



## Mercedes-Benz EQE

### Belachelijk goed

Autotest | Een noodzakelijke verandering wordt vaak in drie stappen geaccepteerd. Eerst wordt het probleem ontkend, vervolgens wordt het belachelijk gemaakt en tenslotte geaccepteerd als de nieuwe norm. Ontkennen dat we elektrisch moeten gaan rijden kan al lang niet meer. Verstokte fans van de verbrandingsmotor doen er echter alles aan om elektrische auto's belachelijk te maken. Maar wat als die elektrische auto belachelijk goed is? Zoals de Mercedes-Benz EQE?

Waarom Mercedes-Benz in staat is, liet het al eerder zien met de EQS. Omdat de EQS het topmodel van Mercedes-Benz is, heeft dat model ook een maximale prijs en maximale afmetingen. Al het goede van dat topmodel is nu ook beschikbaar in een iets beschaafdere verpakking in de vorm van de EQE.



### Vormgeving

Let op de term "iets beschaafder", want met een

lengte van 5 meter 5 is de EQE bepaald geen kleine auto. Toch weet de EQE vriend en vijand voor zich te winnen met het harmonieuze lijnenspel. Omdat de elektrische aandrijving weinig ruimte inneemt is de motorkap kort en konden de ontwerpers de EQE een zeer gunstige stroomlijn geven (lager energieverbruik, minder rijgeluiden). De vormgevers accentueren dat vervolgens door de ronding van het dak visueel door te laten lopen tot in het voorwiel en voorbij het achterwiel.

Wanneer de lijnen worden gevolgd, vallen nog enkele zaken op. Zo kan de motorkap niet worden geopend! Elektrische auto's hebben geen onderhoud nodig en volgens Mercedes-Benz zorgt deze constructie voor een betere stroomlijn. Het bijvullen van vloeistoffen kan via een klein klepje op de flank, net onder de linkerbuitenspiegel. De EQE is een echte sedan, want bij het openen van de achterklep opent alleen de achterklep en scharniert de achterraut niet mee (zoals bij de EQS).



Omdat een elektromotor nauwelijks warmte produceert is geen grille nodig. Echter, om te voorkomen dat de EQE er onnatuurlijk uitziet is tussen de koplampen een zwart kunststof paneel aangebracht. Dat staat de auto goed en geeft de beoogde vertrouwde aanblik. Houd er echter rekening mee dat ieder vuiltje op de zwart glimmende kunststof zichtbaar is waardoor dat fraaie aangezicht snel wordt geschaad.

De deurhendels verdwijnen tijdens het rijden automatisch in de portieren voor een lagere luchtweerstand. Echter, de buitenspiegels zijn van

conventioneel glas en dat is wat Autozine betreft een gemiste kans. Camera-spiegels zouden de stroomlijn sterk verbeteren en zijn prettiger in het gebruik (verblinden niet, tonen hulplijntjes, etc.). Ook jammer: de spiegels van de EQE zijn onhandig klein (voor de stroomlijn) en onvoldoende te verstellen, waardoor de bestuurder meer koetswerk in de spiegels ziet dan nodig.



## Ruimte en uitrusting

Vanwege de bolle vorm valt het nauwelijks op, maar de EQE heeft een vorstelijke wielbasis van 3 meter 12 en dat zorgt voor heel veel binnenruimte. Niet alleen voorin, maar ook achterin zijn de hoofd- en beenruimte daarom uitstekend. Toch is er een punt van kritiek: de achterzijde van de voorstoelen is van hard kunststof en dat is onprettig voor de achterpassagiers. Juist heel handig: via het centrale beeldscherm kan de lengte van de bestuurder worden ingegeven, waarna automatisch de ideale zitpositie wordt bepaald. Dit is tijdens de test met personen van uiteenlopend postuur geprobeerd en werkte steeds perfect (beter zelfs dan handmatig instellen).

De opzet van het interieur is weelderig, waarbij de bestuurder en bijrijder worden omsloten als in een cocon. Het dashboard wordt gedomineerd door twee beeldschermen: één achter het stuurwiel en een groter beeldscherm centraal op het dashboard. De meeste functies kunnen worden bediend via het centrale beeldscherm, met knoppen op het stuurwiel of middels gesproken commando's. Zolang een internetverbinding beschikbaar is, verstaat de EQE vrij

geformuleerde verzoeken en behoort tot de betere verstanders op de markt.

Een speciale vermelding gaat uit naar het optionele audiosysteem van specialist Burmester. Dit is welhaast een schoolvoorbeeld van goed geluid in de auto. De klank is glashelder, krachtig en perfect over de ruimte verdeeld. Het is nooit kunstmatig of vermoeiend, waardoor het ook na uren rijden een feest blijft om naar te luisteren. Let op dat een hoogwaardig audiosysteem ook een hoogwaardige bron vereist. Het gemiddelde mp3'tje of een doorsnee streamingdienst doet dit systeem onrecht aan.



## Veiligheid

Een sprong vooruit komt van de slimme koplampen ("digital light"). Omdat het licht uit pixels bestaat, kunnen bepaalde pixels worden uitgeschakeld om te voorkomen dat andere bestuurders worden verblind. Mercedes-Benz gaat nu een flinke stap verder door diezelfde pixels te gebruiken om informatie voor de bestuurder in het landschap te projecteren. Zo wordt een gevarendriehoek voor de auto getoond als de afstand tot de voorligger te klein is. Op basis van de ingestelde bestemming in het navigatiesysteem kan een pad van licht op het wegdek worden getoond wanneer bijvoorbeeld van rijstrook moet worden gewisseld.

