

WATT VOM BESTEN

OBERKLASSE-ELEKTROS sind gerade nicht so angesagt – bei den Kunden wie in der Gesamtstimmung. Dabei zählen BMW i5, Mercedes EQE und VW ID.7 zu den angenehmsten, effizientesten und besten Autos derzeit. Echt? Oh ja: die Zweimotor-Allradler im Test.



IM VERGLEICH

BMW i5
XDRIVE40: 2 Motoren, 290 kW, 590 Nm, Akku 81,2 kWh, Reichweite Eco-Runde 422 km, 85 g CO₂/km, ab 75 600 Euro

MERCEDES EQE
350 4MATIC: 2 Motoren, 215 kW, 765 Nm, Akku 90,5 kWh, Reichw. Eco-R. 443 km, 92 g CO₂/km, ab 74 149 Euro

VW ID.7 GTX:
2 Motoren, 250 kW, 545 Nm, Akku 86 kWh, Reichweite Eco-Runde 469 km, 80 g CO₂/km, ab 63 155 Euro





Immerhin 3/4-rundes Lenkrad, Monitorwand, banale Instrumente

BMW

Ein kleines Kabüschen unter der Falltür des Kofferraumbodens für die Ladekabel!



Alles soll perfekt sitzen? Dann für Feinheiten wie Heizung, Belüftung, Massage an die Touchleiste!



Die Lichtspielerei im Display während ein paar Sekunden Boost ist mitreißender als der Extra-Schub



Einhellig treten hier alle mit bester LED-Matrix-Lichttechnik an. Beamer-LED hat nur der EQE



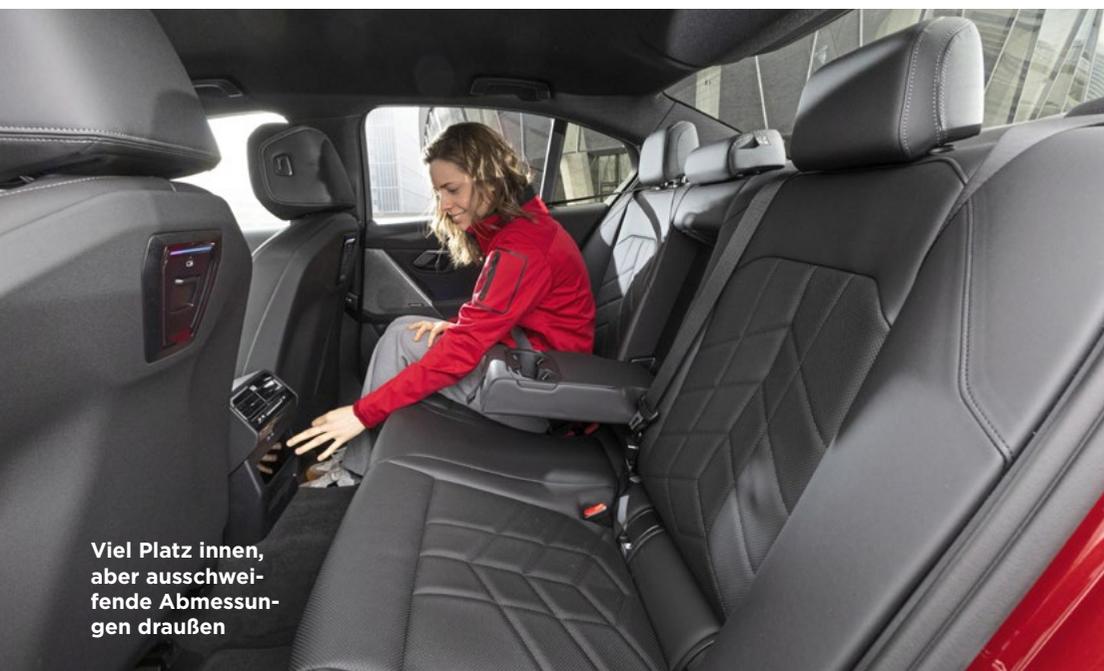
Das Beste, das du kennst, ist das Beste, das du kennst. Klingt banal, ist aber tiefgründiger. Denn das mag Tante Gerdas Filterkaffee mit Sprühsahne sein – bis du in Italien deinen ersten Cappuccino trinkst. Das mag Papas detailgetreuer Shell-Atlas sein – bis dir einer auf dem Telefon Google Maps mit Echtzeit-Verkehrsdaten zeigt. Oder es mag eine Sechszylinder-Diesel-Limousine sein, mit effizientem, kultiviertem, tempofertigem Reisegeschick. Bis? Jetzt. Damit willkommen beim Test der Oberklasse-Elektros, bei dem der ID.7 GTX die ebenfalls zweimotorigen Premiums herausfordert: i5 xDrive40 und EQE 350 4Matic.

