



Martijn Verhoef
21 april 2022

Elektrisch vlaggenschip

Mercedes-Benz heeft flinke ervaring op het gebied van batterij-elektrische personenwagens. We konden in 2016 rijden met de elektrische B-Klasse, een vrucht van de samenwerking met Tesla. Hoe de wereld eruit zou zien als deze samenwerking was doorgezet, kunnen we alleen maar over fantaseren. De werkelijkheid is dat het merk uit Stuttgart besloot alleen verder te gaan en na luttele jaren met de EQC op de proppen kwam. Dit model, dat als eerste de nieuwe typering voor elektrische modellen van Mercedes droeg, is onderhuids voorzien van techniek van ZF. Datzelfde geldt voor de modellen die volgden, zoals de EQV en EQA. Maar nu is het tijd voor een geheel in eigen huis ontwikkelde aandrijflijn, onderstel en de nieuwste snufjes op het gebied van multimedia. En wel in de vorm van de EQS, het absolute elektrische topmodel van het merk. Door zijn flinke rijbereik op papier, verbluffende prestaties en een spectaculair interieur gaan we met hoge verwachtingen op pad met de zakenlimousine.



Geen elektrische S-Klasse

Voordat we instappen, is het goed om eerst een rondje om de imposante auto heen te lopen. Door zijn typeaanduiding ga je er automatisch vanuit dat Mercedes dit model als elektrische S-Klasse in de markt zet. Maar dat is toch iets te kort door de bocht, want als je kijkt naar de vorm en wielbasis van de EQS, zie je dat er flinke verschillen zijn tussen de twee bolides. Om met de carrossievorm te beginnen: waar Mercedes-Benz bij de S-Klasse al hoog inzette op een lage luchtweerstand van de koets, gaan de Duitsers met de EQS een aardig stapje verder. De bijna druppelachtige vorm van de auto realiseert een Cw-waarde van 0,20. Dat is een record voor een productieauto en toont de mogelijkheden bij elektrische auto's nog maar eens aan.

Doordat de motor niet veel ruimte inneemt en je bij dagelijks gebruik niet onder de motorkap hoeft, is deze niet toegankelijk. De dichte grille verstoort ook geen toegang tot het ruitensproeierreservoir, daarvoor moet je het klepje in de linker voorflank indrukken. Naast de dichte voorkant, is de bijna coupé-vorm van het model een belangrijke onderscheidende factor ten opzichte van de S-Klasse. Door de laag aflopende

Mercedes-Benz EQS 580 4Matic AMG Line

achterzijde is er een vijfde deur gerealiseerd, wat ook een grote stijlbreuk is als je de klassieke limousinevorm van de S in gedachten hebt. Er is met de EQS duidelijk gekozen voor een nieuwe vorm voor het elektrische vlaggenschip, die met de inmiddels geïntroduceerde EQS SUV ook een hogere broer heeft. De elektrische familie gooit het duidelijk over een andere boeg, maar door de flinke afmetingen kan er geen twijfel over mogelijk zijn hoe de auto gesegmenteerd is. Deze zakenlimousine moet het de toekomstige BMW i7 en nieuwkomers als de Lucid Air moeilijk gaan maken.



Revolutionair

Zoals gezegd is de EQS veel meer dan een geëlektrificeerde S-Klasse en dat merk je ook in het interieur. De opbouw is revolutionair te noemen, door het gigantische Hyperscreen dat in het dashboard is verwerkt. Eigenlijk moeten we hyper screens zeggen, want het betreft eigenlijk drie schermen die onder een glasplaat zijn aangebracht en over de gehele breedte van het dashboard lopen. Achter het stuur beschik je over rij-informatie, die desgewenst ook op het gigantische head-up display in de voorruit wordt geprojecteerd. Het centraal geplaatste multimediascherm springt

het meest in het oog en weet op een hoge resolutie een scala aan functies en toepassingen te ontvouwen.

Voordeel is dat een aantal vaste waarden, zoals de temperatuur en de volumeregeling, altijd in beeld zijn. Het scherm werkt met aanraaktechniek en reageert supersnel op de commando's. Als voorpassagier krijg je ook een aanraakscherm voorgeschoteld, waar je ritinformatie en multimedia kunt inzien, maar bijvoorbeeld net zo goed de sfeerverlichting kunt instellen. Als dit scherm niet in gebruik is, wordt er een rustgevend screensaver van pulserende Mercedes-sterren zichtbaar.

