Bjorn Blokzijl
25 september 2016

# Terug aan de top

Mercedes-Benz heeft er een specialiteit van gemaakt om allerlei niches in het modellengamma te vullen. Van modellen als de GLE CoupÃ© en CLA Shooting Brake hadden we vijf jaar geleden nog nooit gehoord. Gelukkig heeft het merk nog steeds zijn vaste waarden hoog in het vaandel, waardoor de E-klasse met zorg in het nieuw is gestoken. Geheel in lijn met de C-Klasse en S-Klasse heeft de auto het nieuwe familiegezicht - als het gaat om exterieurdesign - meegekregen. Over laatst genoemde auto's waren we al vol lof. Of de nieuwe grote middenklasser van de Duitsers onze goedkeuring kan krijgen, ervaren we in een test met de E 220d.

# In lijn met de familie

Hoewel Mercedes-Benz het ontwerp van de C-, E- en S-Klasse sinds het begin van dit millenium al op elkaar afstemt, komen ze nu met een strategie die nog het meest wegheeft van die van concurrent Audi. Voor de niet-kenner ziet een A3 sedan eruit als een sterk gekrompen A6 en is die auto op zijn beurt weer een A8 die op 80% is gekopieerd. Je kunt kritiek hebben op deze manier van ontwerpen, maar het slaat wel aan bij het grote publiek. Het merk met de ster wil dit ook bereiken en liet zich sterk inspireren door de C-Klasse die we in 2014 aan de tand voelden. Het resultaat is een auto die dusdanig op zijn kleine broer lijkt dat zelfs de kenner twee keer moet kijken om het verschil te zien. De verschillen zijn er zeker. Zo is de E-Klasse veel gestrekter dan de 'C' en is het ontwerp meer in balans door de verder doorlopende lijnen. Waar de C-Klasse een ietwat gedrongen voorkomen heeft, is de E-Klasse statig en klassiek gelijnd. Toch had Mercedes met bijvoorbeeld anders gevormde achterlichten wat meer onderscheid kunnen aangeven tussen beide modellen. De door ons gereden auto ziet er door zijn fraaie witte lak, de klassiek ogende lichtmetalen wielen en chromen strips op onder andere de onderzijde van de portieren, de achterklep en rond de uitlaatpijpen

stijlvol uit. Helaas zijn de uitlaatpijpen nep en zit er onder de achterbumper een echte uitlaat die de gassen slechts aan Ã©Ã©n zijde naar buiten blaast. Het totaalplaatje is veel beter in balans dan zijn voorganger en zal een groter publiek aanspreken. De robuuste uitstraling heeft hij echter niet verloren.

## Retro contra modern

Waar het exterieurontwerp vooral C-Klasse ademt, is het interieur uniek voor deze auto ontworpen. Waar het merk bij de vorige generatie auto's op het gebied van zowel het interieurdesign als de gebruikte kunststoffen achter liep op beide premiumconcurrenten - BMW en Audi - loopt het nu weer helemaal in de pas. Het gevoel voor detail en het gebruik van hoogwaardige materialen geven het binnenste van de E-Klasse een groot gevoel van luxe mee. De vier luchtroosters in het midden, onderin het dashboard zien er enigszins 'retro' uit en staan samen met het analoge klokje in mooi contrast met de moderne, grote schermen die zowel de klokken als de navigatie en audio weergeven. Deze schermen geven een prachtig helder beeld en de bediening is subliem via het bijzonder vormgegeven bedieningsorgaan - de door het

merk zelf genoemde 'cobra' - op de middentunnel. Als vanouds zitten de stoelen voorin de Benz uitermate goed en laten ze zich meervoudig verstellen. Voor de langere bestuurders is het voorste gedeelte van de zitting te verstellen zodat de bovenbenen genoeg steun hebben. Het is een vrij eenvoudige, doch zeer doeltreffende oplossing en dit vind je helaas nog niet in het gros van de auto's. In het segment waarin de E-Klasse opereert biedt hij een gemiddelde hoeveelheid binnenruimte. Qua bagageruimte leidt hij de dans met een voorsprong van 10 liter, maar qua been- en hoofdruimte komt het overeen met wat de 5 Serie en A6 bieden; als bestuurder van 1.90 meter zit je goed 'achter jezelf', al houdt de hoofdruimte niet over. Qua luxegevoel komt het interieur meer in de buurt van laatstgenoemde. Optioneel is de auto te voorzien van lederen bekleding. Toch doen de deels met kunstleder bekleedde stoelen robuust en hoogwaardig aan en lijken ze gemaakt voor de eeuwigheid. Dit komt mede tot uiting in het zitcomfort. De stoelen geven ruim voldoende comfort op lange ritten, maar ook de steun in bochten is goed op orde.

