

## Mercedes-Benz E-Klasse (1995 - 2002)

### Ster-allure

Autotest | De test van de Mercedes E-klasse duurde slechts drie dagen. Maar in die drie dagen zou ruim 1.000 km worden afgelegd. De honger naar asfalt zou de E-klasse tekenen. Dat geldt niet alleen voor de auto, maar ook voor het gevoel dat de bestuurder heeft met de E-klasse. Hoe langer de test duurde, hoe meer de auto wist te overtuigen. Hoe? Lees Verder.

Voor een test die met een conclusie begint, is het niet meer dan logisch achterin te beginnen. En het is juist de ruimte op de achterbank waarop de E-klasse zich van de familieleden onderscheidt.

De E-klasse is bedoeld als luxe directieauto waarin de eigenaar zelf rijdt, maar ook regelmatig een beroep doet op de diensten van een chauffeur. Been- en hoofdruimte achterin scoren een ruime voldoende en zijn door de vorm en het materiaal zo comfortabel dat het hier prima vertoeven is op lange ritten. Bovendien is ook achterin in alle luxe voorzien, want de testauto kent niet minder dan vier klimaatzones. Niet alleen links en rechts voorin is de temperatuur gescheiden regelbaar, maar ook beide achterpassagiers kunnen hun eigen temperatuur instellen.



### Voorin

Voorin de E-klasse is de ruimte in eerste instantie minder overweldigend dan verwacht. Dat komt onder andere door het optionele elektrische zonnedak. Om de bijbehorende mechanica onzichtbaar weg te bouwen, is het dak enkele centimeters verlaagd. Zowel het dak als de binnenspiegel komen daarom ongebruikelijk dichtbij. Door de stoel in de laagste stand te zetten, komt hier verandering in. Dat verstellen gebeurt echter niet met het voor Mercedes gebruikelijke knoppen-eiland in het portier, maar half automatisch met knoppen voorop iedere stoel.

De afstand tot het stuurwiel wordt nog steeds op handkracht met een grote hendel ingesteld. Die hendel steekt bovendien zo ver naar voren, dat deze de knieholte raakt wanneer de stoel in de laagste stand staat en de benen zijn plat gelegd bij gebruik van de cruise-control.



De stoelen zijn verder een wonder van techniek dat tekenend is voor de gehele E-klasse. Want behalve stoelverwarming, kennen deze zetels ook een gekoeld zitvlak. Die optie lijkt misschien triviaal, maar op warme dagen is het zeer aangenaam om een fris briesje uit het zitvlak te voelen. De voorziening zou daarom gedurende bijna de hele testrit dankbaar worden gebruikt.

Sportieve uitvoeringen van de E-klasse zijn tenslotte uit te rusten met "multi contour" stoelen. Dat wil zeggen dat de stoel de vorm automatisch aanpast aan de rijstijl om bij snel genomen bochten extra zijdelingse steun te bieden.

## Blok op de weg

Wanneer bestuurder en fortuinlijke passagier achterin mogen aanvangen met de testrit, betekent starten niet meer dan de elektronische sleutel in de startpositie draaien. De elektronica laat de diesel zelf voorgloeien en laat de startmotor precies lang genoeg draaien om de 2,2 liter viercilinder krachtbron tot leven te wekken. Met de 150 pk die deze diesel levert heeft de testauto een kalm, maar zeker niet ondergemotoriseerd karakter. Het gaspedaal voelt wat zwaar en onder het wakend oog van de boordcomputer neemt de chauffeur als vanzelf de nette rijstijl aan die past bij de waardige uitstraling van deze auto.

De automatische versnellingsbak voelt goed aan wat de bestuurder wil, alhoewel dit voor het gevoel niet de

beste automaat is die Mercedes in huis heeft. De automaat van de C-klasse met gelijkwaardige motor doet zijn werk iets subtieler. Wie er de voorkeur aan geeft zelf te schakelen, kan de versnellingshendel naar links of rechts bewegen om zelf een hogere of lagere versnelling te kiezen. De bestuurder heeft dan keuze uit vijf versnellingen en geen zes zoals bij de echte handbak.

Wanneer netjes met de E-klasse wordt gereden is de auto zeldzaam stil. Alleen bij optrekken is in de verte lichtjes iets van motorgeluid hoorbaar, daarna is het zo goed als stil en zorgen alleen de banden en rijwind voor enig geluid. Bij 100 km/u is de E-klasse zo stil dat de inzittenden letterlijk tegen elkaar kunnen fluisteren.



De automatische versnellingsbak is lang niet de enige voorziening die de bestuurder werk uit handen neemt. Ook de koplampen en ruitenwissers worden automatisch bediend. Om het gasgeven te vergemakkelijken kent de E-klasse twee opties: cruise-control en een maximumsnelheid. Beide worden bediend met dezelfde hendel die Mercedes al kent sinds de eerste introductie van de cruise-control.

