



Mercedes-Benz E-Klasse Estate

Ruimte voor intelligentie

Autotest | De Mercedes-Benz E-Klasse Estate is comfortabel en ruim. Het zal niemand verbazen dat de nieuwe E-Klasse stationcar nog comfortabeler en nog ruimer is dan de vorige. De manier waarop Mercedes-Benz dit bereikt heeft is echter bijzonder. De nieuwe generatie is nauwelijks groter, maar vooral veel slimmer geworden. Mercedes-Benz stelt zelfs dat de nieuwe E-Klasse de intelligentste auto in zijn klasse is...

Wat maakt een auto intelligent? Meer dan alleen elektronica. In de loop der jaren zijn componenten kleiner en materialen sterker geworden. Daarom kon Mercedes-Benz uit vrijwel dezelfde buitenmaten als voorheen veel meer ruimte halen. Het begint daarom met intelligent ontwerpen.

Ruimte

En dat is vooral merkbaar in de bagageruimte! Die meet voortaan 640 liter. Op het moment van schrijven is de E-Klasse Estate daarmee veruit de ruimste auto in zijn klasse. Heel slim: de rugleuning van de achterbank kan in stappen steeds verder rechtop worden gezet om tot nog eens 30 liter extra bagageruimte te komen zonder de achterste zitplaatsen op te geven.



Middels knoppen in de bagageruimte kan de achterbank in ongelijke delen worden opgeklapt om uiteindelijk tot 1.820 liter laadruimte te komen; wederom de grootste ruimte in het segment. Daarmee is de E-Klasse Estate een echt werkpaard en veel meer dan alleen een "life style" auto die omwille van het uiterlijk wordt gekozen.

Bovendien is de laadvloer volmaakt vlak. Daarbij voorziet Mercedes-Benz in de nodige hulpstukken om de bagageruimte flexibel in te delen en is een enorm "verborgen" vak onder de laadvloer te vinden waar zelfs een boodschappentas in past. Uiteraard is de E-Klasse Estate leverbaar met elektrisch bedienbare achterklep.



Voorin

Voorin is de E-Klasse Estate gelijk aan de sedan. Dat wil zeggen volop hoofd- en beenruimte maar niet meer dan gemiddeld voor een auto van deze omvang. Ook dit werkpaard is uiterst luxueus aangekleed, in een stijl die klassieke Mercedes-elementen combineert met moderne techniek. De lichte tinten in het interieur van de testauto geven de inzittenden al voor vertrek het bevoorrechte gevoel om met iets bijzonders onderweg te zijn.

Dat gevoel wordt nog eens versterkt door het enorme beeldscherm dat van achter het stuurwiel tot het midden van het dashboard doorloopt. Achter het stuurwiel wordt essentiële informatie voor de bestuurder getoond (snelheid, toerental, verbruik). Op het centrale deel van het beeldscherm verschijnt de informatie van het audio-, navigatie- en communicatiesysteem.



Het navigatiesysteem werkt soms storend traag omdat het kort opeenvolgende manoeuvres niet op tijd meldt, waardoor de bestuurder in de stad afslagen mist. Optioneel kan de sleutel worden vervangen door een smartphone met NFC (near field communication) en een speciale Mercedes-Benz app. Dit werkt in de praktijk matig, vooral omdat de telefoon tijdens het rijden strak op zijn plaats moet blijven. Bij vlot bochtenwerk of stevig accelereren beweegt de telefoon en verschijnt onmiddellijk de waarschuwing dat de sleutel niet herkend wordt. Bovendien: de smartphone oplossing biedt in de praktijk geen enkel voordeel boven "keyless entry".

Het audiodeel verdient een speciale vermelding, want wanneer wordt gekozen voor luidsprekers en versterkers van "Burmester" is de klank absoluut briljant.

Automatische piloot

Wat de E-Klasse echt uniek maakt zijn de vele veiligheidssystemen, ofwel de beloofde intelligentie. De E-Klasse gaat ook hier verder dan de inmiddels gebruikelijke camera's en sensoren die alleen meekijken met de bestuurder en waarschuwen indien nodig. De E-Klasse kan daadwerkelijk zelfstandig rijden!



