



Mercedes-Benz E55 AMG

Zoek de superlatieven

Rij-impresie | Op de prijslijst van bijna ieder model van Mercedes staat helemaal onderaan de "AMG"-uitvoering. Die is stukken duurder dan alle andere varianten, maar de specificaties zijn dan ook om van te watertanden. Dit soort topmodellen is echter nauwelijks op de openbare weg te zien. Waarom? Zijn ze het geld niet waard of maken ze de beloften misschien niet waar? Er is maar één manier om daar achter te komen: een uitgebreide kennismaking met de E-klasse AMG.

Voor wie niet precies weet waarom een "AMG" zo opvalt in de brochure hierbij de cijfers op een rijtje. Het basismodel van de E-klasse heeft 122 pk. De AMG heeft er 476. De lichtste benzinemotor levert 240 Nm, de AMG is goed voor een recordwaarde van 700 Nm. De kalmste E-klasse, een diesel, neemt 12.1 seconden voor de sprint van 0 naar 100 km/u. De AMG heeft slechts 4.7 seconden nodig. Terwijl de diesel voluit accelereert, sprint de AMG van 0 naar 100 km/u, terug naar stilstand en weer naar 100 km/u. Dan is de AMG nog steeds sneller. De top van vrijwel alle E-klassen is elektronisch begrensd op 250 km/u, zo ook het topmodel. Oh ja, de instap E-klasse kost 49.900 euro. De testauto kost rijklaar 161.000 euro.

Muziek

Ondanks de enorme verschillen in specificaties, blijft een E-klasse een E-klasse. Ook dit snelste exemplaar is niet getransformeerd tot lage sportwagen met klap-koplampen, middenmotor of opvallende spoilers. Het is zelfs even zoeken naar de uiterlijke verschillen tussen de diverse uitvoeringen, maar ze zijn er. Alhoewel de auto zonder is te bestellen, flankeert de tekst "V8 Kompressor" de zijkant. Links achterop valt "E55" te lezen en rechts achter heeft AMG het

beeldmerk achtergelaten. Wat de AMG echt verradert is het orkest van vier grote verchromde ovale uitlaatpijpen (een kleine 120 pk per uitlaat). De gemiddelde organist zou er jaloers van worden, want er komt muziek uit. En hoe.



Het 8-cilinder orkest wordt gestart met een knop bovenop de versnellingspook. De sleutel kan dus in jas- danwel broekzak blijven. De krachtbron ontwaakt met een ronduit intimiderende grom die een seconde later verandert in een tevreden spinnend maar tikkeltje onrustig diep geluid. Dit apparaat wil presteren. Maar voordat het zover is staan enkele kilometers stadsverkeer op het programma, waarbij

de E55 het presteert absolute recordwaardes op de brandstofmeter te toveren. In de stad is 1 op 4 het hoogst haalbare. Zelf sequentieel schakelen met de knoppen op het stuurwiel of juist het werk overlaten aan de automaat verandert daar niets aan.

Ondanks het aanvankelijke intimiderende motorgeluid, is deze rapste E-klasse opmerkelijk eenvoudig te rijden. Het valt hoogstens op dat de geringste beweging van het gaspedaal voldoende is om flink te versnellen. Een tikje extra is al voldoende om het overige verkeer zoek te rijden. Verder is de "E" een grote goedmoedige zakenauto die met gemak een weg door het verkeer zoekt. Nooit is de AMG daarbij agressief of opdringerig.



Eenmaal op de snelweg is 120 km/u nog geen wandeltempo. Toch staat de toerenteller al op 2.000 rondjes per minuut. Vergelijkbare krachtpaters draaien bij deze snelheid nog nauwelijks stationair. Dat komt onder andere omdat Mercedes' huistuner niet voor de nieuwe 7-traps automaat heeft gekozen, maar voor een ouder 5-traps exemplaar. De randstad is inmiddels definitief verlaten en zodra het verkeer nog rustiger wordt, is het tijd uit te vinden waar het AMG allemaal om te doen was.

Acceleratieproef

Op een compleet verlaten snelweg zakt de snelheid terug tot zo'n 90 km/u en dan wordt het gas in een resolute beweging tot de vloer ingetrapt. Het toerental klimt slechts langzaam, maar de acceleratie is al enorm. Maar toch, een Subaru Impreza of Nissan 350Z

weet ook een dergelijke prestatie neer te zetten. Dat is tot de toerenteller de 5.000 toeren bereikt.

De diepe grom wordt nu omgezet in iets wat nog het meeste lijkt op een reus die de keel schraapt. Het geluid alleen is voldoende om alle nekharen recht overeind te zetten. De sportwagen-acceleratie van zojuist was slechts een voorproefje. De kompressor is wakker geworden en nu schiet de E55 er pas echt vandoor. Het is alsof God zelf het wegdek vastpakt en onder de auto doortrekt. De aarde draait even achteruit en alleen de testauto komt vooruit. Het landschap komt met bijna surrealistische snelheid op de bestuurder af en blijft bovendien onophoudelijk versnellen. De snelheidsmeter die luttele seconden geleden nog 120 km/u aanwees, staat nu op 210 km/u. Nog 40 km/u harder en de elektronisch begrensde top is bereikt, terwijl de motor nog lang niet buiten adem is. De testrijder zweet en heeft tegelijkertijd kippenvel.