Even fraai als praktisch is de verlichting van de schaalverdeling van de snelheidsmeter. Bij gebruik van de cruise-control wordt de snelheidsmeter verlicht vanaf de ingestelde snelheid, tot de maximumsnelheid. De bestuurder kan immers op ieder moment gas bijgeven, waarna de auto vanzelf

terugkeert naar de ingestelde snelheid. Wanneer juist een maximumsnelheid is ingesteld, is de schaal van nul tot de gekozen snelheid verlicht. Op die manier wordt nooit per ongeluk te hard gereden en is het even ontspannen rijden als bij cruise-control, omdat niet op de snelheidsmeter hoeft te worden gelet.



Dankzij de lange wielbasis, een uitgekiend onderstel en het niet mis te verstane gewicht van 1610 kg ligt de E-klasse letterlijk als een blok op de weg. Lastige bochten die met menig sportcoupé een uitdaging vormen, neemt de E met een rust en eenvoud waardoor ze niet meer lijken dan een rimpel in de weg.

## Vormgeving

De vormgeving mag zeker niet onvermeld blijven. Het interieur van de Avantgarde-uitvoering is zo fraai, dat de testauto bij het ophalen na de eerste bocht is stilgezet om alles even rustig te kunnen aanschouwen. Het dashboard is uitgevoerd in donkere grijstinten met een zweem blauw om het iets leven te geven. In plaats van traditionele houtinleg is gekozen voor een fraaie donkergrijze inleg.



Maar het mooiste zijn zonder twijfel de klokken. Deze zijn uitgevoerd in zwart-wit met matzilveren achtergrond en verchroomde omlijstingen. De klokken hebben zwarte opdruk op witte wijzerplaten. De diverse digitale displays hebben juist een zwarte achtergrond met daarop witte aanduidingen.

In de middenconsole is een kleurendisplay te vinden voor bediening van het navigatiesysteem, de telefoon en het audiosysteem. Deze laatste is bijzonder compleet met radio, cassette, enkele cd-speler en cd-wisselaar. De wisselaar is ondergebracht in -of beter gezegd- achter het dashboard. Met een druk op een knop schuift een deel van de middenconsole automatisch omhoog om toegang te geven tot de cd-wisselaar (met de versnellingshendel in "P" resten dan echter millimeters speelruimte tot de CD).

## Audio en navigatie

Alhoewel de gebruikersvriendelijkheid van het gehele systeem prima is, is de geluidskwaliteit bedroevend (een euvel dat ook andere Mercedesen plaagt). Het geluid wordt gedomineerd door een basgeluid dat in staat is alle inzittenden binnen enkele minuten hoofdpijn te bezorgen. De enige oplossing is met de toonregeling de bas uit te schakelen, maar dan is duidelijk te horen dat het geluid uit evenwicht is.

Ook het navigatiesysteem is bijzonder eenvoudig te bedienen en wordt bovendien geleverd met een recente CD-ROM. In net opgeleverde

nieuwbouwwijken in de randstad wist de E-klasse al de weg te wijzen.

## Maatgeving

De buitenmaten van de E-klasse zijn iets afgenomen in vergelijking met de voorganger. Toch oogt de zilvergrijze testauto met de grote verchromde grille en vier gescheiden koplamp-units veel imposanter. De ster staat stralend van trots op de voorplecht te pronken. De vormgeving van de achterzijde is de grootste verbetering, want geparkeerd naast de oude E-klasse lijkt de voorganger bijna lomp. De achterzijde kent nu vloeiende lijnen waarbij de achterraut ver naar achteren doorloopt. De E-klasse is daarom goed te overzien en laat zich verrassend makkelijk parkeren, alhoewel de voor- achter- en zelfs zijdelingse parkeerhulp in enkele gevallen heel welkom zijn.

Ondanks het kleine kofferdeksel is de toegang tot de kofferruimte ook met grote stukken bagage prima. Om te voorkomen dat de bestuurder ooit vieze handen krijgt, is het kofferdeksel automatisch te openen.

## Conclusie

Als de auto op het moment van schrijven nog in de garage zou staan, zou dit artikel niet aan een bureau maar op de achterbank van de Mercedes E-klasse zijn geschreven. Alles aan deze auto deugt. De vormgeving van interieur en exterieur rekent af met ieder vooroordeel dat de E-klasse kent, de rijeigenschappen maken iedere kilometer tot een ontspannende ervaring.

De vele elektronische hulpmiddelen maken het leven met de E-klasse echt aangenamer, daar waar de auto niet vernieuwend is, is de techniek tot in de perfectie uitgevoerd. Het is daarom dat de bestuurder het gevoel heeft dat de E-klasse alles kan en dat de bestuurder alles kan met de E-klasse (Ivo Kroone). ■



## Specificaties

### Mercedes-Benz E-Klasse (1995 - 2002) 220 CDI

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	482 x 182 x 145 cm
Wielbasis	285 cm
Gewicht	1.610 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.900 kg
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	540 l
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties

Motorinhoud	2148 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 4200 tpm
Koppel	340 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,3 sec.
Topsnelheid	217 km/u
Verbruik gemiddeld	6,1 l / 100 km
Verbruik stad	8,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	175 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 53.700,-
Prijs instapmodel	€ 49.900,-