Moment, sagen Sie, die Stromer so nebenbei und generell besser nennen, trotz Kaufpreishöhe, Reichweitenknappheit, Ladegedöns? Nun, es zählt zum Wesen des Fortschritts, dass das Beste nicht in allen einzelnen Belangen, jedoch in seiner Summe besser wird. Telefonzellen musste keiner aufladen, aber man konnte sie zum Mobiltelefonieren schwerlich mitnehmen. Also testen wir los, in welchen Bereichen das bisher bekannt Beste zum noch Besseren fortgeschritten ist und welcher der drei sich hier zum Allerbesten punktet.

i5: aus Freude am Wahren

Noch ein Kännchen von Gerda auf den Weg? Oder Tee – grün, schwarz, Kräuter, Früchte? Egal, passt alles in so einen Thermobecher, auch mit Zucker/Sprühsahne/Milch. Was das mit dem Fünfer zu tun hat? Der hat hier den Thermobecher der Karosserien. Die kann BMW mit großem Antriebsallerlei füllen: Mildhybrid-

Viel Platz innen, aber ausschweifende Abmessungen draußen



Diesel, Mild- und Plug-in-Hybrid-Benziner oder ein, zwei E-Motoren, all das mal mit, mal ohne Tank/Abgasanlage, mal mit kleinem Boost-Akku, mal mit Kilowattstunden-strotzender Traktionsbatterie. Das bringt BMW Flexibilität bei der Produktion – alle Fünfer-Versionen laufen in Dingolfing vom Band –, den i5 aber um die Raumeffizienz. Schließlich legt das jeweils größte Teil, das an einer Stelle unterkommen muss, den Bauraum fest. So könnte etwa der i5 als heckmotoriger eDrive40 im leeren Maschinenraum vorn aus Vergnügen einen Reihensechszylinder mit sich herumfahren. Beim xDrive40 richtet sich da eine zweite E-Maschine ein. Wie hinten ein stromerregter, damit Seltene-Erden-freier Synchro, mit Getriebe und Leistungselektronik in ein Gehäuse integriert. Die 190 kW/365 Nm von vorn und 230 kW/400 Nm von hinten pegelt die Steuerung auf 290 kW/590 Nm Gesamtwucht ein.

Damit stemmt sich der BMW hier mit dringlichster Vehemenz voran, erlangt die eiligste Beschleunigung wie das höchste Spitzentempo. Doch gelingt dem Fünfer auch die restliche Stromerei mit großer Begabung. Zu der tragen auch die strategische Routen- und Ladeplanung, ein Range-Modus als Auslaufzone der Reichweite, die hohe Schnellladeleistung (205 kW) oder die in drei Stufen von Freilauf bis Einpedal einstellbare oder adaptiv geregelte Rekuperation bei.

Um sie einzustellen, gilt es, sich auf dem Touchscreen in die Tiefgründigkeit des Infotainments vorzutasten. Was wie der Blick auf das bemerkenswert dürrinformative Instrumentengeflirre zu den wenigen verdrießlichen Erlebnissen im i5 zählt. Schon okay, aber nicht so brillant wie früher, als der iDrive den Menüs seinen Ordnungssinn aufdrehdrückte oder als Analoginstrumente Tempo sowie Drehzahl skalierten.

Ein weiteres „Früher war’s noch schöner“: das Handling. Dabei takelt sich der i5 mit M Sportpaket/-bremse dafür auf. Und mit dem „Fahrwerk Professional“ (ungeschickter Name, ist ja nicht so, dass das Standard-Setup stümperhaft wäre). Bei dem jedenfalls ergänzt der aktive Wankausgleich über elektrische Stellmotoren die adaptiv gedämpften Achskonstruktionen – Doppelquerlenker vorn, Fünflenker hinten. Doch bringt der i5 all seine Fertigkeiten – zu denen auch die Präzision und Reaktionspräsenz der Lenkung zählen – nur auf der ebenen Teststrecke zur Bestform

TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

Fahrzeugtyp		BMW i5 xDrive40 M Sportpaket	Mercedes EQE 350 4Matic	VW ID.7 GTX
ANTRIEB				
Motorbauart		fremderregter Synchronmotor vorn und hinten	permanenterrregter Synchronmotor vorn und hinten	fremderregter Asynchronmotor vorn, permanenterrregter Synchronmotor hinten
maximale Leistung vorn/hinten	kW	190/230	k.A.	80/210
max. Drehmoment vorn/hinten	Nm	365/400	k.A.	134/545
maximale Systemleistung	kW (PS)	290 (394)	215 (292)	250 (340)
maximales Systemdrehmoment	Nm	590	765	545
System-Dauerleistung	kW (PS)	127 (172)	135 (183)	90 (122)
Kraftübertragung		Allradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Getriebe		feste Übersetzung	feste Übersetzung	feste Übersetzung
FAHRWERK				
Radaufhängung	vorn	Doppelquerlenker Schraubenfedern	Doppelquerlenker Luftfedern	Querlenker MacPherson
	hinten	Mehrlenker Luftfedern	Mehrlenker Luftfedern	Mehrlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	Trommeln
Testwagenbereifung	vorn	245/40 R 20 Y	255/40 R 20 Y	235/40 R 21 H
	hinten	275/35 R 20 Y	255/40 R 20 Y	265/35 R 21 H
Reifentyp		Pirelli P Zero	Pirelli P Zero PZ4	Continental EcoContact 7 S
KAROSSERIE				
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	5060 x 1900 (2156) x 1515	4946 x 1961 (2103) x 1510	4961 x 1862 (2141) x 1536
Radstand	mm	2995	3120	2971
Sitzplätze		5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	75/80	100/75	75/75
Anhängelast/gebremst	kg	750/2000	750/1700	750/1200
Gepäckraum	l	490	430	532–1586
zul. Gesamtgewicht	kg	2890	3035	2790
Batteriekapazität netto	kWh	81,2	90,5	86,0
VERBRAUCH/CO₂/LADEMÖGLICHKEITEN				
WLTP-Verbrauch gesamt	kWh/100 km	17,0	17,1	17,8
AC-Ladeleistung	kW	22 (Option)	11	11
DC-Schnellladeleistung	kW	205	170	200
FAHRLEISTUNGEN				
0–100 km/h	s	5,4	6,3	5,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	215	210	180

UNTERHALTSKOSTEN UND PREISE

Fahrzeugtyp		BMW i5 xDrive40 M Sportpaket	Mercedes EQE 350 4Matic	VW ID.7 GTX
KOSTEN IN EURO				
Steuer ¹⁾		0,-	0,-	0,-
Haftpflicht		613,-	642,-	579,-
Teilkasko		674,-	709,-	426,-
Vollkasko		1490,-	1466,-	992,-
Festkosten/Jahr		2103,-	2108,-	1571,-
Betriebskosten/100 km		22,22	23,38	22,10
Wertverlust/Jahr		12 400,-	10 900,-	8 200,-
GESAMTKOSTEN/KM²⁾				
bei 15 000 km/Jahr		1,13/0,31	1,05/0,32	0,84/0,29
bei 30 000 km/Jahr		0,75/0,27	0,71/0,28	0,58/0,26
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN²⁾				
bei 15 000 km/Jahr		1415,-/385,-	1311,-/405,-	1044,-/360,-
bei 30 000 km/Jahr		1876,-/671,-	1766,-/706,-	1443,-/643,-
PREISE				
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro	75 600,-	74 149,-	63 155,-
Grundpreis Testwagen	Euro	78 650,-	74 149,-	63 155,-
Testwagenpreis inklusive Extras	Euro	98 520,-	129 990,-	73 760,-

¹⁾ steuerbefreit bis 2030; ²⁾ mit/ohne Wertverlust



Bis auf die eingezogenen C-Säulen lichter, weiter Raum

MERCEDES

zusammen. Wobei schon da eine gewisse Gefühlskälte die Rückmeldung umweht. Auf den Sträßchen in diesem Wunderbar bei den Flüssen fährt er fünferig kompetent: straffer, direkter. Im Sport-Modus erlaubt er sich die Extravaganz sachten Heckdrängens beim Rausbeschleunigen, was das ESP routiniert einhegt. All das steigert sich aber nicht in ein beschwingt-involvierendes Vergnügen, sondern in distanzierende Hast.

Der i5 verlegt seine Talente von der Landpartie auf die Reise. Dort verschafft seine Federung durch das strammere Set-up kurzen Unebenheiten etwas mehr Präsenz. Ansonsten aber: so behaglich, leise und bequem im i5, der dem Ziel ladeplanoptimiert eilfertig entgegenströmt. Und effizient: Beim Testverbrauch von 26,4 kWh/100 km genügt eine Ladung für 340 km, auf der Eco-Runde schafft er bei 21,3 kWh 422 km.

Weitreichend sollten auch die Finanzreserven der Kunden sein: Der Testwagen kostet knapp 100 000 Euro. Da fragt man sich fast, ob die noch alle Tassen im Schrank haben.

