



Mercedes-Benz E-Klasse Estate (2009 - De rode loper uitrollen

Autotest | Welkom! Het is alsof de nieuwe Mercedes-Benz E-Klasse de inzittenden vanaf het eerste moment welkom heet en op alle mogelijke manieren wil behagen. Zeker wie veel kilometers aflegt, moet zich thuis kunnen voelen in een auto en daarom is de nieuwe Mercedes-Benz E-Klasse voorzien van alle denkbare luxe en veiligheidsvoorzieningen. Daar komt bovendien heel veel ruimte bij, want de E-Klasse is er nu ook als stationcar.

De rode loper uitrollen was ooit de ultieme uiting van luxe. Rood was in een ver verleden de moeilijkste verfkleur om te maken en daarmee lieten welgestelden zien dat geen moeite te veel was om hun gasten te vereren. En zo'n gevoel geeft de E-Klasse ook: in het interieur zijn kosten noch moeite gespaard om de inzittenden een behagelijk gevoel te geven. De lay-out en de gebruikte materialen maken het interieur van de E-Klasse tegelijkertijd chique en vertrouwd.

Maar het weldadige gevoel is niet alleen te danken aan de uitstraling. Alle materialen voelen prettig aan en de ergonomie is doordacht. De stoelen zitten voortreffelijk en zijn in alle richtingen (elektrisch) verstelbaar. De testauto is behalve van stoelverwarming ook voorzien van stoelkoeling, een massagefunctie en wangen in de leuning die kortstondig kunnen worden opgeblazen om tegendruk te bieden in een snelle bocht. En dit hoogstandje betreft alleen nog maar de zetels!



Uitrusting

In de voorruit zit een camera die meekijkt met de bestuurder. Het systeem leest onder andere verkeersborden en toont de maximumsnelheid als geheugensteuntje in een display tussen de snelheidsmeter en toerenteller. Het nadeel van dit systeem is dat de videocamera veel ruimte inneemt, waardoor de binnenspiegel onwennig dichtbij het gezicht van de bestuurder hangt.

Het gecombineerde audio, video, communicatie- en navigatiesysteem is geheel te bedienen met één druk-, draai- en kantelknop. Dankzij de logische opzet is het systeem niet alleen heel eenvoudig te bedienen, maar ook heel krachtig.

Helaas klinkt het audiosysteem matig; door de gewijzigde akoestiek ten opzichte van de sedan komt er veel te veel geluid van achteren en dat is onnatuurlijk. Een orkest speelt vóór het publiek, niet er achter. Wanneer "Logic7" wordt ingeschakeld om het geluidsbeeld te verbeteren, klinkt de E-Estate als een rijdende echoput!



Ruimte

De ruimte voorin de Estate is gelijk aan die van de sedan. Dat betekent volop hoofd- en beenruimte, maar niet meer dan gemiddeld. Het eerste punt waarop deze stationcar nadrukkelijk verschilt van de E-Klasse sedan is de beenruimte achterin. Alhoewel de sedan en Estate dezelfde wielbasis hebben, heeft de laatste wel meer overhang achter de achterwielen. Die extra ruimte is niet alleen gebruikt voor meer bagageruimte, maar ook om de achterbank verder naar achteren te kunnen plaatsen. Desondanks is de beenruimte nog steeds niet overweldigend.

Wel biedt de E-Klasse Estate op het moment van schrijven de grootste bagageruimte in z'n klasse. Standaard meet de kofferruimte 695 liter. De achterbank kan worden opgeklapt door simpelweg een hendel over te halen in de bagageruimte, die daarna 1.950 liter meet. De meeste tegenstrevers blijven rond "slechts" 1.600 liter steken!

De E-Estate wordt geleverd met een arsenaal aan hulpmiddelen om de bagageruimte op te delen in kleinere compartimenten. Op die manier kunnen tere stukken gescheiden worden vervoerd van zwaardere bagage of kan vracht juist stevig vast worden gezet. Zoals het hoort bij een luxe auto als deze, is de achterklep elektrisch te openen en te sluiten. Dat lijkt misschien een overbodige luxe, maar zoals vaak bij dit soort zaken went het snel.



Heel bijzonder is dat de E-Klasse Estate optioneel kan worden voorzien van een derde zitrij. De tweede achterbank wordt op uitgekiende wijze in de laadvloer verborgen wanneer deze niet in gebruik is. Met twee handelingen kunnen twee zitjes uit de laadvloer worden getoverd, die dan tegen de rijrichting in staan en ruimte bieden aan kinderen tot 1 meter 40. De beenruimte op de achterste zitplaatsen is vergelijkbaar met die van middelgrote 7-persoons MPV's, maar door de lagere daklijn van de E-Klasse is de hoofdruimte beduidend minder.

Om ook op de achterste zitplaatsen de veiligheid te garanderen, voorziet Mercedes in een extra stevigheidsbalk in de kofferruimte en natuurlijk driepuntsgordels plus hoofdsteunen.



Motoren

Mercedes-Benz wil met de nieuwe E-Klasse kopers aantrekken die voorheen auto's van andere merken reden. Daarom wordt de E-Klasse niet alleen geleverd met de zes- en achtcilinder motoren van weleer, maar zijn ook viercilinder motoren leverbaar. Bovendien maakt dit de E-Klasse minder milieubelastend en zijn zowel de aanschafprijs als de kosten per kilometer lager.



