



Wilbert Huls  
23 december 2006

© Rijtesten.nl

## Intro

Het milieu is hot. En dan bedoel ik niet alleen de warme herfst. Op menig politieke agenda is global warming een issue, alleen zijn voorlopig de partijen die daarvoor rigoureuze keuzes durven maken te klein en blijven de zittende overheden op landelijk en wereldniveau maar steggelen en weinig concreet. Deze situatie maakt wel weer heel duidelijk dat "een beter milieu bij jezelf begint". En dan is de auto als een van de meest vervuilende objecten in een doorsneehuishouden toch wel een punt om mee te beginnen. Naast enkele hybride-auto's zijn er tegenwoordig ook steeds meer auto's te krijgen die op aardgas voortgedreven worden. En vanwege de lagere uitstootwaarden is dat toch wel een keuzemogelijkheid om eens nader te bekijken. Rijtesten.nl kon de Mercedes-Benz E200, voorzien van Natural Gas Technology, eens

# Mercedes-Benz E-Klasse E200 NGT Classic

een paar dagen aan de tand voelen.

Een kleine noot vooraf: Er moet gezegd worden dat deze E-klasse er nog Ã©Ã©n van voor de facelift is, maar vanwege zijn techniek toch zeer interessant. Mocht u met name benieuwd zijn naar de optische veranderingen na de facelift, dan wil ik u verwijzen naar de eerder geteste E220 CDI.



## Het exterieur

De E-Klasse zoals deze getest is, is tussen 2002 en 2006 in een miljoenvoud uit de fabriek gerold. Een succesvolle auto dus en dat geeft direct ook aan waarom de auto met de facelift maar zo minimaal gewijzigd is. Met name de bumperpartij en de achterlichten vallen daarbij op, maar verder moet je voor optische wijzigingen aan de

buitenkant toch wel even zoeken.

De auto kenmerkt zich toch wel het meest door de dubbele koplampen. Deze waren ook al aanwezig op de vorige succesvolle E-Klasse die rond het einde van de vorige eeuw zijn hoogtijdagen vierde.

De auto heeft verder een niet al te opzichtige vormgeving. Eigenlijk een grote sedan zoals Mercedes die al jaren maakt, maar dan aangepast aan het tijdperk waarin hij gefabriceerd is. Geen schreeuwerige kenmerken, maar toch zijn er een aantal onderdelen aan de auto die je wel waarschuwen deze auto niet te onderschatten: 17 inch lichtmetalen velgen, xenon verlichting en natuurlijk de ster prominent voorop de motorkap. Deze NGT-uitvoering laat zich van buitenaf enkel kenmerken door de wat bredere tankklep en natuurlijk de type-aanduiding op het kofferdeksel.



## Het interieur

In de auto overheerst het gevoel van ruimte. Natuurlijk is dit een auto in de hoge middenklasse en daarom mag je er wat ruimte verwachten, maar dat komt ook niet in de minste plaats door de lichte kleurstelling van het interieur. De stoelen zijn uitgevoerd in een kasjmierbeige leder, maar ook het gebruikte kunststof is van een lichte kleurencombinatie en zelfs de vloerbedekking is uitgevoerd in een gewaagde, besmettelijke beige kleur. Er is nog wel gekozen voor donkere matten en dat bleek bij het natte weer absoluut geen overbodige luxe. De eerder genoemde stoelen zijn van het comfortabele soort en lijken gemaakt voor een zo€™n gerieflijk mogelijke zitpositie van de bestuurder en zijn passagiers. Ze zijn op veel manieren elektrisch verstelbaar, maar dan is het juist weer des te opvallender dat de stoel weer handmatig naar voren

of achteren moet worden gezet.