EQE: Rotor des Fortschritts

Wobei, um den Mercedes zu kaufen, muss man womöglich gleich an den Schrank mit dem Tafelsilber. Wenn gleich im Grundpreis günstiger als der i5, staffiert er sich neben Talentförderndem wie Zehn-Grad-Hinterachslenkung (1547 Euro) und Luftfederung (2083 Euro) mit viel Klim und Bim, Schnick und Schnack aus. Stell-

Schnell laden? Nur in kWh. In Litern wird's eng: kleine Luke, hohe Kante, Stufen beim Umklappen



Perfekt gestufte Kennlinien, „Sport“ für beschwingte Dynamik ohne Härte, „Comfort“ für Schmusigkeit



Klappen gehört zum Handwerk? Warum funktionieren dann die Ausklapp-Türgriffe so schlecht?



Zehn Grad? In Celsius gerade draußen, im Lenkwinkel beim Rangieren an der Hinterachse



Flache A-Säulen: oft besserer Blick auf die Monitore als auf den Straßenverlauf



vertretend erwähnen wir die Funkelsterne auf dem Frontgrill (357 Euro) und die Auto-Funktion der Vordertüren (1369 Euro): Sie schließen per Druck aufs Bremspedal oder über ein, jawoll, Touchscreen-Menü. Nennen Sie uns altmodisch – aber wer schon für den Vorgang des Türenschließens (Arm strecken, Türgriff greifen, Arm wieder entschlossen zu sich ziehen) der Hilfe von E-Motoren und des Infotainments bedarf, sollte seine Befähigung zum Führen eines Kraftfahrzeugs kritisch hinterfragen.

Ist ja auch nicht so, dass einem der EQE sonst größere Beschwerden abverlangte. Vier Passagiere bringt er in fast verschwenderischer Rauffülle unter, zu der ihm die Nur-E-Plattform verhilft. Die elektrischen Antriebsstränge (eATS) – vorne wie hinten voll integrierte Permanentmagnetos – liegen eng an den Achsen, zwischen deren weit gerecktem Abstand von 3,12 m sich die zehn Module des Akkus (90,5 kWh) staffeln. Mercedes nennt keine Einzelleistungen der eATS, doch übernimmt der hintere die Hauptlast. Eine Trennkupplung klinkt den vorderen ins Antriebsgeschehen ein, bedarf es mehr Tempovehemenz oder Traktion.

Steigen wir nun ein paar Stufen empor, um ein höheres Niveau zum Jammern zu erlangen. Von da können wir begreifen, dass der moppelige EQE (2526 kg) wegen des kleinen Leistungsnachteils am unrasantesten beschleunigt. Was egal er kaum sein könnte. Denn auch seine 215 kW und 765 Nm drücken den Fondpassagieren noch diese Kisschen in den Rücken und Pilot und Co die Häupter in die Kuschelkopfstützen. Vor allem steht dem Mercedes der Sinn nie nach Kraftprotzerei, sondern: Harmonie. Ach, die weiß er heimelig zu schaffen, wenn er clever ladegeplant, geschwind und leise über die Autobahn säuselt. Dabei assistiert er samt automatischem Spurwechsel – beim BMW gilt es die Durchführung mit einer kurzen Kopfdrehung, beim VW per Blinkerantippen zu bestätigen – und überschmiert selbst grobe Unebenheiten mit seiner Luftfederung.

So strebt er voran, auf der Eco-Runde bis zu 443 km ohne Ladestopp, doch dort wie beim Testverbrauch