Voor wie groots en toch economisch wil rijden, is de "E220 CDI" een aanrader. Deze viercilinder dieselmotor is nieuw ontwikkeld voor de nieuwe E-Klasse en levert 170 pk / 400 Nm. Ondanks de geringe motorinhoud zijn dat keurige waarden voor een E-Klasse. In de praktijk heeft de auto daarom ook met deze lichte dieselmotor de grandeur die kenmerkend is voor dit segment.

De 220 CDI is in de testauto gekoppeld aan een handgeschakelde zesversnellingsbak, die dankzij korte schakelwegen snel en trefzeker schakelt. Om er voor te zorgen dat iedereen zuinig kan rijden met de E-Klasse, wordt in een display bij de snelheidsmeter aangegeven wat het beste moment is om te schakelen.

Slechts een enkele keer valt de 220 CDI uit z'n rol. Met name in stadsverkeer klinkt een ouderwets, nagelend dieselgeluid en dat is ongebruikelijk voor een auto van deze statuur. Wanneer het uiterste wordt gevraagd kan het even duren voordat de kleine dieselmotor z'n kracht opbouwt, maar de prestaties zijn uiteindelijk heel verdienstelijk.



Zelfs (zeer) hoge snelheden op de Duitse Autobahn houdt de E220 CDI goed vol. Toch is het karakter van de motor en versnellingsbak zo gekozen dat de auto uitnodigt tot kalm en statig rijden, zoals het hoort bij een E-Klasse. Met een nette rijstijl bedroeg het testverbruik 7,5 liter per 100 km. De door Mercedes beloofde 5.7 liter per 100 km is alleen haalbaar op lange afstanden die dan bovendien met een lage snelheid moeten worden afgelegd.

Benzine

Wanneer de voorkeur uit gaat naar een benzinemotor dan is de "E200 CGI" een goede keuze. In getallen uitgedrukt is deze vrijwel even sterk als bovengenoemde diesel, maar in de praktijk is het karakter heel anders. Dat begint met het geluid, want de E200 doet z'n werk vrijwel onhoorbaar. Met name in combinatie met een zestraps automaat is de E200 veel levendiger en gretiger dan de dieselmotor. Deze lichtste benzinemotor op de prijslijst daagt zelfs uit tot een wat baldadige rijstijl! Het testverbruik bleef desondanks beperkt tot 9,5 liter per 100 km (fabrieksopgave: 7.7 liter / 100 km).



Omdat de E-Klasse ook leverbaar is met veel sterkere motoren, zijn de remmen zwaar overbemeten voor de hier geteste basisuitvoeringen. De remkracht is zelfs zo groot dat tijdens een remproefje de lades onder de stoelen spontaan openen en het zonnescherm van het glazen dak spontaan sloot! Kortom: met de remmen zit het wel goed.

Weggedrag

De E-Klasse Estate wordt standaard voorzien van luchtvering op de achteras. Het probleem bij veel stationcars is dat zware bagage de veren indrukt. Als een veer al is ingedrukt, blijft er op slecht wegdek nog maar weinig veerweg over en dat gaat ten koste van het comfort. De luchtvering past zich aan aan het gewicht van de lading en daarom is de E-Klasse Estate ongeacht de lading altijd even comfortabel. Optioneel kan de luchtvering worden uitgebreid met een voorziening om overhellen in de bocht te voorkomen.

Mede dankzij de forse omvang is de E-Klasse een uitgesproken comfortabele auto. In tegenstelling tot andere auto's waarbij comfort voorop staat, "zweeft" de E-Klasse niet gevoelloos over de weg. In plaats daarvan worden oneffenheden in het wegdek beter opgevangen en leent de E-Klasse zich desgewenst ook voor een sportieve rijstijl. Op die manier voelt iedere bestuurder zich meteen thuis in de E-Klasse.

Conclusie

De Mercedes-Benz E-Klasse is een uiterst comfortabele auto die met name gericht is op bestuurders die zo veel kilometers afleggen dat de auto bijna een tweede huis is. De E-Klasse onderscheidt zich door de hoge mate van comfort. Dat heeft niet alleen betrekking op het weggedrag, maar ook op de uitrusting. De vele technische vernieuwingen maken het rijden niet alleen makkelijker, maar ook veiliger.

Als vanouds is de E-Klasse leverbaar met machtige zes- en achtcilinder motoren. Deze nieuwste generatie kan ook worden voorzien van viercilinder motoren, waarmee de auto binnen het bereik komt van een grotere groep kopers. Ook met deze efficiënte motoren heeft de E-Klasse de grootsheid die kenmerkend is voor de auto.

Als stationcar is de E-Klasse, dankzij luchtvering op de achteras, even comfortabel als de sedan. Deze Estate is zeker geen life style auto die alleen wordt gekozen om de vormgeving. De Estate biedt zeer veel ruimte

voor bagage of twee extra inzittenden. De Mercedes-Benz E-Klasse is een auto waarin iedereen zich direct thuisvoelt, de Estate gaat een stap verder en verwelkomt het hele gezin met een rode loper. ■



Specificaties

Mercedes-Benz E-Klasse Estate (2009 - 2016)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

490 x 185 x 147 cm
287 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.845 kg
n.b.
n.b.

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

59 l
695/1950 l
225/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

2143 cc
4/4
170 pk @ 3800 rpm
400 Nm @ 1400 tpm
achterwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

8.8 sec.
218 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

5.8 l / 100 km
n.b.
n.b.
152 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 55.549,-
€ 49.900,-