



Joep de Heer
2 mei 2021

Nummer drie

Mercedes-Benz; h t automerk met een grootse historie in de bouw van kwalitatief hoogwaardige auto's, begeeft zich meer en meer in het elektrische speelveld. Met de voorgangers EQV en EQC wordt nu de EQA als derde volledig elektrische auto de markt opgeduwd. De EQA zal de aankomende jaren dienst gaan doen als de kleinste telg uit de EQ familie. Klein, maar met prima prestaties op papier. De cijfers van de auto mogen er zijn, ruim 400 km actieradius uit een batterij van 66,5 kWh en een kracht van 140 kW. Tijd om deze instapper eens aan de tand te gaan voelen.



Broeders

De EQA krijgt de proporties mee van zijn conventionele broer, de GLA-Klasse. Het mag dan ook geen verrassing zijn dat beide modellen bijzonder veel op elkaar lijken. Vooral de zijkant en achterzijde zijn bijna 1-op-1 overgenomen van de versie met verbrandingsmotor. Wil je de modellen uit elkaar houden, dan moet je vooral letten op de voorzijde. Net als de EQC bestaat de grille van de EQA uit een zwart paneel met geïntegreerde ster. Bij nacht zijn de modellen gemakkelijker uit elkaar te halen. In tegenstelling tot de GLA heeft de EQA namelijk een verbindende LED strip over de gehele voor- en achterzijde tussen de beide lichtunits. Door deze verandering is ervoor gekozen om de kentekenplaat van de kofferklep naar de bumper te verhuizen.

Opvallend en fraai zijn de 20 inch lichtmetalen multispaaks wielen, uitgevoerd in de kleur ros@goud. In onze ogen een fraai detail wat de auto een stuk allure en status meegeeft en daarmee onderscheidend vermogen. Verliefd op de kleur ros@goud? Tegen een meerprijs van 700,- euro heb je ros@goud als lakkleur van de gehele carrosserie.



Wat goed is moet je goed laten

Waar de buitenzijde zich nog op verschillende punten mag onderscheiden ten opzichte van de GLA is de binnenzijde vrijwel identiek. Enkel het gebruik van blauwe kleuraccenten in de ventilatieroosters en de blauwe stiksels verraden dat deze auto enkel elektriciteit nodig heeft om zich voort te bewegen. En geef ze eens ongelijk bij Mercedes-Benz. Het dashboard van deze generatie auto's mag worden weggezet als een van de mooiste binnen de markt. De twee grote schermen met MBUX software laten zich op allerlei manieren prettig bedienen. Van gesproken commando's als: 'HÃ© Mercedes, ik heb het koud', met het touchpad door het menu of tot een simpele druk op de knop van de verwarming, jij bepaalt welke bediening je het gemakkelijkst vindt.

De EQA biedt fijne stoelen waar je als bestuurder en bijrijder goed kan vertoeven. De achterbank laten we als volwassene liever voor wat het is. De hoofd- en beenruimte is prima, maar de zitting biedt weinig ondersteuning aan je bovenbenen omdat deze vrij vlak is. Voor korte ritten is dit geen enkel probleem, maar bij lange ritten kan dit de nodige irritatie gaan opwekken.

Wie ervoor kiest om elektrisch te gaan rijden, moet in veel gevallen concessies doen op de laadruimte. Bij de EQA is dat niet anders. Met een kofferruimte van 340 liter (met de achterbank omhoog) tot 1320 liter (met een neergeklapte achterbank) is de ruimte vergelijkbaar met die van een Volkswagen Polo.



Rust

Het grootste verschil tussen de EQA en de GLA zit uiteraard in de aandrijflijn. In eerste instantie is enkel de EQA 250 te bestellen met een vermogen van 140 kW aan boord. Dit moet volgens Mercedes resulteren in een elektrisch bereik van 426 kilometer actieradius volgens de WLTP meetmethode. In de realiteit mag gerust 10% van het opgegeven rijbereik in mindering worden gebracht, uiteraard afhankelijk van de weersomstandigheden en je persoonlijke rijstijl. De lithium-ion accu die slim in de bodem van het voertuig is verwerkt meet een energie-inhoud van 66,5 kWh. Zoals je van een elektrische auto mag verwachten is de acceleratie een feestje. Met 375 Nm aan koppel zit je in 8,9 seconden vanaf stilstand aan de 100 km/u. Vooral de eerste

helft van de acceleratie, tot een snelheid van 50 km/u, legt de auto in een moordend tempo af. De topsnelheid is begrensd op 160 km/u.

