Pawel Piotrowski
6 augustus 2013

Een nieuwe koers

In de hogere middenklasse staat de E-Klasse sinds mensenheugenis bekend als een representatieve en comfortabele keuzemogelijkheid. Mede daarom adverteerde Mercedes-Benz de huidige generatie met de pakkende slogan 'welkom thuis'. Een boodschap die aan duidelijkheid niets tekort kwam, maar aan het succes van zijn hoogtijdagen kon de E-Klasse in Europa niet meer tippen. De facelift gooit het over een andere boeg en is misschien wel de meest ingrijpende in de geschiedenis van Mercedes-Benz.

Tegen het ordinaire aan

Voor het eerst is de E-Klasse leverbaar met twee 'gezichten'. De klassieke Mercedes-Benz grille is alleen nog op de standaarduitvoering en Elegance leverbaar. Bestel je de Avantgarde of het AMG-sportpakket, dan krijg je een grille met grote centrale ster en twee lamellen. Verdwenen zijn de losse units voor stads- en dimlicht, het 'vier-ogen-gezicht' is dankzij vloeiende LED-lichtelementen nog wel herkenbaar. Aan de achterzijde hebben de lichtunits een nieuwe lay-out en is de achterbumper agressiever van snit. Als Avantgarde met het AMG-sportpakket ziet de E-Klasse er beduidend anders uit dan voorheen, zelfs een tikkeltje ordinair. Je zit er gelukkig niet verplicht mee opgezadeld. In Elegance-trim is de E-Klasse nog steeds een elegante en ingetogen auto, die overdreven poespas heeft dit model helemaal niet nodig.

Natuurlijk bleef het niet alleen bij cosmetische wijzigingen, onderhuids profiteert de gefacelifte E-Klasse van nieuwe motoren en een breder scala aan assistentiesystemen. Op benzinegebied is vooral de nieuwe instapmotor interessant. De direct ingespoten E200 BlueDIRECT heeft een grotere motorinhoud dan zijn

voorganger en maakt gebruik van PiÃ«zo-injectoren. Met 184pk bleef het vermogen gelijk, in combinatie met de 7G-Tronic transmissie levert het nieuwe blok nu 300Nm tussen 1.200 en 4.000tpm. Daarbij daalde de fabrieksopgave van het verbruik naar 5,8 liter per honderd kilometer en de uitstoot naar 135 gram. Nette waarden, maar net niet laag genoeg om in aanmerking te komen voor de begeerde 20% bijtelling. Ook na de facelift blijft dit voorbehouden aan de E300 BlueTEC Hybrid.

Verbeterd op detailniveau

In het interieur heeft Mercedes-Benz vooral wijzigingen op detailniveau doorgevoerd, waarbij de nieuw vormgegeven luchtroosters en het analoge klokje het meest in het oog springen. Belangrijke bedieningsknoppen hebben nu een metaalkleurige afwerking en het instrumentarium is teruggebracht naar drie klokken. De in kokers gehulde crÃ¨mewitte meters doen aan de vorige CLS denken en zijn bij schemerlicht niet altijd goed afleesbaar. Wie weleens in een BMW 5 Serie of Audi A6 heeft gezeten, zal het multifunctionele scherm van het Audio 20 systeem aan de kleine kant vinden, maar de resolutie is meer dan prima. Onze testauto was uitgerust met het Ambtion-pakket van

€ 2.795 waarin het Becker MAP PILOT navigatiesysteem zit. Het is simpeler van opzet dan COMAND Online, maar werkt ook eenvoudiger en laat je niet verdwalen.

Qua algemene vormgeving, materiaalgebruik en afwerking merk je wel dat de E-Klasse de oudste van de drie is. Het kolossale dashboard van een BMW 5 Serie geeft je een rijker gevoel en een A6 is op detailniveau mooier afgewerkt. De slogan 'Das beste oder nichts' gaat wat dat betreft niet helemaal op. Je hebt niet de indruk in een luxe auto te zitten, dat ook door de aankleding van de Avantgarde komt. Het binnenste is wel erg zwart en de aluminium inlegpanelen zorgen voor een onderkoelde sfeer aan boord. Wees je er ook bewust van dat je door de keuze voor het AMG-sportpakket een set sportstoelen krijgt. Deze bieden weliswaar veel steun, maar missen door de hardere zitting het typische Mercedes-Benz comfort. Met name op de achterbank zit je daardoor net niet lekker. De ruime instap en het goede ruimteaanbod maken dit minpuntje wel weer goed.

