



Mercedes-AMG EQE 43

Vis op het droge?

Autotest | AMG is de huistuner van Mercedes-Benz. Deze specialist weet van een luxe reisauto een opwindende en sportieve auto te maken. De technici van AMG zijn meesters in het opvoeren van motoren, aanpassen van uitlaatsystemen en toevoegen van turbo's. Maar wat als die specialisten wordt gevraagd om een elektrische auto sportiever te maken? Is AMG dan als een vis op het droge of weet de specialist juist voor extra spanning te zorgen?

De uitdaging begint al met de aankleding. Alhoewel de naam en omvang anders doen vermoeden, is de EQE geen elektrisch aangedreven versie van de Mercedes-Benz E-Klasse. De EQE is vanaf de basis ontworpen als elektrische auto, met een korte neus, maximale binnenruimte en natuurlijk een uitstekende stroomlijn.



Alhoewel de stroomlijn niet kon worden verbeterd, heeft AMG de uitstraling van de auto sportiever gemaakt met subtiele spoilers. Deze "skirts" en "flicks" (opstaande randen) zouden de rijwind nog beter

geleiden en samen met de "splitter" voor extra neerwaartse druk zorgen. Het makkelijkste is de AMG te herkennen aan de verticale lamellen in de grille. Het gaat hier puur om decoratie, want omwille van de stroomlijn is de grille van de EQE altijd gesloten. Sterker nog: de gehele neus bestaat uit één stuk en de motorkap is daarom niet te openen! Ter compensatie is naast het linker voorwiel een klepje te vinden om ruitensproeiervloeistof bij te vullen.

Ruimte

Het interieur heeft dezelfde moderne uitstraling als het exterieur. Ook hier zetten vloeiende lijnen de toon. Het verschil met de standaard EQE zit in de gebruikte materialen en de patronen. Bovendien is alleen de EQE AMG te voorzien van een derde display ("hyperscreen"), waarmee het gehele dashboard van links tot rechts uit beeldschermen bestaat. Op het rechterdeel kan de bestuurder films kijken, ook tijdens het rijden.



De ruimte voor- en achterin laat weinig te wensen over, maar dat is niet meer dan logisch gezien de buitenmaten van de auto. Omdat de EQE vanaf de basis is ontworpen als elektrische auto, konden de batterijen in de vloer worden verwerkt. De bagageruimte is daarom groot en vooral heel diep.

Uitrusting

Vrijwel alle functies laten zich bedienen via de beeldschermen of middels gesproken commando's. Zolang de auto een internetverbinding heeft, kunnen

die commando's vrij worden geformuleerd. Daarbij is het centrale brein van Mercedes-Benz soms heel slim, maar soms teleurstellend onhandig. Hoe vaak ook werd gevraagd om een snellader van Fastned, het systeem bleef publieke laadpunten in de buurt tonen in plaats van de gevraagde snellader verderop. Zoals gebruikelijk bij Mercedes-Benz verzorgt specialist Burmester het audiosysteem en dat is ook bij de EQE AMG van onberispelijke kwaliteit.

Als het gaat om actieve veiligheid en bestuurdersassistentie dan zijn alle moderne en gangbare voorzieningen leverbaar. Echter, zelfs op deze auto met een prijskaartje van ruim een ton is adaptieve cruise-control niet standaard. Wel standaard is "Digital Light" en daarmee weet Mercedes-Benz echt te vernieuwen. In het donker worden instructies voor de bestuurder op het wegdek geprojecteerd (waarschuwingen voor te hoge snelheid, instructies van het navigatiesysteem) en dat is in de praktijk nog prettiger dan een head-up display. Ook leuk: in een parkeergarage projecteren de koplampen bij het ver- en ontgrendelen van de auto een kleine AMG-lichtshow op de muur.

AMG 43

De EQE AMG is er in twee uitvoeringen: de 43 en 53. De 43 is goed voor 476 pk / 858 Nm, de 53 levert 687 pk / 1000 Nm. Omdat AMG geen van de gebruikelijke mechanische "trucs" kon gebruiken, heeft het gekozen voor een eenvoudige oplossing: vierwielaandrijving. Daardoor kunnen meer elektromotoren worden geplaatst en dat levert het gewenste extra vermogen.



Voor deze test is gereden met de Mercedes-AMG 43 en zeker daarmee is het effect van het extra vermogen teleurstellend klein. Met een sprint vanuit stilstand naar 100 km/u in 4.2 seconden is de AMG 43 ontegenzegglijk snel. Echter, de meeste elektrische auto's zijn bij lagere snelheden zo gretig en levendig dat ze gevoelsmatig minstens zo snel lijken te zijn. Het verschil komt pas tot uiting bij snelheden ver boven de 100 km/u, waar de EQE met zijn overweldigende vermogen blijft doorblijven.

