



Flinke stap in een nieuwe wereld

Nadat Tesla jarenlang het rijk alleen had, is de strijd inmiddels losgebarsten in de hoogste regionen van het batterij-elektrische aanbod. Net als Jaguar en Audi mengt ook Mercedes-Benz zich in de strijd. Het sub-merk EQ was al jaren geleden de aankondiging dat Mercedes het elektrisch rijden volledig heeft omarmd en het lijdend onderwerp van deze test is het eerste resultaat van een jarenlange ontwikkeling. Een volkswijsheid luidt de eerste pannenkoek mislukt altijd en misschien is dat wel de oorzaak dat de EQC in eerste instantie wat afwachtend werd ontvangen. Reden genoeg om het elektrische vlaggenschip te testen, want pas na een uitgebreide testweek kunnen we de vooroordelen bevestigen, Æ³f ontkennen.



Herkenbaar en toch anders

Elektrisch is voor Mercedes-Benz zeker niet nieuw, want het merk heeft eerder een elektrische B-Klasse in het assortiment gehad. Waar die auto met het blote oog bijna niet van zijn broers met ontbrandingsmotor was te onderscheiden, pakt Mercedes het met de EQ-reeks rigoureuzer aan. Net als bij de overige modellen van de Duitse fabrikant, zullen de EQ-modellen worden ingeschaald in een bepaalde klasse. De EQC valt dus logischerwijs in dezelfde grootte als de C-Klasse en GLC. Niet verwonderlijk, omdat de EQC grotendeels op dat laatstgenoemde model is gebaseerd. Zo delen beide cross-overs een onderstel en ook qua afmetingen lijken ze elkaar niet veel te ontlopen. De EQC is vloeiender gelijnd en loopt naar achteren toe ook iets ronder af, met een langgerekte daklijn. Het doet de auto lager en langer overkomen.

Grootse blikvanger van de elektrische cross-over is natuurlijk de zwartgelakte grille aan de voorzijde. Omdat een elektrische auto veel minder koeling nodig heeft, konden de ontwerpers zich uitleven op de panelen en lichtunits. Het resulteert in een doorlopende led-strip die de twee koplampen met elkaar verbindt. Die koplampen zijn vervolgens

weer in een zwarte behuizing geplaatst, wat het contrast versterkt. Je kunt er van zeggen wat je wilt, maar daarmee is de auto onderscheidend van de rest van Mercedes' modellen, juist iets dat de ontwerpers voor een elektrisch aangedreven lijn voor ogen hadden. En eerlijk gezegd vinden we het resultaat bij onze in obsidiaan zwart metallic uitgevoerde testauto geslaagd, het maakt de auto een echte blikvanger. Voordeel van de zwarte lakkleur is ook nog eens dat de kunststof bumperdelen minder opvallen, die zijn bij een lichtere exterieurlak namelijk wel heel nadrukkelijk aanwezig.



Op comfort

Binnenin de testauto is gekozen voor zijdebeige lederen bekleding, een kleur die mooi uitkomt bij de zwarte buitenlak. De stoelen zijn niet noemenswaardig anders dan bij andere Mercedessen, ze bieden een gerieflijke ondersteuning en zijn eenvoudig te verstellen met de knoppen op de deurpanelen. Je profiteert van een hoge zitpositie, wat de uitstap vergemakkelijkt en je hebt een goed uitzicht op wat er rondom de auto gebeurt. Het stuur kan goed naar je toe bewogen worden, wat de zithouding positief aanvult. Er kan geen twijfel over mogelijk zijn, deze auto is gemaakt voor de lange

afstand.

Achterin biedt de auto minder ruimte dan je zou verwachten gezien de buitenmaten. We zien nog niet direct de volledige Tesla taxivloot rondom Schiphol vervangen worden door EQC's en ook een e-Tron biedt meer ruimte op de achterbank. Toch kun je als volwassene een prima plek op de achterbank bemachtigen, je hebt alleen iets minder bewegingsruimte dan bij eerder genoemde concurrent.

