



Mercedes-Benz E-Klasse (2009 - 2016)

Frisse lucht

Rij-impressie | Soms schrijft een testverslag zichzelf bijna. Zo maakt ondergetekende een proefrit met de vernieuwde Mercedes-Benz E-Klasse door Duitsland. Opeens doemt aan de horizon een onwaarschijnlijk groot, houten gebouw op. Dichterbij gekomen blijkt deze vreemdsoortige constructie in feite een enorme luchtverfrisser te zijn. Dat is nog eens een dankbare fotolocatie bij een test van de vernieuwde, extra schone E-Klasse!

De testrit met de vernieuwde E-Klasse wordt verreden rondom het Duitse Kaiserslautern. In een ver verleden genazen kinderen met een longziekte door de lucht van zout water in te ademen. In Nederland betekende dat dat de kinderen een paar weken naar de kust werden gestuurd, maar in midden Duitsland is dat minder eenvoudig. Daarom werd "Gradierbau Bad Dürkheim" in het leven geroepen: een 333 meter lang gebouw waarin bronwater werd vermengd met zout om heilzame lucht te maken.



Tegenwoordig zijn er hele andere methoden om de lucht te zuiveren en dat is het hoofdonderwerp van dit verslag: de vernieuwde E-Klasse. Alle uitvoeringen zijn zuiniger geworden en stoten daarom minder schadelijke gassen uit.

Diesel

Het eerste deel van de proefrit is verreden met de "E250 CDI". Deze is voortaan voorzien van een zeventraps automaat. Dit biedt in iedere situatie een ideale versnellingsbakverhouding en dat maakt de E-Klasse sneller en zuiniger. Het verschil is echter vooral theoretisch. De oude vijftraps automaat schakelde al volkomen onmerkbaar en voorheen was de motor ook zo goed als onhoorbaar.



Alhoewel de "E250 CDI" slechts vier cilinders telt, hoeft de krachtbron zich nooit in te spannen en worden de prestaties met groot gemak neergezet. Zelfs 200 km/u op de Duitse autobahn voelt als een prettig wandeltempo. Ondanks de hoge kruissnelheden en een langdurige fotosessie, bedroeg het gemiddelde testverbruik 6,7 liter per 100 km. Voor een auto van deze omvang en met dit prestatieniveau is dat keurig.

Ook deze zuinige diesel laat zich uiterst ontspannen rijden. De E-Klasse is 4 meter 90 lang en biedt mede daarom royale ruimte voor- en achterin. Het interieur is kenmerkend voor Mercedes-Benz: klassieke vormgeving en materialen, gecombineerd met moderne techniek. De rust in het interieur is ook te danken aan de wetenschap dat de elektronica over de veiligheid waakt (zie voor details de eerdere test van de E-Klasse).



Benzine

Van een heel andere orde dan de zuinige dieselmotor, is de "E500". Dit wees tot voor kort op een 5.5 liter achtcilinder benzinemotor die 388 pk en 530 Nm leverde. De vervanger telt eveneens acht cilinders, maar heeft nu een inhoud van 4.7 liter en de assistentie van twee turbo's. Daarmee is de "E500" 20% zuiniger en significant sterker geworden (408 pk / 600 Nm).

Maak desondanks niet de fout te denken dat dit een sportwagen is. De "E500" is uiterst beschaafd vorm gegeven en is, op de grotere velgen na, nauwelijks te onderscheiden van de diesel uit het eerste deel van dit verslag. De achterzijde wordt gesierd door slechts twee uitlaatpijpen en de typeaanduiding "E500". Ook in het interieur geen extra meters, logo's of andere stemmingmakerij.

Zodra de motor wordt gestart, klinkt een diep dreigend geluid als van een naderende onweersbui die ieder moment kan losbarsten. Wanneer kalm wordt gereden, blijft het bij een dreiging. De "E500" laat zich even gemakkelijk rijden als de tammere E-Klassen en niets verradt het enorme snelheidspotentieel.



De grote motor biedt extreme souplesse: wanneer kalm met de verkeersstroom wordt meegereden, komt de naald van de snelheidsmeter zelden boven de 1.000 tpm. Sommige motoren draaien stationair meer toeren! Het mag duidelijk zijn: dit is absoluut geen agressieve of opdringerige auto.