auto motor sport **MESSWERTE**

Fahrzeugtyp		BMW i5 xDrive40 M Sportpaket	Mercedes EQE 350 4Matic	VW ID.7 GTX
KAROSSERIE				
Innenbreite vorn/hinten	mm	1530/1480	1535/1485	1505/1500
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1040/950	1010/940	1040/940
Sitztiefe vorn/hinten	mm	510/500	500/510	480/480
Normsitzraum	mm	780	830	820
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	510	540	570
Ladekantenhöhe	mm	700	760	700
Leergewicht/Zuladung	kg	2355/535	2526/509	2309/481
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	49,9/50,1	50,2/49,8	49,5/50,5
Wendekreis links/rechts	m	12,0/12,0	10,5/10,7	12,2/12,2
VERBRAUCH/REICHWEITE/CO₂				
Testverbrauch	kWh/100 km	26,4	28,1	26,0
ams-Eco/-Pendler/-Sport (50/35/15 %)		21,3/29,6/35,9	23,0/31,3/37,3	20,0/29,8/36,8
CO ₂ -Ausstoß nach Testverbrauch ¹⁾	g/km	106	113	104
CO ₂ -Ausstoß nach Eco-Verbrauch ¹⁾	g/km	85	92	80
Ladeenergie Vollladung ²⁾	kWh	90	102	94
Ladedauer AC ²⁾	h:min	4:15	9:15	8:20
Ladedauer DC für 100/200/300 km Reichweite	min	9/20/42	11/21/37	9/18/33
Reichweite nach Eco-Verbrauch	km	422	443	469
Reichweite nach Testverbrauch	km	340	362	361
FAHRLEISTUNGEN				
Beschleunigung	s			
0 – 30 km/h		1,3	1,1	1,3
0 – 50 km/h		2,3	2,0	2,3
0 – 80 km/h		3,9	4,1	4,0
0 – 100 km/h		5,4	6,2	5,6
0 – 120 km/h		7,2	8,8	7,7
0 – 130 km/h		8,2	10,4	8,9
0 – 140 km/h		9,4	12,2	10,2
0 – 160 km/h		12,1	16,3	13,4
0 – 180 km/h		15,4	21,6	20,7
0 – 200 km/h		19,5	28,6	–
0 – 400 m		13,6	14,4	13,9
Zwischenspur	s			
60 – 100 km/h		2,5	3,6	2,9
80 – 120 km/h		3,3	4,7	3,7
FAHRWIDERSTAND				
Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	31 (42)	35 (48)	31 (42)
BREMSWEGE				
100 – 0 km/h kalt	m	33,5	33,7	33,8
100 – 0 km/h warm	m	33,3	33,8	33,8
INNENGERÄUSCHE				
bei 80 km/h	dB(A)	58	56	60
bei 100 km/h	dB(A)	60	60	62
bei 130 km/h	dB(A)	64	63	65
bei 160 km/h	dB(A)	68	66	69
bei 180 km/h	dB(A)	71	68	71
FAHRVERSUCHE				
Slalom 18 m	km/h	68,4	65,9	64,9
doppelter Spurwechsel	km/h	133,8	132,0	130,7
FAHRDYNAMIKBEWERTUNG				
Lenkung	indirekt/direkt	●	●	●
Balance	unter-/übersteuernd	●	●	●
ESP-Regelung	konservativ/sportlich	●	●	●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll	●	●	●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich	●	●	●

¹⁾ auf Basis Strommix für Deutschland mit 401 Gramm CO₂ pro kWh; ²⁾ Messung inkl. Ladeverlusten an Typ 2 (max. 22 kW)





Das Head-up
ersetze Instru-
mente, meint VW.
Nein, meinen wir



Drück-und-Dreh-
Knauf für
Fahrrichtung und
B-Modus – die
einzige Rekupe-
rationsstufe



Viel mehr Platz
unterm Schräg-
heck, Hutablage
und Kabel richten
sich im Souterrain
des Laderaums ein



Puh, also dieser
Beleucht-Em-
blem-Schnick-
schnack wirkt nun
schon so gesehen
wie 2023er-Mode



Fahrprogramme
per Touchscreen?
Okay – nicht aber,
die Lüfterdüsen
darüber so steu-
ern zu müssen



von 28,1 kWh/100 km (macht 362 km Reichweite) mit der am wenigsten eindrucklichen Effizienz. Wobei, die 23 kWh/100 km der Eco-Runde entsprechen auch nur 92 g CO₂/km.

Das können kurzweilige Kilometer mit dem EQE werden. Mit seiner Allradlenkung lässt er das Fahrvergnügen ins Dynamische schwenken, auf der Landstraße noch souveräner und eifertiger als bei den Fahrdynamiktests auf der Messstrecke. Für die Strecken draußen bringt er den perfekten Sport-Modus mit. Der trifft die Kennlinien von Antrieb, Luftfahrwerk, Lenkung, rückt das Auto näher an die Straße und den Fahrer mitten hinein ins Geschehen. Diese wendige Behändigkeit, die die rückmeldungsbalancierte Lenkung ihm verschafft, kann lange gar den Einfluss seiner Masse auf das Handlingvergnügen abwenden. So wäre alles stimmig, verzögerten die Bremsen nicht nur vehement, sondern auch mit straffem, linearem Pedalgefühl. Das aber variiert nach Wohldünken der Reku-Steuerung, die mit bis zu 186 kW, aber in der Adaptivstellung oft mit abrupten Verzögerungsänderungen Energie zurückgewinnt.

Noch etwas? Ja, mehr als 170 kW Schnellladeleistung sollte eine Limousine in dieser Klasse draufhaben. Und wer meint, wir gäben dem EQE zum Ausgleich extravielen Punkte für das aktivierbare Entspannungsprogramm „Power-Nap“, mit dem sich ein Ladestopp überschummern lässt, dem antworten wir: Traum weiter.

ID.7: Volts und Vorurteil

Ein Traum von Oberklasse-Limousine bei VW? Oh, da hatten wir aber mehr

Die Raum-
fülle im
ebenbodigen
Fond genügt
bequem für
drei



als einen: Das fing ja 1981 mit dem Santana an, ging weiter über Passat W8 hoch bis zum Phaeton und ein Stück zurück zum Arteon. Und nun zum ID.7, der nach 44 Jahren steter Bemühung noch die Chance hat, der Idee zum Erfolg zu verhelfen.