Door tijdens het rijden de "Drive Pilot" te activeren neemt de computer het gasgeven, remmen en sturen over. In theorie zou de E-Klasse geheel zelfstandig lange afstanden op de snelweg kunnen afleggen, maar de wetgever staat dit (nog) niet toe. Daarom verschijnt na zo'n 10 seconden een waarschuwing om de bestuurder aan te moedigen de controle weer over te nemen. Heel bijzonder is dat de E-Klasse ook kan assisteren bij passeren: door simpelweg richting aan te geven bepaalt de computer of er voldoende ruimte op de andere rijstrook is, waarna de E-Klasse zelf van rijstrook wisselt.



Tijdens een eerdere test met de E-Klasse sedan in Nederland wist de Drive Pilot minder te overtuigen omdat de auto diverse verkeersovertredingen beging en verkeersborden verkeerd interpreteerde. Tijdens deze testrit met de E-Klasse Estate op de rustige wegen in het noorden van Duitsland werkte de automatische piloot juist foutloos.

E400

Nog een contrast met de testrit in Nederland: destijds is kennis gemaakt met de lichtste benzine- en dieselmotor op de prijslijst. Voor deze tweede testrit is juist gekozen voor een echte krachtpatser: de E400. Dit staat voor een zescilinder motor die 333 pk / 480 Nm levert. Om ervoor te zorgen dat dit overvloedige vermogen onder alle omstandigheden effectief kan worden omgezet in prestaties is "4Matic" (vierwielaandrijving) standaard.



Strikt genomen is de E400 niet de allersterkste E-Klasse, er zijn namelijk ook nog sportieve AMG-modellen. De E400 is met zijn royale vermogen vooral de meest comfortabele. De krachtbron is niet of nauwelijks hoorbaar (en ook geluiden van banden en rijwind zijn minimaal) en toont geen spootje van agressie. Wanneer het gaspedaal dieper wordt ingetrapt staat een hogere snelheid "plotseling" op de teller, zonder dat ooit iets merkbaar was van acceleratie of geweld. Op de Duitse Autobahn is 175 km/u wandeltempo.

Uiteraard staat tegenover de superieure kracht wel een fors verbruik, reken op de praktijk op 1 op 10. De negentraps automaat ("9G-Tronic") werkt goed, maar schakelt niet geheel onmerkbaar en bij een auto als deze eigenlijk mag dat wel worden verwacht.



Weggedrag

De E-Klasse Estate heeft dezelfde wielbasis als de sedan en ook het verschil in gewicht is verwaarloosbaar. Beide auto's hebben daarom exact hetzelfde weggedrag. Dat wil zeggen dat hard of sportief rijden best mogelijk is, zeker wanneer wordt gekozen voor de sportieve modus (aangepast onderstel, besturing, etc.). Dan is de grip uitstekend en kan met één hand aan het stuur het grootste deel van het verkeer worden zoekgereden.

Dit is echter niet waar de E-Klasse voor bedoeld is. De E-Klasse komt het beste tot zijn recht bij een kalme, vloeiende rijstijl. Dan is merkbaar hoe mooi het koetswerk in balans is, hoe mooi de auto "rolt" en hoe goed de verhoudingen van de versnellingsbak passen bij het karakter van de motor.



Conclusie

Na de nieuwe E-Klasse sedan volgt de nieuwe Estate. De E-Klasse sedan wist zich al te onderscheiden met slimme elektronica en dat geldt ook voor deze stationcar. De verregaande integratie met smartphones, de vele veiligheidssystemen en de mogelijkheid om deels zelfstandig te rijden maken het dagelijks leven met de E-Klasse veiliger én comfortabeler.

Daarbij is de E-Klasse een echte Mercedes-Benz wat betekent dat dynamisch rijden zeker mogelijk is, maar dat de nadruk ligt op comfort. Met name de hier gereden E400 overtuigt met heel veel rust en souplesse.

Voor de Estate gaat de intelligentie nog een stap verder in de vorm van een uiterst doordacht ontwerp. De E-Klasse Estate is grofweg even groot als de concurrenten, maar biedt desondanks veel meer bagageruimte. ■



Specificaties

Mercedes-Benz E-Klasse Estate E400 4Matic

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	493 x 185 x 148 cm
Wielbasis	294 cm
Gewicht	n.b.
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	640/1820 l
Bandenmaat	225/55R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	3498 cc
Cilinders / kleppen	6 /
Vermogen	333 pk @ 5250 tpm
Koppel	480 Nm @ 1200 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,4 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	7,9 l / 100 km
Verbruik stad	10,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	180 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 91.136,-
Prijs instapmodel	€ 57.149,-