Seamless-Charakter“ darzustellen, den Mercedes-Kunden von ihren Smartphones kennen, erklärt Forschungsvorstand Schäfer. Zudem entfalle der Werkstattbesuch beim EQS zunehmend, da sich die Software von mehr als 50 Fahrzeugfunktionen „over the air“ aktualisieren lasse.

Besonders stolz ist Schäfer auf den Hyperscreen. Das 1,41 Meter breite Bildschirmband zieht sich von der linken bis rechten A-Säule und soll für einen „Wow“-Effekt samt Künstlicher Intelligenz sorgen. Dafür wurde das Multimediasystem MBUX runderneuert und merkt sich die Vorlieben von bis zu sieben Fahrern. Daimler geht davon aus, dass mehr als die Hälfte der EQS-Kunden die Hyperscreen-Sonderausstattung buchen wird. Sofern diese Rechnung aufgeht, könnten die Margen des EQS tatsächlich wie erhofft „auskömmlich“ werden.

Daimler