An besten Voraussetzungen mangelt es diesmal womöglich am allerwenigsten. So beherbergt der hoch raumeffiziente ID.7 auch fünf Passagiere in ungedrängter Platzfülle und verklappt zudem – anders als vor allem der Mercedes – üppige Gepäckmengen unter dem Schrägheck. Seine Innenraumdekoration mag nicht ebenso hohe Ansprüche an Hochwertigkeit wie Glamour erfüllen wie die der beiden anderen. Na, dafür kostet der Testwagen hier zwischen 25 000 (gegenüber i5) und 56 000 Euro (EQE) weniger.

Störender im Alltag, auf dessen Anforderungen und Sperrigkeit sich der ID.7 mit der gewieftesten Variabilität und hoher Funktionalität einrichtet, fallen die Bedienschwächen auf: Um die hinteren Scheiben zu bedienen, muss man einen Umschalter aktivieren und selbst für die Einstellung der Lüftungsdüsen im Infotainment herumfingern. Zudem meint VW, das serienmäßige Head-up-Display mache größere Instrumente redundant. Wir sehen das andersherum: Ein Head-up ist eine Ergänzung, aber kein Ersatz für Vorrichtungen wie Tacho oder Akkustands-Anzeige.

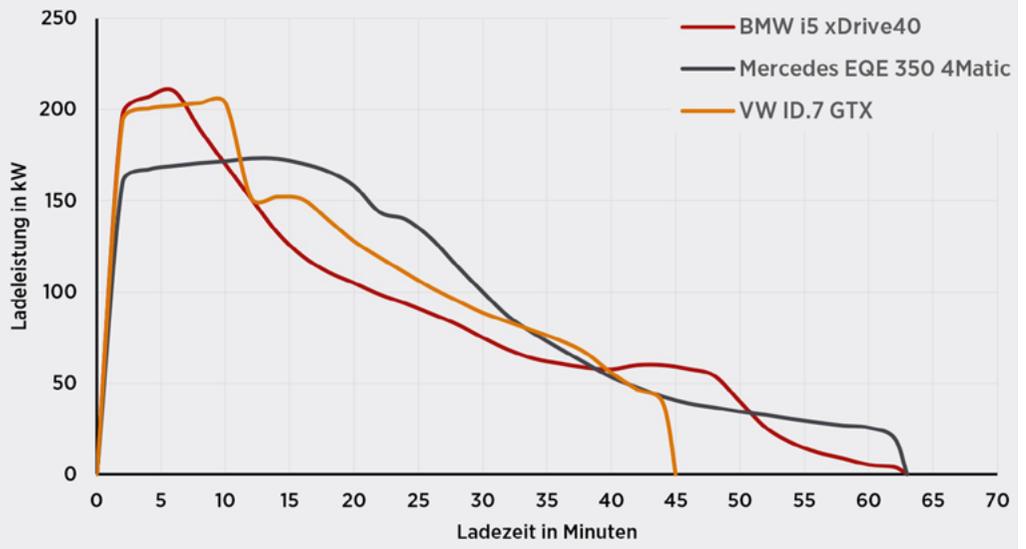
HPC-LADETEST

Von 0 auf 207 in fünf Minuten

Die höchste Ladeleistung erlangt der i5 nach fünf Minuten mit 207 kW. Doch der VW kommt auf kaum weniger imposante 204 kW. Da seine Ladekurve die meiste Zeit über jener des BMW liegt, gelingen ihm die kürzesten Ladezeiten. Wegen des größeren Akkus und des höheren Verbrauchs benötigt der Mercedes mehr Zeit für die Vollladung als der VW und länger als beide für 100/200 km.

	■ BMW i5	■ Mercedes EQE	■ VW ID.7
Batteriekapazität netto (Herstellerangaben) kWh	81,2	90,5	86,0
Zeit 50/80/100 % SOC min	16/33/64	19/34/63	15/28/45
Zeit 10–80 % SOC min	23	28	26
Zeit für geladene Reichweite 100/200/300 km ¹⁾ min	9/20/42	11/21/37	9/18/33
Ladeleistung HPC ²⁾ max./Durchschnitt 10–80 % kW	207/157	173/147	204/148
Ladeleistung AC ³⁾ kW	22	11	11
Ladezeit AC ³⁾ 0–100 % h:min	4:15	8:15	8:20