Geen schaap in wolfskleren

Op onze testauto was de typeaanduiding weggelaten en in combinatie met het agressieve uiterlijk schept dit bij omstanders en weggebruikers bepaalde verwachtingen. Recht van voren oogt de E-Klasse met het nieuw vormgegeven AMG-sportpakket indrukwekkender dan de 'oude' E63 AMG. Ook de achterzijde flest je met opvallend grote uitlaatkanalen. Bij het omdraaien van de sleutel ontwaakt echter geen atmosferische V8 met een diepe brul, maar een viercilinder benzinemotor die door de directe inspuiting stationair nogal dieselachtig klinkt. Was je door de kleine remschijven nog niet door de mand gevallen, dan houdt de schone schijn nu wel op.

Totdat je wegrijdt. Met 184pk en 300Nm tussen 1.200 en 4.000tpm is de instapmotor bijzonder goed bedeeld en heeft hij behoorlijk wat in zijn mars. Je hoeft niet eens het gaspedaal te vloeren om meer dan vlot vooruit te komen. Doe je dat wel, dan kun je in 7,9 tellen naar 100km/h snellen en bereik je uiteindelijk een AutobahnfÃ¤hige topsnelheid van 233km/h. Bij tussenacceleraties op de snelweg snelt de E200 moeiteloos door tot de snelheidslimiet. Let je niet op, dan overschrijd je deze zomaar met 40km/h. Een schaap in wolfskleren kun je 'm met de beste wil niet noemen. Het prettigst voelt de E200 zich tussen 1.500 en 3.000tpm, waar hij zijn volledige koppel produceert zonder een rauwe stem op te zetten.

Vlak de bocht door

De 7G-Tronic transmissie doet zijn best om tijdens tussenacceleraties de motor binnen dit toerengebied te laten werken, maar dat lukt niet altijd even goed. Onder belasting schakelt de bak soms een tikje ruw, iets dat de modernere achttraps ZF-transmissie in een BMW 5 Serie of Jaguar XF niet snel zal overkomen. Het is wachten totdat de onlangs geÃ¯ntroduceerde 9G-Tronic transmissie, die voorlopig alleen met de E350 BlueTEC besteld kan worden, zijn weg naar beneden vindt. Wellicht zal deze het praktijkverbruik ook daadwerkelijk kunnen drukken, ons lukte het namelijk niet om in de buurt van de sprookjesachtige fabrieksopgave te komen.

Door het aankruisen van het AMG-sportpakket wordt de E-Klasse met 15mm verlaagd en met een straffere demping uitgerust. Tijdens het rijden voelt de Mercedes een stuk harder aan dan een exemplaar met standaardonderstel, al wordt het nooit echt oncomfortabel. Mercedes wilde duidelijk het E-Klasse comfort behouden en dat is behoorlijk goed gelukt. Je zweeft weliswaar niet meer over de weg en drempels en dwarsnaden voel je duidelijk, maar de koets helt veel minder over en de grip in bochten

is voor zo'n grote en logge auto opvallend goed. In combinatie met een nieuwe stuurinrichting wil de E-Klasse nog behoorlijk hard de bocht om. De Mercedes stuurt een stuk directer dan voorheen, maar is nog steeds een tik te sterk bekrachtigt om een serieus sportief gevoel op te roepen. Dat is niet erg, in een auto van dit formaat zoekt niemand een hardcore afstemming. Wel is de Mercedes weer een stukje meer richting BMW gekropen.

Badboy

Bij de vernieuwde E-Klasse sta je niet alleen voor de keuze tussen twee 'gezichten', maar bepaal je ook het karakter van je Mercedes-Benz. Het contrast tussen de Elegance en Avantgarde is bijna als tussen zwart en wit. In combinatie met het AMG-sportpakket is de Avantgarde duidelijk de badboy van de twee. Hij is extrovert, nogal vol van zichzelf en zoekt de grenzen graag op. De E200 BlueDIRECT instapmotor kan de uiterlijke aspiraties gelukkig ook waarmaken. Hij is soepel, snel en goed bij de les, maar lust bij een passende rijstijl ook graag een slokje meer. Met het sportonderstel en de directe stuurinrichting voelt de Mercedes ongekend levendig. Aan

het interieur en de 7G-Tronic transmissie merk je wel dat de jaren beginnen te tellen, maar de verjongingskuur heeft de afstand op de concurrentie succesvol verkleind.

Plus

+ Ruim en stil interieur
+ Soepele, snelle en alerte motor
+ Fijn afgestemd AMG-sportonderstel

Min

- Klein infotainmentscherm
- 7G-Tronic transmissie mist raffinement
- Praktijkverbruik aanmerkelijk hoger