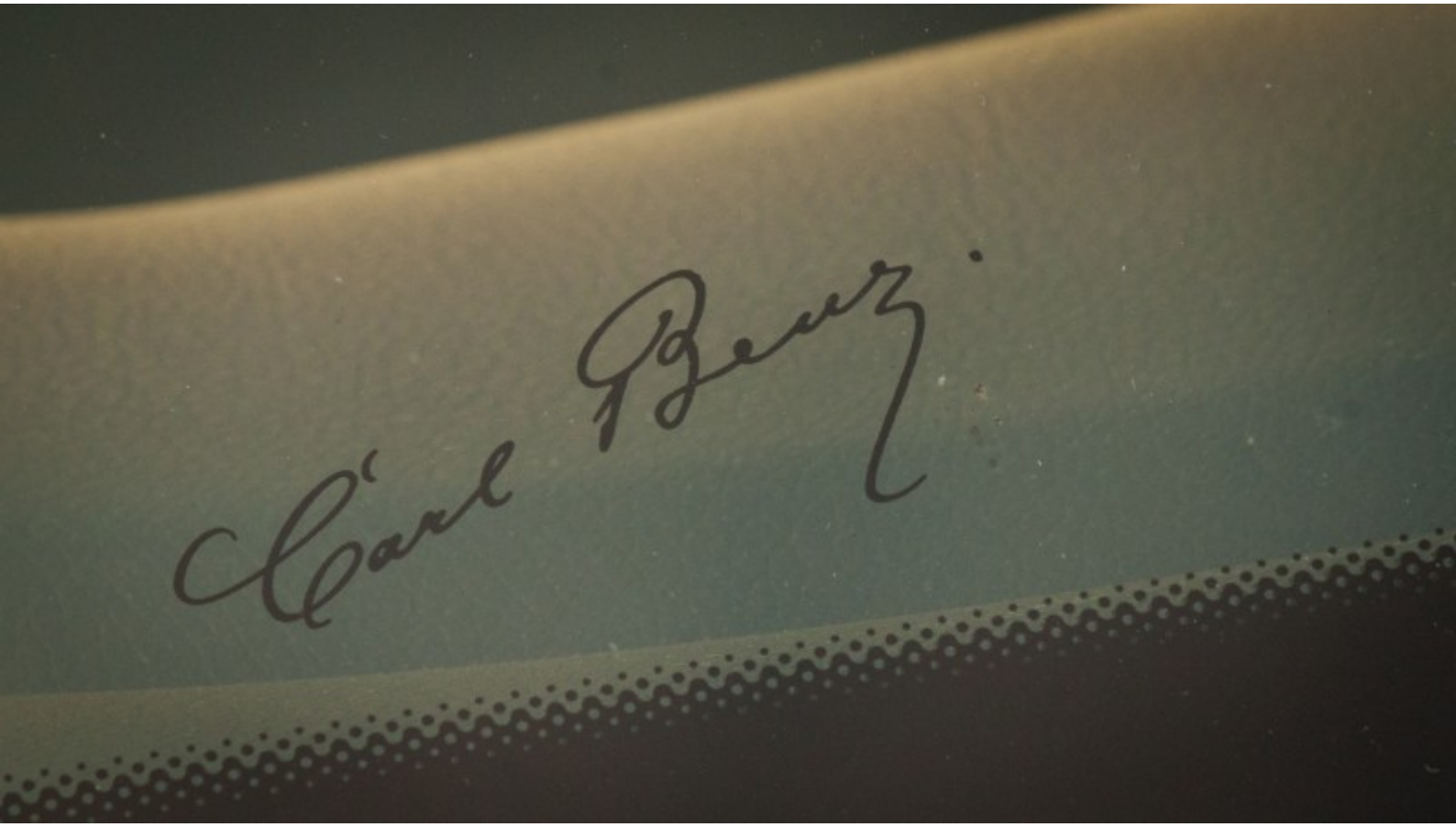
## Vier is genoeg

In het vooronder van de E-Klasse ligt de motorisering die in Nederland vooral de zakelijk markt moet aanspreken. Met 194 pk en een maximum koppel van 400 Nm weet de viercilinder, 1.950 cc diesel goed raad met de bijna 1.600 kg zware auto. Omdat het hoge koppel al bij 1.600 toeren per minuut beschikbaar is, sleept de motor de grote sedan in 7,3 seconden naar de 100. Dit is niet alleen snel, het voelt ook zeer rap aan. Vooral als je hem in stand sport- of sport-plus zet, hangt de auto erg fijn aan het gas. Begrenzing van de topsnelheid is niet nodig, aangezien bij 240 km/u de koek op is. Eis je meer vermogen Ã©n twee cilinders extra, dan is er de 350d die met 258 pk en een indrukwekkend koppel van liefst 620 Nm in slechts 5,9 seconden de standaardsprint voltooid en wel gestopt moet worden met versnellen bij 250 km/u. Aan de andere kant van het dieselgamma staat de 200d. Met 150 pk en 360 Nm zeker geen stakker en net zoals de door ons gereden auto ruim voldoende om met het Nederlandse verkeer mee te laten komen. In de basis is het dezelfde vierpitter met exact dezelfde inhoud en zelfs dezelfde fabrieksopgave als het aankomt op het verbruik: 3,9 liter per 100 kilometer. Deze waarde geeft aan dat de methode van meten aan vervanging toe is, want zonder elektrische ondersteuning is een dergelijk praktijkverbruik niet te halen met een motor van bijna 200 pk en een leeggewicht van net geen 1.600 kilogram. Toch is het behaalde verbruik met 6,5 l / 100 km niet slecht te noemen. Dit verbruik komt mede op het conto van de 9-traps automaat. Niet alleen schakelt deze bak snel tussen de verzetten, ook beslist hij zelf wat de meest efficiÃ«nte versnelling is. Als je bijvoorbeeld 100 km / u rijdt, verbruikt hij meer in de 9e- dan in de 8e versnelling en daarom zal hij niet verder opschakelen dan dat verzet. Hierdoor blijft ook de geluidsproductie ruim binnen de perken en hoor je hem niet brommen.

# Duidelijke keuze

Veel E-Klasses vinden hun weg naar een taxibedrijf. Dit wordt vaak als een negatief punt gezien van de auto, maar volgens ons is juist het tegengestelde het geval. Om als taxi hoge ogen te gooien, moet een auto niet alleen kosten-technisch in orde zijn, maar ook het rij- en zitcomfort moet goed scoren. Dat je zowel voor- als achterin goed zit, weten we al, maar hoe comfortabel de auto is, is nog maar de vraag. Als consument die in het premiumsegment shopt, weet je dat de BMW's over het algemeen sportief afgeveerd zijn en vooral voor bestuurders die rap door het verkeer