¹⁾nach Testverbrauch; ²⁾Messung an 300-kW-DC-Lader; ³⁾Messung an 22-kW-Wallbox



Quiz am Mercedes-Benz Museum: erster Serien-E-Benz? EQC 2016

VERGLEICHSTEST



PUNKTEWERTUNG

1

2

3

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	VW ID.7 GTX	BMW i5 xDrive40	Mercedes EQE 350 4Matic		
KAROSSERIE						
Raumangebot	(20)	11	11	11	Seine größeren Abmessungen nutzt der i5 dafür, unterschiedlichste Antriebe, aber nicht viele Passagiere unterzubringen. Der EQE bietet für diese, der VW dazu noch für große Mengen Gepäck mehr Platz. Kleine und schlecht ablesbare Instrumente bei i5 und ID.7 – Head-ups sind da kein Ersatz.	
Kofferraum	(10)	7	5	4		
Zuladung	(10)	6	7	6		
Variabilität	(10)	5	4	3		
Funktionalität	(20)	14	11	8		
Instrumente/Anzeigen	(20)	12	14	18		
Bedienung	(30)	22	24	24		
Anhängelast	(5)	2	3	3		
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	7	6	6		
Qualitätsanmutung	(15)	9	11	12		
SUMME	(150)	95	96	95		
SICHERHEIT						
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(30)	24	21	22	Bei der Vehemenz der Bremsen und Kürze der Bremswege lohnt es sich dieses Mal nicht, die Restgeschwindigkeiten auszurechnen. Aber wieder vermasselt beim Mercedes der Bremspedalpunkt. Hoher Sicherheitsstand bei allen, ID.7 mit mehr Ausstattung, EQE mit bestem Licht.	
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	4	8	7		
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	15	15	16		
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	8	8	9		
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	6	6		
Licht	(15)	14	14	15		
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	14	14	14		
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	10	11	10		
Bremspedalgefühl	(5)	3	3	2		
SUMME	(150)	98	100	101		
KOMFORT						
Federungskomfort	(30)	21	21	25	Luftfederung und Kuschelsitze vorn wie hinten, dazu echt entlastende Autobahnassistent: Der Mercedes schiebt sich hier nach vorn – so leise wie die anderen beiden. Wankabgestützte Straffheit im i5, adaptivgedämpfte Schmeichelei im ID.7.	
Sitze vorn	(20)	16	16	17		
Sitze hinten	(10)	8	7	8		
Infotainment-Inhalte	(10)	10	10	10		
autonomes Fahren	(10)	6	8	8		
Klimatisierung	(10)	7	9	9		
Innengeräusch-Messwerte	(5)	5	5	5		
Geräuscheindruck	(5)	5	5	5		
SUMME	(100)	78	81	87		
ANTRIEB						
Laufkultur	(20)	19	19	19	Mit sehr vorandrücklichem, kultiviertem Temperament und schnellen Ladezeiten ersprintet sich der i5 den Kapitelsieg. Der EQE ist etwas weniger rasant, rekuperiert am cleversten. Der VW fährt für sein Tempotalent besonders effizient.	
Leistungsentfaltung	(30)	25	26	24		
Getriebe/Rekuperation	(20)	17	19	20		
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	7	9	8		
Zwischenbeschleunigung	(15)	11	12	10		
Reichweite	(30)	6	6	6		
Dauer Energiezufuhr	(20)	16	13	13		
SUMME	(150)	101	104	100		
FAHRVERHALTEN						
Fahrspaß	(30)	18	19	20		Trotz präzisionssteigernder Wankstabilisierung bringt der BMW die Direktheit der Lenkung nicht recht als Handling auf die Straße. Der noch schwerere EQE kurvt allradgeleitet behärdiger und geschmeidiger. Der VW fährt souverän mit kleinem Handling-Aroma.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	9	11	10		
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	16	16	17		
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	9	7	10		
Lenkung	(30)	22	23	26		
Wendekreis	(10)	1	1	6		
Traktion	(15)	13	13	13		
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	8	8	8		
SUMME	(150)	96	98	110		
Eigenschaftswertung	(700)	468	479	493		
UMWELT						
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	36	35	34	Bedenkt man die Fahrleistungen der drei Made-in-Germany-Stromer, liegen ihre CO ₂ -Emissionen vor allem auf der Eco-Runde sensationell niedrig – auf Kleinkraftrad-Niveau. Dem steht aber der hohe Produktionsaufwand schon für die großen Akkus gegenüber.	
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	18	17	16		
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	5	4	4		
Recyclingquote Materialien	(15)	6	5	4		
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	5	5	5		
Ölwechsellmenge auf 100 000 km	(10)	10	10	10		
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	13	13	9		
Reifenverschleiß	(10)	5	4	1		
Umweltwertung	(150)	98	93	83		
KOSTEN						
Testwagenpreis	(50)	15	10	7	BMW und Mercedes liegen etwa auf dem erhabenen Preisniveau von 540d und E 450 d, der ID.7 erlangt fast jenes des Touareg V6 TDI. Die niedrigen Energie-Aufwendungen können die sehr hohen Kosten bestenfalls beschönigen.	
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	8	6	6		
Wiederverkaufschancen	(10)	8	6	7		
Festkosten für 5 Jahre	(15)	9	6	5		
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	6	6	6		
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	13	13	11		
Garantie	(10)	0	1	0		
Kostenwertung	(150)	59	48	42		
Gesamtwertung	(1000)	625	620	618		

