



Martijn Verhoef
27 maart 2016

Stekkeren in alle ruimte

Mercedes-Benz was er vroeg bij als het om volledig elektrische auto's gaat. Al bij het ontwerp van de eerste A-Klasse werd rekening gehouden met een elektrische variant en hoewel het nooit zover kwam, was de A-Klasse E-CELL uiteindelijk één van de eerste in serie geproduceerde elektrische personenauto's. De vrucht van de samenwerking van moederbedrijf Daimler met Tesla werd beschikbaar gesteld aan geselecteerde klanten, die de E-CELL konden leasen. Inmiddels is het aantal EV's enorm toegenomen en is het tijd voor Mercedes-Benz om de volgende stap te nemen. Het resultaat is een volledig elektrische B-Klasse, die zo op het oog maar weinig verschilt van de versies die op fossiele brandstoffen functioneren. Of de B 250 e, want daar hebben we het over, in de praktijk net zo bruikbaar is, zochten we uit door de auto een testperiode in te zetten voor dagelijks gebruik.



Identiteitscrisis

De B 250 e verschilt zoals gezegd niet zoveel van een 'gewone' B-Klasse. Maar na het bestuderen van het exterieur kom je erachter dat de auto een beetje kampt met een identiteitscrisis. De benzine- en dieselvarianten hebben inmiddels een facelift ondergaan, maar die is bij de elektrische B slechts gedeeltelijk doorgevoerd. Zo prijken de oude bi-xenonkoplampen en bijbehorende LED-dagrijverlichting in de neus van de auto, terwijl aan de achterzijde wã©l de nieuwe LED-achterlichten zijn te vinden. Verder vallen de uitgeklopte wielkasten op, die voor een lagere weerstand moeten zorgen. Kies je voor de Electric Art uitrustingsline? Dan krijg je de cirruswitte lak met blauwe accenten bij de spiegelkappen en in de grille, zoals ook bij de testauto het geval is. Bovendien maken tweekleurige multispaaks velgen het geheel af, terwijl het opschrift 'Electric Drive' op de achterportieren te vinden is. Zo kun je aan de medeweggebruikers laten zien dat je een elektrische auto rijdt. Laat je dit pakket weg, dan moet je drie keer kijken voordat je de B 250 e van zijn broers onderscheidt.



Op en top

Het interieur is bijna geheel gelijk aan dat van de gefacelifte B-Klasse. Dat betekent mooie materialen en een prima afwerking. Bovendien is het multimediascherm van een veel betere kwaliteit dan dat van het pre-faceliftmodel en geeft het scherm onder andere specifieke informatie over de elektrische aandrijflijn weer. Ook de tellers zijn logischerwijs anders dan die van een gewone B-Klasse. In plaats van een toerenteller is er een krachtmeter te vinden en er staat ook duidelijk aangegeven wat de actieradius nog is. Achter het stuur zijn flippers te vinden, maar die zijn niet voor het schakelen, aangezien het een eentraps automaat is. Hiermee kan de manier van afremmen worden bepaald. Zo kun je ervoor kiezen om de auto lang uit te laten rollen, juist erg af te laten remmen bij het loslaten van het stroompedaal, of om het Adaptive Brake in te schakelen. Bij dat laatstgenoemde programma meet de auto met een radar in de grille (achter de ster) wat de meest efficiënte manier van afremmen is en hierbij houdt het systeem rekening met andere weggebruikers.

Het bijzondere van de B 250 e is dat je vanbinnen geen last hebt van de elektrische



Mercedes-Benz B-Klasse B 250 e Lease Edition E

aandrijflijn en het accupakket. De auto is een volwaardige vijfzitter met 501 liter bagageruimte, doordat de accu onder de vloer is ondergebracht. Ook de been- en hoofdruimte zijn vergelijkbaar met die in het reguliere model; ruim voldoende dus. Een voorverwarmingsinstallatie en stoelverwarming zijn ook aanwezig, evenals een verwarmde voorruit. Toch is dit niet alleen maar pure luxe, maar heeft het een efficiënt doel. Bij stoelverwarming gaat immers veel minder warmte verloren dan via het gewone klimaatsysteem, waardoor er veel gericht warmerd kan worden en de climate control niet hoeft te worden ingeschakeld. De standkachel is natuurlijk erg prettig wanneer je 's ochtends in een voorverwarmde auto stapt, maar het heeft als bijkomend voordeel dat de auto niet meer hoeft op te warmen tijdens het rijden, wat de actieradius ten goede komt.