Hoewel er volgens het kabinet nog geen volledig elektrisch wagenpark mogelijk is, kun je als minister prinsheerlijk plaatsnemen op de achterbank van de EQS. Toegegeven: zo ruim als in een S-Klasse is het niet, maar je beschikt over een zee aan hoofd- en beenruimte. Voor 5.384 euro kun je het Executive Rear Seat Pakket aanvinken, zodat je de achterzetels uitgebreid elektrisch kunt verstellen. Maar ook zonder dit pakket hebben we geen reden tot klagen vanaf de achterbank, terwijl de elektrische kilometers onder ons wegzoeven. En zelfs dat zoeven hoor je niet, want binnenin de EQS blijft het aangenaam stil. Je kunt in alle rust werken of het Burmester Surround sound systeem uitproberen. Over de speakers kun je ook rijgeluiden laten horen, wat geen overbodige luxe blijkt. Door de stilte aan boord en de ongekende acceleratiekracht van het voertuig verlies je snel alle besef van snelheid en andere natuurwetten. Door het afspelen van deze soundscapes blijf je bij de les en worden passagiers niet wagenziek.

Voordeel van de grote achterklep is de makkelijke toegankelijkheid van de kofferruimte. Deze is namelijk behoorlijk diep, wat de EQS ongemerkt best een praktische auto maakt. Omdat je geen opbergvak in de neus van de auto hebt, ben je genoodzaakt de laadkabel in de kofferruimte op te bergen.



Krachtpatser met trucjes

Als je de AMG-versies van de EQS niet meetelt, geldt de geteste 580 als krachtigste versie van de Benz. Een koppel van 855 Nm en 385 kW (524 pk) doen de uit de kluiten gewassen limousine in 4,3 seconden naar de 100 km/h katapulteren. Hoewel we bij elektrische auto's gewend zijn aan dergelijke imposante vermogens en acceleratietijden, komt dit bij de EQS toch weer als indrukwekkend over. Door de vierwielaandrijving schiet de auto beheerst naar hoge snelheid, terwijl hij de neus iets optilt om zo de snelheidsbeleving te versterken. Het mag geen verrassing heten dat de EQS (letterlijk en figuurlijk) een flink gewicht in de schaal gooit, maar door de luchtvering en prima remmen weet de auto dit goed te verbloemen. En er is nog een trucje, waardoor de auto zijn imposante buitenafmetingen goed weet te verbergen. De meesturende achterwielen maken de draaicirkel van de auto namelijk net zo groot als die van een A-Klasse, doordat de achteras op lage snelheid tegendraads stuurt. Op hoge snelheden sturen de achterwielen juist mee in bochten, zodat de koets niet snel zal rollen. Het blijft natuurlijk een flinke auto, maar daar word je door de technische snufjes niet vaak aan herinnerd. Door zijn lage luchtweerstand en goede

Mercedes-Benz EQS 580 4Matic AMG Line

energiehuishouding is het WLTP verbruik maximaal 17,8 kWh per 100 kilometer, wat de auto in theorie zo'n 620 kilometer ver moet brengen op één batterijlading. In de praktijk haal je met gemak een dikke 500 kilometer, maar na een aantal keer accelereren zie je het rijbereik flink teruglopen. Maar zelfs als je die rechtersoort niet in bedwang weet te houden, is er geen moment dat de actieradius van de auto als een beperking over komt. Een lange reis is geen enkel probleem met de bolide, want de auto stippelt eenvoudig een route met snellaadstops voor je uit. En met een snellaadcapaciteit van 200 KW duurt zo'n oplaadstop niet lang, bovendien blijkt de auto heel stabiel in het laadproces. Zo kun je langere tijd op hoog vermogen opladen en kun je in 31 minuten van 10-80% laden.



Aan de prijs

De EQS is verkrijgbaar met verschillende vermogens en uitvoeringen. De EQS 350 bijt het spits af met een vanafprijs van 91.303 euro voor de Business Line. Een theoretisch rijbereik van 624 km en 292 pk vallen je voor die prijs ten deel. Vanaf 121.432 euro gaat de EQS 450+ mee, die het hoogste rijbereik van 730km weet te bieden. Met 333 pk en

een sprint van iets meer dan zes seconden naar de 100 is het geen stakker, maar de geteste 580 biedt naast het besproken Hyperscreen een boel meer snelheidssensatie. Je dient dan wel minstens 157.490 euro mee te nemen. De Mercedes-AMG EQS 53 geldt voorlopig als krachtigste variant en sprint in 3,8 seconden naar de 100. Al hadden we bij de testauto geen seconde behoefte aan een nÃ³g snellere limousine.



Critici de mond snoeren

Als er een auto is die de EV-critici de mond kan snoeren, dan is het wel de EQS. In alle rust en comfort weet de auto bewonderenswaardige prestaties neer te zetten en bovendien een heel ruim rijbereik in de praktijk te garanderen. De technologie aan boord is niet alleen maar bedoeld als uithangbord van de mogelijkheden op het gebied van multimedia en augmented reality, het werkt ook nog eens bijzonder goed. Nadelen moet je voornamelijk zoeken in de hoge aanschafprijs en kleine ergonomische tekortkomingen. Naast dat de koets smaakgevoelig is, kunnen we geen andere argumenten bedenken waarom je deze bolide zou laten staan.

Plus

- + Baanbrekend in rijbereik en comfort
- + Revolutionair interieur
- + Verrassend wendbaar

Min

- Geen opbergvak in neus voor laadkabel
- Hoge aanschafprijs