56 dB(A)

leise säuselt der EQE bei Tempo 80 dahin – zwei dB(A) leiser als der BMW, vier leiser als der VW. Der liegt bei 60 dB(A) – wie auch ein Mercedes E 450 d mit Reihensechszylinder-Diesel

Stimmt, der Akku: Beim GTX stapelt der sich in 13 statt 12 Modulen, was seine Kapazität auf 86 kWh vergrößert. Mit denen bestromt er zwei Motoren. An der Hinterachse sitzt der APP550, also die Permanentmagnet-Synchronmaschine. Ihre 210 kW ergänzen sich beim GTX durch die 80 kW der AKA150 an der Vorderachse zu einer zusammengeregelten Systemleistung von 250 kW. Wie beim EQE treibt meist nur der Heckmotor den Wagen an. Erst wenn es auch hier mehr Leistung/Traction braucht, knipst die Steuerung die Asynchronmaschine zu. Unbestromt läuft sie fast verlustfrei mit.

Bei kaum weniger rapiden Fahrleistungen als denen des i5 strömt der VW noch sparsamer. Auf der Eco-Runde genügen ihm 20 kWh/100 km, was 469 km Reichweite ergibt, im Testschnitt 26 kWh (361 km). Und das trotz kleiner Rekuperationsvarianz. Am Fahrtrichtungs-Wählknopf lässt sich der B-Modus reindreihen,

der intensiviert die Reku, aber nicht auf Einpedal-Niveau.

Hohes Niveau? Erlangt der ID.7 bei Ladeleistung und: Komfort. Er witscht säuselleise durch den Fahrtwind (c_w 0,23). Trotz des einfacheren Fahrwerks mit MacPhersons vorn, Mehrlenkern hinten und Adaptivdämpfern rundum flauscht er – abgesehen von sehr seltenen, herberen Hüben an der Hinterachse – schmiegsam über Unebenheiten. Auch er strafft die Kennlinien von Dämpfern und variabel übersetzter Lenkung im Sport-Modus in einem pointierten Maß aus bestimmterer Verbundenheit in der Rückmeldung bei noch gefälligem Komfort. Ganz die Dynamik der zwei anderen erlangt er weder auf der Teststrecke noch auf der Landstraße. Er schubbert früher ins Untersteuern, gegen welches das ESP prominenter anregelt. Die Fahrsicherheit? Kümmert das nicht, so leicht ist die gewiss nicht zu erschüttern. Dazu kommen auch hier grip-

starke Traction, energische Bremsen und eine breit aufgestellte Assistenz. Wobei die gut, aber nicht ganz so routiniert funktioniert wie bei den anderen. Das selbst vorgeschlagene Spurwechseln etwa bricht der ID.7 häufiger ab als BMW und Mercedes.

Eine Kleinigkeit? Ja, und sie entscheidet nicht über den Gesamtsieg. Den holt sich der VW im Kosten- und Umweltkapitel. Um das neue Beste zu werden, was wir kennen, ist das Allerbeste gerade gut genug.

Text: Sebastian Renz

FAZIT

Mit der Kombination ihrer Brillanz bei Effizienz, Vehemenz, Komfort und Sicherheit zählen die drei zu den allerbesten Autos. Das heißt nicht, dass sie für alle perfekt sind. Aber sie sind so gut, dass es lohnt, sie auszuprobieren, bevor man sich erneut für ein schon altbekanntes Bestes entscheidet.

GESAMTWERTUNG



3.

618 Punkte

Mercedes EQE

Eigenschafts-Sieger

1.

625 Punkte

VW ID.7

2.

620 Punkte

BMW i5

- ➕ ● Hervorragender Federungskomfort
- Brillantes Handling
- Hochkarätige Assistenz

- ➖ ● Kleiner Kofferraum
- Niedrigere Schnellladeleistung
- Übermäßiger Testwagenpreis

- ➕ ● Üppiges Raumangebot
- Hohe Variabilität
- Günstiger Verbrauch

- ➖ ● Etwas weniger agil
- Teils komplexe Bedienung
- Kleines Instrumentendisplay

- ➕ ● Drangvolle Fahrleistungen
- Umfassende Assistenz
- Hohe Schnellladeleistung

- ➖ ● Geringe Raumeffizienz
- Lenkung mit wenig Rückmeldung
- Knappste Eco-Reichweite