Waar de Tesla Model X nog een extra frunk biedt aan de voorzijde van de auto, zal je het bij de EQC met alleen een kofferbak moeten stellen. Door de vlakke laadvloer met dubbele bodem en een behoorlijk diepte biedt de bak dan wel lekker veel en praktische ruimte.



Erg druk

Naast de stoelen herkennen we nog wel meer interieurdelen uit familieleden, maar toch is de algehele indruk die het interieur van de EQC achterlaat volledig verschillend. Er is gekozen voor een combinatie van klassieke en moderne elementen en daaroverheen is

een eigen sausje gegoten. Zo ontstaat een compleet eigen uitstraling. Vooropstaand of we het mooi of lelijk vinden, moeten we in ieder geval bekennen dat het heel veel is. Zo zien we vier verschillende typen interieurlijsten; van het esdoornhout op de deuren naar de pianolak op de middenconsole en van het metaalkleurige kunststof rond de luchtroosters naar de aluminium spijlen die een gedeelte van het dashboard en de deurpanelen bedekken. Zo wordt het binnentreden van de EQC in ieder geval een hele enerverende ervaring, nog voordat je met de energizing coach uit het multimediasysteem de luchtverfrisser aanzet en de met ros- en goudkleurige ventilatieroosters naar je toe beweegt. Veel van bovengenoemde stijlelementen zijn ook nog eens standaard in iedere EQC aanwezig, dus je kunt het hooguit iets meer met elkaar matchen. Maar het moet gezegd: het pas wel bij het extravagante dat Mercedes met haar eerste volwaardige elektrische auto wil uitstralen. Bovendien ben je binnen een dag gewend aan alle kunst (en kitsch).

Je vindt het al veelbeschreven en geprezen MBUX binnenin de auto en in het geval van de EQC vind je daarmee ook specifieke informatie over oplaadstations en oplaadtijden. Bovendien stel je gemakkelijk een vertrektijd in, zodat de auto voorverwarmd of gekoeld is als je weg wilt rijden. Daarvoor heb je tevens de beschikking tot de Mercedes Me app, waarmee je de auto onder andere kunt openen of met familieleden kunt delen. Updates van navigatiekaarten en systeemsoftware worden draadloos via een netwerkverbinding binnengehaald, zodat je altijd over de nieuwste informatie beschikt. Niet overbodig, omdat de rijassistenten veel informatie uit de navigatiedata halen, maar daarover lees je zo meer.



Hoe rijdt dat?

Ten opzichte van merken als Jaguar en Audi heeft Mercedes-Benz het voordeel dat het lange tijd aandeelhouder was van Tesla. Techniek van het Amerikaanse merk werd bijvoorbeeld toegepast in de eerder genoemde B250e en die auto vonden we bijzonder fijn rijden. Maar de liefde is kennelijk bekoeld, want we zien geen techniek van Tesla terug in de EQC. In plaats daarvan laat Mercedes-Benz het Duitse ZF de aandrijflijn voor de cross-over aanleveren. De accu's produceert Mercedes wel zelf en het geheel wordt in een bestaande serieproductie geassembleerd, wat betekent dat de auto in dezelfde productielijn als de GLC wordt geplaatst. De totale accucapaciteit bedraagt 85 kWh, waarvan de auto 80 kWh daadwerkelijk gebruikt. Het zou de ruim 2.400 kg zware auto zo'n 450 kilometer moeten brengen.

Ook de overige prestaties zijn op papier overweldigend. Zo melden de technische gegevens een sprint van 0-100 km/h in 5,1 seconden. En een 1.800 kg zware aanhanger trekken moet ook geen probleem zijn. In de praktijk voelt de auto dan ook bijzonder snel aan, zeker bij een acceleratie vanuit stilstand. Er is alleen iets bijzonders

aan de hand: Mercedes heeft ervoor gekozen om de achteras te voorzien van luchtvering, terwijl de vooras het met bladveren moet stellen. De neus komt daadwerkelijk een stuk omhoog bij een stevige versnelling en dat zorgt voor een onrustig gedrag van de voorwielen. Hoewel beide assen worden aangedreven door een elektromotor, lijken de voorwielen vaker te zoeken naar grip. Zoals je ook ziet op de gemaakte foto's lijkt de auto zelfs iets naar achteren te hangen. Het zorgt er mede voor dat zeer korte oneffenheden en verkeersdrempels op de vooras niet fijn weggefilterd worden.

