



Mercedes-Benz E-Klasse Beschermer

Autotest | Van valse bescheidenheid kan Mercedes-Benz niet worden beschuldigd. De nieuwe Mercedes-Benz E-Klasse wordt groots aangekondigd als "de meest intelligente business limousine van dit moment". Niet minder dan 65 innovaties zouden de E-Klasse slimmer maken dan alle tegenstrevers. Bovendien zouden efficiënte motoren ook de rationele koper over de streep moeten trekken. Maakt de E-Klasse al die beloften waar?

Vanwege het grote aantal innovaties wordt de pers getraakteerd op een presentatie van dik een uur. Daarna volgen demonstraties met de nieuwe technieken. En pas daarna is het tijd voor een proefrit. Een aantal journalisten hoort het allemaal met gemengde gevoelens aan: "vroeger ging het om de rijeigenschappen, nu moeten we vooral opschrijven welke elektronica een auto aan boord heeft".

Zo is het maar net! Moderne auto's zijn zo ver doorontwikkeld, dat op mechanisch gebied nog weinig winst is te behalen. Het moet dus inderdaad van de elektronica komen, want op dat vlak is juist wél alle ruimte voor vernieuwing.



Vormgeving

Aan de buitenkant is weinig te zien van al die innovaties. Sterker nog: de E-Klasse lijkt als twee druppels water op de C-Klasse en S-Klasse. Alleen de maat verschilt. Daarnaast zijn het details zoals de "drop line" (vouw aan de zijkant) die nu door de deurhendels heenloopt, waardoor de E-Klasse is te onderscheiden van de kleinere en grotere broer.

De testauto is voorzien van een zogenaamde "AMG

Line" voor een sportief uiterlijk. De fraaie wijnrode kleur is voor het eerst beschikbaar op de E-Klasse, evenals de getoonde 20 inch velgen.



De eerste innovatie die aan de buitenkant zichtbaar is, betreft de koplampen. Deze zijn voorzien van 84 LEDs waarmee het lichtpatroon afhankelijk van de situatie kan worden aangepast. Dat klinkt bekend, maar Mercedes-Benz gaat een stap verder. Zo wordt rekening gehouden met reflecties in het wegdek bij regen en wordt een bocht al verlicht voordat het stuur wordt gedraaid.

Uitrusting

Om toegang te krijgen tot het interieur kunnen zowel de sleutel als de smartphone worden gebruikt. Dankzij het gebruik van "near field communication" (NFC) kan de telefoon van de eigenaar vlakbij de auto hetzelfde unieke signaal uitzenden als een moderne autosleutel.



Enmaal binnen, kan NFC opnieuw worden gebruikt om de telefoon eenvoudig aan de boordelektronica te koppelen. Vervolgens kan een smartphone draadloos worden opgeladen (voor al deze zaken geldt: sterk afhankelijk van de gebruikte telefoon, raadpleeg de Mercedes-Benz website voor een lijst van bruikbare toestellen).

De afwerkingskwaliteit is smetteloos en de binnenruimte is prima, maar dat is niet meer dan gebruikelijk in deze prijsklasse. Mercedes-Benz gaat een stapje verder dan gebruikelijk door niet alleen de stoelen elektrisch te verwarmen, maar ook de middentunnel en de armsteun in het portier. De massagefunctie van de voorstoelen betreft zowel de rugleuning als het zitvlak.



Vrijwel alle functies kunnen worden bediend middels aanraakgevoelige paneeltjes op het stuurwiel. Afhankelijk van de gekozen uitrusting voorziet de E-Klasse in traditionele klokken (snelheidsmeter en toerenteller) plus een beeldscherm óf in een enorm beeldscherm dat tweederde van de breedte van het dashboard beslaat. Het voordeel van een beeldscherm boven analoge klokken is dat de getoonde informatie kan worden aangepast aan de behoefte. Op onbekend terrein kan het navigatiesysteem prominent worden getoond, op de lange afstand kan een eco-coach worden getoond om zuiniger te rijden.

Drive Pilot

De belangrijkste vernieuwing van de nieuwe E-Klasse is de zogenaamde "Drive Pilot". Dit betreft geen functie om geheel autonoom te rijden, maar wel een systeem dat dit dichterbij brengt. De Drive Pilot bestaat uit een combinatie van actieve cruise-control en een rijbaan-assistent. Hiermee kan de E-Klasse, tot op zekere hoogte, zelf gasgeven en zelf sturen.

Wanneer de Drive Pilot wordt geactiveerd, wordt de snelheid van de cruise-control overgenomen. Rijdt het overige verkeer langzamer of ziet de computer een verkeersbord met een snelheidslimiet, dan wordt de snelheid aangepast. In flauwe bochten stuurt de E-Klasse zelf en dus kan het stuurwiel worden losgelaten. Omwille van de veiligheid verschijnt na +/- 10 seconden een aanmoediging om toch weer zelf te

sturen.