Let op dat licht van straatlantaarns of andere auto's vaak sterker is dan de subtiele hints van de EQE. Het "digital light" komt daarom voornamelijk tot zijn recht in afgelegen gebieden. Altijd leuk is de "lichtshow" die de EQE weggeeft bij het ver- en ontgrendelen van de

auto.

Met de EQE is de software voor zelfrijdende functies verbeterd ten opzichte van voorgaande modellen. Tijdens de test wist de EQE een dijk met flauwe bochten en een enkele verkeersdrempel geheel zelfstandig te rijden. Daarbij is het voldoende de handen op het stuurwiel te hebben; kracht uitoefenen is niet nodig.



## Elektrisch rijden

De EQE is vanaf de basis ontwikkeld als elektrische auto, er is dus geen versie met verbrandingsmotor beschikbaar. Op deze manier kan maximaal gebruik worden gemaakt van de voordelen die elektrisch rijden biedt. Zo biedt de EQE ruimte aan een zeer grote batterij (90 kWh) waarop in theorie 646 km kan worden afgelegd. Tijdens deze test onder gunstige weersomstandigheden bedroeg het bereik 560 km (testverbruik 17.5 kWh / 100 km).

De hier gereden "350+" heeft een vermogen van 292 pk / 565 Nm dat alleen op de achterwielen wordt overgebracht. Alhoewel de 350+ serieus snel is, is dat niet altijd merkbaar. Omwille van het comfort reageert de 350+ minder venijnig op het stroompedaal dan andere elektrische auto's. Want daar draait het om bij de EQE: comfort. Mede daarom is de EQE zo mogelijk nog stiller dan andere elektrische auto's. Niet alleen de motor, maar ook de banden en rijwind zijn zo goed als onhoorbaar.

Bij het loslaten van het stroompedaal kan in drie stappen worden bepaald hoe sterk de EQE inhoudt

(en energie terugwint). Ook hier heeft Mercedes-Benz de scherpe randjes weggenomen voor extra comfort, maar daarmee ook minder betrokkenheid bij het rijden. Indien gewenst kan met één pedaal worden gereden en dat is wat Autozine betreft een voordeel van elektrisch rijden.



Opladen kan aan het stopcontact thuis, bij een publiek laadpunt en aan een snellader. Bij die laatste wordt de beloofde pieksnelheid van 170 kW zelden aangetikt. Wel wordt 100 kW vrijwel direct bereikt en vervolgens lang aangehouden. Daarom kon tijdens de test eenvoudig van 20% tot 80% worden geladen in ongeveer 15 minuten.

## Weggedrag

Sommige fabrikanten zetten elektrische aandrijving in om auto's opwindend en daarmee aantrekkelijk te maken. Mercedes-Benz kiest traditiegetrouw voor comfort. Bovendien staat de testauto op "Airmatic" luchtvering voor nog meer comfort in de comfort-stand. Op die manier weet Mercedes-Benz het hoge gewicht van de auto bovendien goed te verhullen. Dankzij meesturende achterwielen is de EQE bovendien wendbaarder dan gebruikelijk bij een auto van deze omvang.

"Op het moment van schrijven is de Mercedes-Benz EQE de beste elektrische auto die Autozine heeft getest"



Zelfs in de sportstand is de EQE een statige auto die kalm reageert op commando's van de bestuurder en niet is gediend van wilde fratsen. Alles draait om gemoedsrust en dan met name de symbiose tussen bestuurder en techniek. Wie dat wil kan alle techniek negeren en de EQE rijden als een conventionele auto. Wie gebruik wil maken van alle nieuwe voorzieningen heeft even tijd nodig om te wennen, maar uiteindelijk vullen de bestuurder en techniek elkaar perfect aan. Dan komt de Mercedes-Benz EQE het beste tot zijn recht en is deze auto "belachelijk goed".

## Conclusie

Op het moment van schrijven is de Mercedes-Benz EQE de beste elektrische auto die Autozine heeft getest. Dat is te danken aan de geslaagde balans. De grotere EQS biedt overdaad en dat is soms te veel van het goede. Veel andere merken zetten in op spektakel, hetgeen in het drukke dagelijkse verkeer echter zelden tot zijn recht komt. De EQE biedt de beste balans tussen comfort, bruikbaarheid en

innovatie.

De EQE heeft een grote actieradius voor het moeiteloos afleggen van lange afstanden. Tegelijkertijd is het bereik niet zo groot dat het alleen een theoretische waarde is die in de praktijk nooit zal worden benut. Iets soortgelijks geldt voor de prestaties: de EQE 350+ is serieus snel, maar niet zo snel dat het alleen maar voor de prestige is.

Wie de elektrische auto nu nog belachelijk wil maken, maakt vooral zichzelf belachelijk. De EQE is namelijk niet alleen stiller, sneller, comfortabeler en schoner dan een soortgelijke auto met verbrandingsmotor. De EQE is ook nog eens voordeliger in aanschaf en gebruik. Dus is het tijd voor de laatste stap: de nieuwe techniek accepteren als de nieuwe norm. ■



# Specificaties

## Mercedes-Benz EQE

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	505 x 193 x 151 cm
Wielbasis	312 cm
Gewicht	2.255 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Batterij	90 kWh
Bagageruimte	430 l
Bandenmaat	255/45R19

### Motor en prestaties



Vermogen	292 pk @ 1 rpm
Koppel	565 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6.4 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	16.10 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	646 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 79.850,-
Prijs instapmodel	€ 79.850,-