Zonde, want verder weet de EQC te verbluffen met het comfort dat je verwacht bij een auto als deze. Op een lange rit wordt je echt in de watten gelegd door de verder zijdezachte vering en de kracht van de elektromotoren. De EQC ligt zeer goed op de weg, want door het lage zwaartepunt kan het hoge gewicht goed verbloemd worden. De wagen is bovendien fluisterstil, ook op hogere snelheid. Bij een gesprek over de carkit moet je mensen ervan overtuigen dat je daadwerkelijk aan het autorijden bent. De rijassistenten zoals Distronic zorgen voor een onverslaanbare semi-zelfrijdende ervaring, zeker op de snelweg. Afstand houden op voorgangers gaat zonder abrupte remingrepen en het automatisch inhalen is met één ruk aan de hendel geregeld. Nergens is het systeem te bemoeizuchtig en zelfs de zeer strenge rijbaanhulp die we bij andere Mercedessen tegenkwamen, houdt zich in de EQC gedeisd. Door het aflezen van de navigatiedata weet de auto ook nog eens precies wanneer hij moet remmen voor een afslag of rotonde.



Kans van slagen

Met het beschrijven van alle luxe en kracht die de EQC heeft te bieden, zouden we bijna een heikel punt vergeten te noemen. Want hoe ver kom je nu echt met Mercedes' eerste volwaardige elektrische auto en hoe bevalt het opladen? Het antwoord is niet zo simpel, omdat het afhangt van je rijgedrag en in welke modus je de auto zet (bijvoorbeeld Eco of Sport). Bij een lange rit over de snelweg in Eco haal je een actieradius van zo'n 350 kilometer, mits de snelheid rond de 100 km/h blijft. In Sport en bij 130 km/h kom je alsnog zo'n 300 kilometer ver. We merken bovendien dat de verwachte actieradius die de auto vooraf weergeeft, ook zeer dicht in de buurt van de daadwerkelijk gereden kilometers zit. Bij andere elektrische auto's neemt dat verwachte rijbereik nog onevenredig hard af.

Het opladen kan bij een laadpaal tegen een snelheid van maximaal 30 kilometer per uur, wat de auto in zo'n 12 uur weer vollaadt als je de EQC echt helemaal leeg neerzet. Snelladen is een uitkomst, want daarmee is de auto in zo'n drie kwartier weer helemaal vol. Er zijn inmiddels genoeg concurrenten die zowel thuis- als snelladen in minder tijd kunnen laten plaatsvinden, maar toch heeft de laadsnelheid van de auto ons tijdens de

testweek geen enkele keer beperkt.

Nadat de EQC qua verkoopaantallen wat traag op gang kwam, loopt de afzet in Nederland inmiddels in lijn met die van Audi's e-Tron en hebben concurrenten als de Model S en I-Pace het nakijken. Hoe de vraag naar de EQC de komende jaren gaat uitpakken, blijft ongewis. Maar hoewel de auto zeker een aantal gebreken heeft, gaat het in de inleiding genoemde gezegde niet op. De EQC weet de luxe en kracht te bieden die je van Mercedes-Benz verwacht, gecombineerd met een geheel eigen uitstraling. Dat belooft wat voor de nog komende (en meer uitgekristalliseerde) EQ-producten.

Plus

- + Extravagante uitstraling
- + Zeer stil en comfortabel
- + Erg snel

Min

- Vering vooras onrustig bij korte oneffenheden
- (Snel)laden bij veel concurrenten sneller
- Niet zo ruim als verwacht