gaan geschikt zijn. Audi's daarentegen zijn wat afstandelijker qua besturing en ook de vering en demping zijn - de S-en en RS-en daargelaten - vooral gericht om zo comfortabel mogelijk van A naar B te reizen. Mercedes-Benz kiest ervoor om precies tussen beide merken in te gaan zitten. De nieuwe E-Klasse is daarvan het toonbeeld, gezien zijn vrij directe besturing en toch ook strakke rijgedrag. Mede dankzij de achterwielaandrijving stuurt de auto ook tijdens accelereren strak en zonder problemen, zonder daarbij nerveus te worden. Helaas werkt de wat rumoerige dieselmotor in het nadeel van het comfort. Vooral bij accelereren klinkt er een flinke hoeveelheid geluid van onder de motorkap,

maar op cruisesnelheid hoor je de motor nauwelijks en zit de geluidsproductie op het niveau van de concurrentie. Waar de auto pluspunten pakt, is het pakket aan rijhulpen. Zet je alle systemen op scherp, dan kan de auto zo'n 20 seconden geheel autonoom rijden, zonder dat je het stuurwiel hoeft te beroeren. Na die tijdspanne volgt een pieptoon en een simpele, kleine aanraking van het stuur door de handen is voldoende om de auto te laten weten dat je nog steeds 'in control' bent. Handig van de adaptieve cruise-control is dat hij afremt tot stilstand en daarna nog 30 seconden actief blijft. Vooral in de file blijkt dit in de praktijk erg prettig.




## Op achterstand

Tsja, wat moet je nou als je een auto wil kopen in het premiumsegment? BMW, Audi en Mercedes-Benz maken al jaren de dienst uit bij de grote en luxere midden- en topklassers. Toch klopt een merk als Jaguar serieus op de deur met de XE en XF en is het dus niet meer vanzelfsprekend dat succes gegarandeerd is. Desondanks biedt de E-Klasse wederom een aansprekend pakket dat de concurrentie op achterstand zet. Dit doet hij vooral op het gebied van rijcomfort en de - optionele - veiligheidssystemen,

waarbij het autonome rijden een pluim verdient. De auto zet nieuwe standaarden als het aankomt op het ontwerp en afwerking van het interieur en de grote hoeveelheid veiligheid- en comfortverhogende opties. Zowel BMW als Audi zullen snel met een nieuwe generatie op de proppen moeten komen, want als je als geÃ¯nteresseerde in een grote, luxe middenklasser een proefrit in de E-Klasse gaat maken, zul je snel verkocht zijn.

## Plus

+ Aansprekend design, zowel van het in- als exterieur
+ Veel veiligheid- en comfortverhogende opties
+ Comfortabel zonder week te zijn

## Min

- Rumoerige dieselmotor bij acceleratie
- Hoofdruimte achterin houdt niet over
- Iets meer onderscheidend ontwerp zou beter zijn