Bij dit astronomische motorvermogen hoort een set remmen die alleen maar van ruimtevaartmateriaal gemaakt kan zijn. De remmen zijn van bijna sensationele kwaliteit, want indien nodig is de E55 in recordtijd veilig tot stilstand te brengen. Dat is een hele prestatie, want in de regel kunnen grote auto's heel snel zijn, maar bepaalt het remvermogen de limiet.



Met vol vertrouwen in de auto en de wetenschap waartoe de bijna 500 paardekrachten in staat zijn, volgt de acceleratieproef vanuit stilstand. Echter: accelereren vanaf 90 km/u vraagt veel meer vermogen dan een sprint vanuit stilstand. Dit moet dus heviger worden.

De E55 heeft geen "launch control", maar de automaat voelt precies aan wat de bestuurder wil. Van achteren klinkt iets wielspin en de "E" zet zich razendsnel en vastberaden in beweging. Het lampje van de tractiecontrole blijft tot dik 100 km/u knipperen ten teken dat motorvermogen zo overweldigend is dat de achterbanden zonder deze elektronica al lang in rook zouden zijn opgegaan. En opnieuw maakt het motorgeluid de belevenis compleet zoals opzweepende muziek een film spannender maakt. De E55 AMG klinkt nu als een Duitse jachtbommenwerper en het geluid is zo mogelijk nog ontzagwekkender dan de prestaties. Bovendien zijn ook de uitlaten hoorbaar en

komt het geluid van voor- en van achteren.

Mercedes in de bocht

Ondanks de zinneprikkelende prestaties, is de E-klasse ook na het tunen door AMG geen sportwagen. Dat is vooral te merken in de bochten. Hier verraadt de E-klasse zowel zijn omvang als gewicht. Dat maakt de auto heel stabiel in de bocht, maar het geeft niet de sensatie of het verslavende van een lage en hard afgeveerde sportwagen. Toch is de wegligging wel naar eigen smaak aan te passen, want het onderstel kent drie instellingen waarmee heel wat valt te verbeteren.

Het zijn echter de stoelen die uitblinken tijdens het betere bochtenwerk. Aan de voorkant van de beide voorzetels is (optioneel) de "Dynamic"-knop te vinden. Een druk op die knop zorgt ervoor dat de stoel zich strak om het lichaam vormt en ineens van comfortabele fauteuil tot stevige sportstoel transformeert. Vervolgens zorgen opblaasbare kussens voor de nodige tegendruk in iedere bocht.

Dit werkt niet door de stand van het stuurwiel of de voorwielen te meten, maar door de G-krachten te meten. Het effect is verbluffend. Hoe meer G-krachten op de chauffeur inwerken (en dat is met dit motorvermogen eenvoudig te realiseren), hoe harder de zijwanden van de stoelen zich opblazen en de inzittenden op de plaats houden. Vooral in lange flauwe bochten is het onweerstaanbaar steeds meer snelheid te ontwikkelen waardoor de stoel steeds harder begint te werken.

Uitrusting

Is de dynamische functie niet meer nodig? Er naast zit een knop voor de massagefunctie. En ook wie achterin zit komt er niet slecht van af. Zo is de testauto achterin voorzien van TV/DVD, stoelverwarming en een links/rechts gescheiden airconditioning. Uiteraard kunnen ook de bestuurder en bijrijder ieder hun eigen klimaat regelen.



tweede: de auto is zo snel dat een buitenstaander nauwelijks de tijd heeft om te zien dat het een AMG is (Ivo Kroone). ■

En daarmee is de koek nog lang niet op. Ook radar gestuurde cruise-control, een opmerkelijk goed werkend systeem van spraakherkenning, een dubbel elektrisch bedienbaar panoramadak, bluetooth telefoonkoppeling en een fantastisch klinkend audiosysteem behoren tot de uitrusting. Bose heeft het veld geruimd ten gunste van Becker plus Harman Kardon, waarmee Mercedes nu ook topklasse audio, navigatie en infotainment kan leveren. Dit is zonder twijfel het absolute topmodel uit de E-klasse en ondergetekende kan nog uren verhalen over alle luxe en innovatie. Maar de boodschap is inmiddels duidelijk: de E55 AMG is de top van de E-klasse en weet op alle mogelijke manieren te overtuigen.

Conclusie

Waarom is de Mercedes-Benz E-klasse AMG zo weinig te zien op de openbare weg? Aan de rijkwaliteiten ligt het niet, want de prestaties zijn ronduit spectaculair. Is het niet de sensationele acceleratie, dan wel het adembenemende motorgeluid of de verpletterende remkracht. Ook de wegligging is verdienstelijk, alhoewel de E-klasse in AMG-tenue nog steeds geen sportwagen maar een luxe reisauto is. Het belangrijkste verschil met een sportwagen is echter dat de E-klasse een functionele sedan voor vier personen blijft. De E55 AMG is relatief onopvallend en zal daarom geen afgunstige blikken opleveren.

Er resten daarom twee verklaringen voor het geringe aantal AMG's op de weg. De eerste is dat het verschil met een gewone E-klasse nauwelijks zichtbaar is. De



Specificaties

Mercedes-Benz E55 AMG 55 AMG

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	482 x 182 x 145 cm
Wielbasis	285 cm
Gewicht	1.835 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.900 kg
Tankinhoud	80 l
Bagageruimte	540 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	5439 cc
Cilinders / kleppen	8/4
Vermogen	476 pk @ 6100 tpm
Koppel	700 Nm @ 2650 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,7 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	12,8 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	310 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 133.950,-
Prijs instapmodel	€ 49.900,-