Radargestuurd remmen

In de auto geniet je dus van alle luxe en comfort die een B-Klasse je maar kan bieden. Maar hoe vertaalt zich dat naar een comfortabele reis? Dat hangt erg af van de afstand die je moet rijden met de auto, want hoe stil en gerieflijk de auto ook is, met zweetende



handjes achter het stuur zitten omdat je bang bent de bestemming niet te halen, kan als zeer oncomfortabel worden beschouwd. Op papier kan de B 250 e 200 kilometer afleggen, maar er is een uitzondering. Druk je voor het opladen op de Range Plus knop (optioneel en onderdeel van de Lease Edition), dan kan de auto maximaal 230 kilometer halen. Tijdens het laden wordt het accuvenster uitgebreid, wat een hogere slijtage tot gevolg heeft. Er wordt dan ook aangeraden om de Range Plus alleen te gebruiken als er langere afstanden moeten worden afgelegd, zonder een mogelijkheid tot tussendoor opladen.

Tijdens de testperiode merkten we dat er veel mogelijk is met de B-Klasse, maar je moet wel bereid zijn om je rijgedrag en verwachtingspatroon aan te passen. Want ondanks het koude weer bleek het mogelijk om zonder de Range Plus ruim 170 kilometer af te leggen zonder bijladen. Dit betekent wel met een gangetje van 90 kilometer per uur de snelweg op, verwarming uit en enorm ver vooruit kijken om de auto zoveel mogelijk uit te laten rollen. Hierbij gooide de Adaptive Brake nog wel eens roet in het eten, door onnodig af te remmen voor verkeer dat nog erg ver weg bleek en inmiddels alweer aan het optrekken was, zodat het snelheidsverschil minimaal was.Â



Zeilen

Wanneer je het 'zeilen' (de auto zoveel mogelijk laten uitrollen) eenmaal doorhebt, wordt het een leuke sport om zo efficiënt mogelijk te rijden en bovendien leer je tactieken die in een auto op fossiele brandstoffen ook van pas komen. De B 250 e beschikt over drie rijprogramma's: Economy Plus, Economy en een Sport-stand. In de eerste modus zijn de maximumsnelheid en het vermogen beperkt en rijd je dus het zuinigst. Door het royale koppel van 340 Nm, dat al direct beschikbaar is, voelt de auto vlot aan. Van 0 naar 100 doet de auto in 7,9 seconden en wanneer dat gewenst is houdt de auto het pas bij 160 kilometer per uur voor gezien. Je ziet de actieradius dan vlot teruglopen, waardoor je gauw geneigd bent om het rustiger aan te doen. Een tussenstop maken voor het bijladen wil je namelijk niet, aangezien de auto geen snellaadfunctie heeft. Voor enkele tientallen kilometers actieradius breng je al snel drie kwartier bij een Fastned-station door - niet de meest enerverende omgeving. Lukt het om de bestemming te bereiken en heb je de beschikking over een wallbox (zoals bij ons tijdens de testperiode het geval was), dan is de auto in vier uur weer helemaal vol. Aan een gewoon stopcontact duurt dit aanzienlijk langer, zodat dit overdag eigenlijk



geen optie is.Â



Vier procenter

De B 250 e onderscheidt zich van de meeste EV's, zoals de Nissan Leaf en Renault Zoe door zijn onopvallende uiterlijk en praktische bruikbaarheid. Bovendien zit je prinsheerlijk in de auto en is het weggedrag zeer goed. Enige kritiekpunt is de vrij harde demping en vering, waardoor vooral korte oneffenheden bijzonder goed worden doorgegeven. Verder is de auto koersvast en communicatief. Dit alles heeft wel een prijskaartje, waardoor de auto in eerste instantie met name voor leaserijders interessant is door de vier procent bijtelling. De B 250 e is in ieder geval door iedereen verkrijgbaar, mits je bereid bent om minimaal 40.995 euro neer te tellen. De testauto doet er nog een flinke schep bovenop en kost door opties als elektrisch verstelbare stoelen met geheugen, volledig lederen interieur, een Harman Kardon audiosysteem en de genoemde Electric Art uitrustingsline ruim 55.000 euro. Wanneer je de auto eenmaal leert kennen en je rijgedrag aanpast, heb je aan de B-Klasse een hele goede en kom je ontspannen aan op je bestemming. Als je niet teveel kilometers maakt tenminste.



Plus

- + Vier procent bijtelling
- + Geen concessies doen aan ruimte-aanbod
- + Onthaastend autorijden

Min

- Geen mogelijkheid tot snelladen
- Vrij hard geveerd
- Exterieur niet van faceliftgeneratie