Maar ... trap het gaspedaal dieper in en de donderwolk barst met ongekend geweld los! Uit de beide uitlaatpijpen klinkt een brul waar zelfs een Amerikaanse sportwagen even stil van wordt (voor de kenners: dit geluid is niet vergelijkbaar met dat van de Mercedes AMG modellen). De inzittenden worden in het eerst zo vredige interieur ruw in de stoelen geduwd.

De sprint van 0 naar 100 km/u in 5.2 seconden is slechts het begin van de geweldsuitbarsting; het zijn

vooral de tussensprints boven de 100 km/u waar de "E500" ware mokerslagen uitdeelt. Met een druk op de knop wordt ook het onderstel stugger, hetgeen beter bij een auto van dit kaliber past.

Aardgas

Geheel nieuw is de "E200 NGT": een versie op aardgas. Daarmee is de E-Klasse uniek, want geen enkele andere auto in dit segment is af-fabriek leverbaar op aardgas. De integratie is bovendien perfect: de bagageruimte meet 540 liter, net als bij de andere uitvoeringen. Ook de benzinetank meet nog steeds 60 liter, terwijl daar nu ruimte voor 19 kg aardgas bij komt. Beide tanks samen geven de "NGT" een actieradius van zo'n 1.100 km.



De resterende hoeveelheid aardgas is af te lezen op een digitaal display tussen de snelheidsmeter en toerenteller. Wisselen van brandstof kan eenvoudig worden gedaan via de boordcomputer.

In de praktijk is nauwelijks verschil merkbaar tussen rijden op benzine of aardgas. Helaas zijn de prestaties in beide gevallen matig. Onder de motorkap ligt namelijk slechts een 1.8 liter motor met "supercharger". Die is goed voor 163 pk / 240 Nm en dat is beduidend minder dan de andere motorisaties.

De beloofde topsnelheid van 224 km/u is uiterst optimistisch gesteld. Na een lange aanloop is hoogstens 180 km/u haalbaar. Ook in de stad en op binnenwegen moet de "E200 NGT" relatief hard werken om mee te komen. Uit de motorruimte klinkt dan een ongebruikelijk hoog geluid, wat ook niet bijdraagt aan het grootse gevoel dat een E-Klasse hoort te geven.

Alhoewel de grandeur door het gebruik van aardgas

verloren is gegaan, is op het comfort absoluut niet ingeboet. Bovendien is de samenstelling van de uitlaatgassen van aardgas de minst schadelijke van alle gangbare brandstoffen; daarmee draagt de E-Klasse wezelijk bij aan frissere lucht.



onder de motorkap, laat de "E500" zich even ontspannen rijden als een doorsnee E-Klasse. Wanneer het gaspedaal dieper wordt ingetrapt, zet de "E500" (in een rechte lijn) prestaties neer waar zelfs de gemiddelde sportwagen geen antwoord op heeft.

De meest schone E-Klasse is de nieuwe uitvoering op aardgas. Helaas presteert deze beduidend minder goed dan de andere versies, maar voor het dagelijks verkeer is het voldoende. Aardgas is niet alleen de minst schadelijke brandstof van dit moment, het is ook een zeer goedkope. Dat maakt de E-Klasse ook nog eens bereikbaarder dan voorheen. ■

Conclusie

Mercedes-Benz spreekt nadrukkelijk niet van een facelift. Op enkele details in het interieur na, is het uiterlijk van de E-Klasse namelijk gelijk gebleven. Wel zijn alle uitvoeringen sterker en zuiniger geworden. De versies die geen nieuwe motor hebben gekregen, zijn minimaal voorzien van een zeventraps automaat en een stop/start-systeem.

Het topmodel, de "E500", kreeg een geheel nieuwe krachtbron. Deze heeft een kleinere inhoud dan voorheen, maar is desondanks beduidend sterker en veel zuiniger. Ondanks het vorstelijke vermogen



Specificaties

Mercedes-Benz E-Klasse (2009 - 2016) E250 BlueTEC automaat

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	490 x 185 x 152 cm
Wielbasis	287 cm
Gewicht	1.700 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	59 l
Bagageruimte	540 l
Bandenmaat	225/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	2143 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	204 pk @ 3800 tpm
Koppel	500 Nm @ 1600 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,4 sec.
Topsnelheid	245 km/u
Verbruik gemiddeld	4,7 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	116 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 57.161,-
Prijs instapmodel	€ 46.800,-