Mercedes heeft de focus gelegd op comfort en rust aan boord. Door de elektrische aandrijflijn los te koppelen van het onderstel en de carrosserie zijn rijgeluiden en trillingen tot een minimum gereduceerd. Dit maakt dat je de auto tijdens een lange rit als zeer prettig ervaart, want mede door het toepassen van veel isolatiemateriaal heerst er een serene rust aan boord. Daarbij willen we een extra compliment geven aan de fijne rijbaanassistent die het verkeer om de auto heen feilloos in de gaten houdt en goed reageert op veranderingen. Een punt dat absoluut bijdraagt aan de fijne en comfortabele rijbeleving van de gehele auto.

Laad je de accu op aan een publiek laadstation of aan een wallbox (AC, minimaal 11 kW) dan zal de laadtijd van 10 tot 100% acculading zo'n 6 uur in beslag nemen. Snelladen (DC) gaat tot een maximum van 100 kW, waarbij je een half uur moet rekenen om van 10% tot 80% acculading te komen. Na een goede week rijden noteerden we een gemiddeld energieverbruik van 22,7 kWh per 100 kilometer.



Het eerste kleintje

De zakelijke rijder heeft de cijfers in zijn hoofd geprent staan; tot 40.000,- euro betaal je 12% bijtelling. Iedere euro die daarboven zit wordt belast met 22% bijtelling. Bij de premiummerken is het echter onmogelijk om onder de magische grens te blijven, zelfs voor deze instapper. De EQA komt met een consumentenadviesprijs van 49.995,- euro. De Duitsers hebben de complexiteit van het aanbod aanzienlijk verminderd met de komst van de EQA. Waar je als consument in het verleden kon kiezen uit eindeloze lijsten met opties zijn er nu eenvoudigweg drie optiepakketten leverbaar. Startend bij het Advanced pakket ga je via het Premium pakket naar het Premium Plus pakket. Bestel je de auto tot de nok gevuld zoals ons testmodel, met het Premium Plus pakket, Edition 1-uitvoering en een rijassistentiepakket, dan komen we tot een prijs van 67.745,- euro.

De zakelijke rijder kan uit de voeten met de EQA 250 Business Solution Luxury met een fiscale waarde van 49.995,- euro of de Business Solution AMG met een fiscale waarde van 53.995,- euro.

Een volledig elektrische BMW van dit formaat is (nog) niet verkrijgbaar, bij Audi is de Q4 e-tron inmiddels te bestellen met een vanafprijs van 48.295 euro. Tesla werkt hard aan de Model Y die als mogelijke concurrent kan dienen, maar deze auto is in Nederland voorlopig nog niet leverbaar. In welke hoek mogen we de concurrentie dan zoeken? De Lexus UX 300e komt in de buurt qua prijs maar heeft een minder grote accu (54,3 kWh) en kan maximaal tot 50 kW snelladen. De DS 3 Crossback E-Tense kan de EQA ook niet bijhouden met het accupakket van 50 kWh en een lager rijbereik, de prijs van deze auto is dan wel stukken lager. De Volvo XC40 Recharge P8 komt het dichtst in de buurt. De instapprijs van de XC40 mag dan hoger liggen, met een vergelijkbaar uitrustingsniveau komen we rond dezelfde prijs uit. De Volvo komt in dat vergelijk ook een stuk krachtiger uit de bus.



Toch de EQA?

De EQA is een hele goede auto, opnieuw een echte Mercedes-Benz in hart en nieren. Veel comfort, veel luxe, veel slimme assistentiesystemen, maar daar staat een fikse

prijskaartje tegenover. Voor een stuk minder geld zijn er genoeg auto's te vinden die qua actieradius meer bieden. Ook zijn er genoeg auto's die op papier betere specificaties leveren voor een vergelijkbaar bedrag als de EQA. Neem de Polestar 2 of de ijzersterke Tesla Model 3 die we bijna op iedere straathoek tegenkomen.

De EQA wordt op verschillende vlakken voorbij gestreefd door de concurrentie. Op zowel actieradius, laadsnelheid als op prijs biedt de auto niet het scherpste aanbod. Waarom dan toch kiezen voor deze Ster? Omdat het in alles een rasechte Mercedes-Benz is. Geen scheve panelen, geen rare kraakjes, geen falende techniek en iedere rit maximaal comfort. Eigenschappen die alleen een echte Mercedes-Benz je kan bieden. Daarom is de keuze voor een EQA toch zo gek nog niet.

Plus

- + Mercedes-Benz in hart en nieren
- + Veel comfort
- + MBUX is koning

Min

- Geen baanbrekende specificaties
- Concurrentie biedt meer voor zelfde geld