Het dashboard is opgetrokken uit hoogwaardige materialen en straalt uit dat je in een auto uit het premiumsegment zit. Verder wordt het gekenmerkt door de vele knopjes voor de bediening van allerlei luxe. Rondom het navigatiescherm in de middenconsole zit de bediening van de navigatie, van de telefoon, van de airconditioning en dergelijke zaken, maar je vindt er zelfs bediening voor het uitklappen van een zonnescerm voor achterraut of voor het neerklappen van de hoofdsteunen achter. Vreemd gegeven bij dat laatste is overigens wel dat je de steunen handmatig weer overeind moet zetten. Achter het stuur zit prominent de snelheidsmeter geflankeerd door de toerenteller en een in mijn ogen wat oubollig ogen analoog klokje. Middenin de snelheidsmeter bevindt zich het schermje voor de boardcomputer welke op het stuur bediend kan worden. De bediening hiervan vergt echter wel behoorlijk wat oefening. Het systeem is verdeeld in categorieën welke weer onderverdeeld zijn in allerlei informatieve items, maar aangezien je de hele structuur van deze categorieën als nieuwe bestuurder niet direct kent, is het vaak even vogelen voordat je het gewenste item te pakken hebt. Middels deze boardcomputer kun je ook de omschakeling van benzine naar aardgas en andersom maken. Overigens kan dit ook tijdens het rijden en bij onvoldoende aardgas zal de auto zelf overschakelen op benzine. De bediening van de knipperlichten en ruitenwissers is des Mercedes met alleen een hendel aan de linkerkant van het stuur, waaraan gedraaid kan worden voor bediening van de ruitenwissers. Aan diezelfde linkerkant zit ook de hendel van de cruisecontrol, welke door mij nog wel eens als richtingaanwijzer werd gebruikt, doordat deze in mijn eigen auto ongeveer op die positie zit.

Achterin is het ook goed vertoeven en dat verklaart waarschijnlijk ook deels waarom deze auto het zo goed doet in de taxibranche. Ook daar het comfortabele leder en genoeg ruimte voor hoofd en ledematen. Naast het vanaf het dashboard bedienbare zonnescerm voor de achterraut zijn er hier ook handmatig bedienbare zonnescermpjes aanwezig voor de zijruiten. Neem daarbij afzonderlijk schakelbare leeslampjes voor iedere positie en je hebt een prima auto om je te laten rijden als hoogwaardigheidsbekleder die nog weer wat stukken moet doornemen voordat de

# Mercedes-Benz E-Klasse E200 NGT Classic

volgende vergadering je weer verwelkomt. In combinatie met het milieuvriendelijkere karakter van de auto verklaart dit denk ik ook waarom demissionair staatssecretaris Van Geel zich deze auto heeft toegeëigend.

De kofferbak is nog altijd ruim, maar toch een stukje kleiner dan bij een enkel op benzine of diesel aangedreven E-Klasse. Uiteraard heeft een en ander te maken met de tanks die het grote volume aan aardgas bij zich moeten dragen. Deze tanks zitten onder de mat op de plek waar het reservewiel achterwege is gelaten, maar ook achter de achterbank die daardoor niet meer platgelegd kan worden.



## Het rijden

De geteste E-Klasse is voorzien van een 1796 cc grote benzinemotor met een

maximaal beschikbaar vermogen van 163 pk. Deze wordt aangeduid door de typenaam E200. De vernieuwde E200 heeft overigens een maximaal vermogen van 184 pk. De NGT toevoeging van de testauto staat voor "Natural Gas Technology", ofwel de motor van deze E-Klasse is ook geschikt gemaakt om aardgas als brandstof te gebruiken. Als je rijdt met deze auto merk je het verschil niet tussen het rijden op aardgas en benzine. Tijdens het rijden kan overgeschakeld worden van de ene op de andere brandstofsoort, maar ook dan met gelijkblijvende omstandigheden is geen verschil te merken. En dat lijkt me een goed gegeven, want hoe graag we met zijn allen ook aan het milieu willen werken, we willen er toch eigenlijk niet op achteruit gaan qua luxe/prestaties.