Technisch gezien is de E-Klasse in staat om veel langer zelfstandig te rijden, maar juridisch gezien geeft dit nog problemen (daarom is de "rijbaanwisselassistent" in Nederland zelfs uitgeschakeld). Bovendien maakte de Drive Pilot tijdens deze test enige fouten. Zo remde de auto midden op de snelweg af tot 50 km/u omdat de camera een bord voor een parallelweg verkeerd interpreteerde. Daarnaast haalt de Drive Pilot zonder blikken of blozen rechts in en daar staan in de meeste landen forse boetes op.



In de praktijk is de Drive Pilot vooral handig in druk verkeer. Dan kan de E-Klasse het overige verkeer

simpelweg volgen en geeft de hulp van de computer een enorme rust. Een soortgelijk effect kan worden bereikt met actieve rijbaancontrole van andere merken. Die systemen zijn echter bedoeld als veiligheidsvoorziening en sturen daarom pas wanneer de belijning op het wegdek wordt overschreden. Ze "stuiteren" daarom heen en weer tussen de belijning, terwijl de Drive Pilot de loop van de weg keurig volgt.

Wanneer de bestuurder zelf rijdt, kijkt de computer nog steeds over de schouder mee. Veel auto's kunnen al zelfstandig remmen voor obstakels, maar de E-Klasse kan ook remmen voor kruisend verkeer (tot 70 km/u). Aan de hand van de eigen snelheid en die van de kruisende auto berekent de computer of een noodstop moet worden gemaakt of dat bijremmen voldoende is.



Motoren

Op het moment van schrijven is de E-Klasse leverbaar met twee motoren: een 2.0 liter benzinemotor ("E200") en een 2.0 liter dieselmotor ("E220d"). Beide zijn gekoppeld aan een negentraps automaat die het vermogen op de achterwielen overbrengt.

Eerst is gereden met de E200, die zijn werk zo fluisterstil doet dat vooral opvalt dat het klimaatcontrolesysteem bepaald niet fluisterstil is. Op papier is de 184 pk / 300 Nm sterke viercilinder serieus snel (0-100 km/u in 7.7 seconden), maar in de praktijk is de afstand tussen het mechaniek en de bestuurder zo groot dat de snelheidssensatie minimaal is.



De E220d is met 194 pk / 400 Nm nog sterker dan de benzinemotor, maar doet zijn werk zo mogelijk in nog meer rust. Het toerental is merkbaar lager dan bij de benzinemotor en wanneer meer vermogen wordt aangesproken, moet dat van ver komen. De E220d leent zich daarom bij uitstek voor een kalme rijstijl en daarom kwam het testverbruik uit op een uiterst beschaafde 4.8 liter per 100 km.

Weggedrag

Wanneer wordt gekozen voor een standaard onderstel met stalen veren is het weggedrag goed, maar weinig uitgesproken. De E-Klasse is comfortabel en laat zich desgewenst vlot door de bocht sturen, maar geeft verder weinig voldoening. Door te kiezen voor luchtvering ("Air Body Control") is het weggedrag naar keuze uitgesproken comfortabel of juist overtuigend dynamisch.



Aan het einde van de proefrit heeft de E-Klasse een laatste truc in petto: de parkeerpiloot. Inmiddels kunnen vele auto's zichzelf parkeren, maar daarbij draait de computer alleen aan het stuur en moet de bestuurder zelf remmen en gasgeven.

De E-Klasse neemt alles uit handen. Nadat een geschikte parkeerplek is gevonden, kan de bestuurder daarom desgewenst uitstappen! Middels een smartphone app moet de bestuurder wel bewijzen dat hij/zij continu bij de auto aanwezig is. Daarna parkeert de E-Klasse zichzelf geheel automatisch in, en natuurlijk ook weer uit voor de volgende rit.



Conclusie

Maakt de nieuwe Mercedes-Benz alle beloften waar? Ja! Rijden doet de tiende generatie van de E-Klasse prima. Zoals gebruikelijk ligt de nadruk op comfort, maar middels "air body control" kan de E-Klasse ook een meer uitgesproken karakter tonen. Alhoewel de motoren niet half zo revolutionair zijn als de overige techniek, combineren ze prima prestaties met een relatief laag gebruik. Rationeel is de E-Klasse daarom goed te verantwoorden.

Op het gebied van elektronica doet de E-Klasse alles wat Mercedes-Benz belooft. Wanneer dat niet het geval is, betreft het een juridische beperking en geen technische. Dankzij de Drive Pilot en de vele veiligheidssystemen is het alsof er altijd een elektronische beschermengel over de schouder van de bestuurder meekijkt. Wanneer mogelijk assisteert de computer, wanneer nodig grijpt de elektronica zelfs in. Dat geeft in de praktijk een ongekende rust en daarmee lost de E-Klasse alle beloften in die Mercedes-Benz doet. ■



Specificaties

Mercedes-Benz E-Klasse E200

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	503 x 185 x 147 cm
Wielbasis	294 cm
Gewicht	1.505 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.900 kg
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	540 l
Bandenmaat	205/65R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1991 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	184 pk @ 5500 tpm
Koppel	300 Nm @ 1200 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,7 sec.
Topsnelheid	240 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	132 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 52.528,-
Prijs instapmodel	€ 52.528,-