Ten opzichte van de standaard Mercedes-Benz EQE is het verschil wel duidelijk. De AMG laat zich eenvoudiger verleiden tot sprintjes en laat indien gewenst de nodige geluiden horen om het net even spannender te doen lijken. Daarbij vervalt AMG niet in ouderwetse "broem, broem"-geluiden, maar klinkt het vliegende schotel geluid uit science-fictionfilms dat met het toenemen van de snelheid steeds intenser wordt. Bij kalm rijden klinken deze geluidseffecten niet, zodat ze nooit storend worden.

Wel storend: wanneer wordt geremd zal de elektromotor eerst dienst doen als dynamo om energie terug te winnen (zoals in iedere elektrische auto). Pas als meer remvermogen nodig is, worden daadwerkelijk de remschijven gebruikt. Mede daarom is het gevoel in het rempedaal matig. Meer dan eens remde de testrijder onbedoeld te hard of juist te zacht (paniekmomentje!) omdat het gevoel in het rempedaal minimaal is.

Laden en bereik

Net als de standaard EQE heeft de AMG 43 een batterij met een capaciteit van 90 kWh. Echter, vanwege het toegenomen motorvermogen is het bereik iets kleiner. Volgens Mercedes-Benz heeft de EQE AMG 43 een actieradius van 531 km. Ondanks een baldadige testrijder, die zich meer dan eens liet verleiden om het gehele motorvermogen te benutten, kwam het testverbruik uit op 20.4 kW per 100 km en daarmee een bereik van een kleine 500 km.

Voor een elektrische auto is de snelheid waarmee wordt geladen minstens zo interessant als de snelheid die gereden kan worden. En hier is de EQE een echte kampioen! Door in het navigatiesysteem een snellader als bestemming in te voeren, wordt de batterij al tijdens het rijden op de optimale temperatuur gebracht om snel te kunnen laden. Tijdens de test bleek dat ook wanneer de laadstop niet wordt "aangekondigd" binnen een kleine minuut al met 150 kW wordt geladen. Wanneer de batterij zo'n 30% is geladen, daalt dit tot 100 kW en vervolgens wordt deze snelheid langdurig aangehouden. Keurig!



Weggedrag

Op het gebied van ondersteltechniek kon AMG wel een beroep doen op de klassieke vaardigheden en dit is dan ook waar het belangrijkste verschil wordt gemaakt. De EQE AMG heeft luchtvering die op basis van de gekozen rijmodus en de omstandigheden continu wordt aangepast. Bovendien zijn meesturende achterwielen (maximaal 3.6 graden) standaard. In de comfortabele stand is de AMG 43 daarmee ongeveer even comfortabel als de gewone EQE.

In de sportieve modus wordt de auto niet nerveus, maar is wel beter merkbaar hoe de elektronica het weggedrag verbetert. Hoe sneller een bocht wordt genomen, hoe duidelijker de luchtvering zich schrap zet, het koetswerk exact in balans houdt en de EQE zich in het asfalt vastbijt. Een standaard EQE heeft al een uitstekend weggedrag, maar probeert zo veel mogelijk voor de bestuurder te verhullen wat er gaande is achter de schermen. De EQE AMG laat juist heel duidelijk merken welke technieken actief zijn en maakt de ervaring daarmee intenser.

Conclusie

Is AMG met een elektrische auto als een vis op het droge? Ja en nee. Het is duidelijk dat aan een elektrische auto veel minder kan worden verbeterd dan aan een auto met verbrandingsmotor. De EQE heeft in de basis al een uitstekende stroomlijn, is standaard al snel en levendig en heeft dankzij het lage zwaartepunt van nature al een stabiele wegligging.

AMG heeft zich daarom beperkt tot wat wel kon worden verbeterd. Dankzij extra vermogen weet de EQE nu ook bij zeer hoge snelheden te imponeren met tussensprints. Daarnaast heeft AMG vooral de communicatie verbeterd. In de standaard EQE merkt de bestuurder nauwelijks hoe de techniek het rijden makkelijk maakt. Bij de EQE AMG betreft het mechaniek de bestuurder juist bij het rijden en dat zorgt voor extra sensatie. ■



Specificaties

Mercedes-AMG EQE 43

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	505 x 193 x 151 cm
Wielbasis	312 cm
Gewicht	2.425 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Batterij	90 kWh
Bagageruimte	430 l
Bandenmaat	264/40R20

Motor en prestaties



Vermogen	476 pk @ 1 rpm
Koppel	858 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	4.2 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	19.70 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	531 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 107.680,-
Prijs instapmodel	€ 79.850,-