Tijdens de test zijn er grote stukken snelweg afgereden en daar kon de conclusie getrokken worden dat dit toch wel bij uitstek een kilometervreter is. Met een comfortabele uitrusting, maar met een even zo comfortabele wegligging verplaats je dus op een.. laten we zeggen zÃ©r comfortabele manier over grote afstanden. En ondanks de zachte demping is de auto absoluut niet deinerig. Ook in slecht weer en op slecht wegdek lag de auto op de weg als een trein op de rails. En ondanks dat de treinen in Nederland daar de laatste tijd wat moeite mee hebben, is dat in dit geval wel positief bedoeld. Ook bij lagere snelheden is een strakke bocht prima te doen dankzij de redelijk directe besturing, al merk je wel dat je een kolos van een auto bij je hebt wanneer je de E-Klasse iets harder dan gemiddeld een haakse bocht om werkt. Mocht je hier in Nederland even niet door kunnen rijden (what's new?), dan draagt de automaat nog weer bij aan een prettige manier van filerijden. Deze 5-traps automaat is voorzien van de mogelijkheid om te switchen tussen C(omfort)- en S(tandaard)stand. Maar eigenlijk zijn daar geen grote verschillen tussen te merken, behalve wanneer je echt even goed gaat versnellen. In dat geval trekt de automaat namelijk door tot het rode toereengebied en voel je daadwerkelijk meer power loskomen. Bij meer gelijkmatige versnellingen schakelt de automaat in beide gevallen nagenoeg op hetzelfde moment op.

Vanuit stilstand is de auto ook redelijk vlot weg, mits je de eerste seconde niet meetelt. Er zit namelijk in beide automaatstanden wel een behoorlijke vertraging tussen stationair draaien en vlot wegrijden. Het is net of de automaat even wat te lang moet

# Mercedes-Benz E-Klasse E200 NGT Classic

nadenken wat hij moet gaan doen, maar als hij dat eenmaal bedacht heeft, dan lijkt er ook weer geen vuiltje aan de lucht. En dat is toch jammer te noemen, aangezien het verder een zeer aangename automaat is.



## Slot

Ondanks dat deze auto voorzien is van de kleinst mogelijk benzinemotor voor de E-Klasse, heb je er een redelijk krachtige auto aan. Wat moet dat met de grotere motoren wel niet worden? De NGT-technologie is op dit moment voor de E-Klasse alleen verkrijgbaar op de E200, maar zoals gezegd heb je daar op zich voldoende aan. Zeker als je uitrusting en dergelijke natuurlijk nog altijd naar eigen smaak kunt aanpassen. Pas wel op dat je de proefrit niet in een tÃ© luxe versie zoals deze maakt,



want het is altijd moeilijk om weer af te kicken.

De brandstofkosten van het rijden op aardgas zijn drastisch lager dan die van benzine of zelfs diesel. Er worden voor deze E-Klasse een schatting gemaakt van zo'n 10 euro per 250 gereden kilometers. En dat is voor een auto van dit formaat dus helemaal niet gek.

Eigenlijk een prima verhaal dus wat betreft deze E-Klasse. Een veel verkochte auto, met de mogelijkheid om schoner en goedkoper te gaan rijden. Die auto zal dan wel veel verkocht worden!.. Nou, nee dus! Eigenlijk zijn er nog maar zeer weinig op naam gezet en daarvoor is 'n heel duidelijke reden aan te geven: je moet kunnen tanken. En dat kun je in Nederland dus amper. Met op dit moment 7 tankstations (en 4 in aanbouw) in Nederland ben je dus eigenlijk alsnog gedoemd om op benzine te rijden, dus kun je beter die kleine 5000 euro extra (wat de NGT-meerprijs is) en de bagageruimte besparen en eenzelfde benzine-uitvoering kopen. Ter illustratie, hier in Zwolle, zit de dichtstbijzijnde aardgas pomp in Almelo. Bijna een uur rijden dus.

Het moge duidelijk zijn dat de overheid aan zet is, want indien er niet meer van dit soort tankstations komen, zullen de auto's er ook niet komen. En dat het wel succesvol kan zijn, blijkt wel in omringende landen, neem bijvoorbeeld Duitsland waar zo'n 700 vulstations zijn.

Op korte termijn is 'n optie nog wel interessant: Er is een mogelijkheid om op de gewone aardgasleiding in huis een compressor te installeren waarmee je de auto dus in de garage of zelfs onder de carport kunt voltanken. Reken echter wel op zo'n 3000 euro aan kosten voor je deze slowfiller thuis hebt staan, aangesloten en al.

## Plus

- + Luxe kilometerreter
- + Lagere uitstoot
- + Brandstofkosten

## Min

- Ingewikkelde boardcomputer
- Trage start automaat
- Tankmogelijkheden