



Martijn Verhoef
30 oktober 2022

Overtuigend Elektrisch

De overgang van auto's met brandstofmotoren naar elektrische voertuigen is voor veel autofabrikanten spannend. Allereerst zijn er natuurlijk miljarden geïnvesteerd in het zo efficiënt en krachtig mogelijk maken van motoren op fossiele brandstoffen. Die investeringen kunnen de prullenbak in als echt alles elektrisch wordt. Daarnaast maakt het de markt veel toegankelijker voor automerken die de fossiele bagage niet hebben en zich direct volledig kunnen focussen op EV's. Bovendien is het moeilijk om de elektrische auto's dezelfde eigenschappen en kenmerkende karakters mee te geven als voorheen. Allemaal punten waar Mercedes-Benz natuurlijk ook mee worstelde, maar inmiddels wel overtuigd werd van de elektrische toekomst.

Het sub-label EQ werd opgericht en resulteerde in het grootste assortiment aan elektrische voertuigen dat je tot nu toe bij autofabrikanten kunt krijgen. Lukt het ook nog om de premium merkwaarden in stand te houden met deze elektrische opkomst? We rijden de Mercedes-Benz EQE om dat te ervaren.



Compacte EQS

We spraken er tot nu toe bij iedere elektrische telg van Mercedes-Benz over: hoewel de EQ-modellen dezelfde letters uit het alfabet kregen toegewezen om een segment aan te duiden, moet je de elektrische personenwagens van Mercedes-EQ niet zien als een 1-op-1 geëlektrificeerde optie van de versie met brandstofmotor. Een EQE is daarom geen elektrische E-Klasse, zoals de EQS ook geen S-Klasse met elektromotor is.

De EQE is met zijn net geen vijf meter wel ongeveer even lang als een E-Klasse limousine, maar zo'n zeven centimeter breder. Bovendien is de wielbasis van de EQE groter, maar wat dat voor de inzittenden betekent, bespreken we dadelijk. Qua uiterlijk heeft de grote sedan in ieder geval niet veel weg van zijn brandstofbroer, het is vooral een meer compacte versie van eerdergenoemde EQS. Zeker van vooraf bezien is het moeilijk om een onderscheid tussen de twee modellen te maken. Er zijn merken die een duidelijke variatie in het elektrische gamma willen aanbrengen, maar Mercedes kiest daar dus niet voor.

Verschillen vallen voornamelijk aan de achterzijde op, waar de overhang een stuk korter is en de compacte achterklep is geplaatst. In tegenstelling tot bij de EQS scharniert de achterraut dus niet mee. Juist dat korte achterste maakt de EQE een stuk dynamischer en goed in proportie. En met het Spectraalblauw, de zwarte accenten en de grote 21 inch wielen weet de auto alle ogen op zich gericht te krijgen.



Druk en hightech

De bijzonderheden zijn met het bespreken van het exterieur nog niet op. Zodra je instapt in de elektrische limousine word je overvallen door hightech snufjes en mooie details. In deze testauto geen hyperscreen, dat is - optioneel - weggelegd voor de 500 en AMG-versies. Maar het aanwezige touchscreen dat we kennen uit onder andere de C-Klasse, maakt wat ons betreft een vergelijkbare indruk. Doordat er geen scherm aan de passagierszijde is geplaatst, is er ruimte over voor lichtgevende Mercedes-sterren en een hele batterij aan andere sierverlichting die de auto in een loungebar veranderen. Behoorlijk afleidend tijdens het rijden, maar je kunt geluk eenvoudig de helderheid instellen, ook separaat per zone. Alles wat je aanraakt voelt goed aan, al zijn er zeker

materialen te benoemen die wat afbreuk doen aan de premium beleving. Zo vinden we de aluminium rustpunten op de deurpanelen er goedkoop uitzien en voel je hier en daar toch nog hard kunststof. Bovendien is het een behoorlijke smeltpan aan materialen en kleuren, die het wel erg druk over doen komen.

We noemen verschillende kleuren stiksels op dashboard, stoelen en deurpanelen, knalrode gordels en een aantal verschillende sierlijsten. Bovendien loopt er door de hele voorkant van de auto nog een ros- en gouden sierstrip, die daar verder niet zo goed op aansluit. Maar uiteraard gaat de meeste aandacht juist uit naar de mooie details, als de fraaie speakers, de rotorluchtroosters en de zwevende middenconsole met heel veel opbergruimte.



Volop comfort

En dan hebben we het nog niet gehad over de stoelen, die er superfraai uit zien, maar ook nog eens fantastisch zitten. Je merkt dat het comfort van inzittenden (en zeker voorin) op een heel hoog niveau moest liggen. Het blijft superstil aan boord van de EQE

en je wordt goed maar gerieflijk op je plek gehouden.

Stuur en stoelen zijn uiteraard uitgebreid te verstellen, zodat je comfortabel zit, maar ook goed zicht houdt op het digitale instrumentenpaneel. Achterin merk je het voordeel van een grote wielbasis, want twee volwassenen hebben voldoende beenruimte voor een lange zit. De hoofdruimte houdt - zeker bij de plaatsing van een schuifdak- niet over, maar is zeker nog acceptabel te noemen. In tegenstelling tot auto's als de Model S beschik je niet over een frunk aan de voorzijde. Sterker nog, de motorkap krijg je helemaal niet open, zodat de aerodynamica intact blijft. Het bijvullen van de ruitensproeiervloeistof gaat daarom via een klepje op het linker voorpaneel. De laadkabel dien je om die reden in de kofferbak mee te nemen, wat minder praktisch is. Die kofferbak is overigens behoorlijk diep en praktisch gevormd, waardoor er veel meer ingaat dan je van tevoren had bedacht. De toegang is echter door de smalle opening minder praktisch. Maar voor liefhebbers van veel kofferruimte heeft Mercedes natuurlijk ook de EQE SUV nog.





Overtuigend

Zoals we tijdens de intro schreven, is de grootste uitdaging om een elektrische auto karakteristieke rijeigenschappen mee te geven. Een EV staat immers aan of uit, maar daartussen is er niet veel variatie aan te brengen, zonder dat je dit heel kunstmatig gaat reguleren.

Daarnaast zijn bijna alle EV's erg zwaar, ter vergelijking: de EQE weegt zo'n 650 kilogram meer dan een ongeveer even sterke E-Klasse. Doordat het batterijpakket laaggeplaatst is, heeft dat wel weer gunstige gevolgen voor de wegligging. Toch kan de EQE zijn hoge gewicht moeilijk maskeren in bochten en bij remacties. Het vrij ongevoelige rempedaal draagt niet bij aan een vlekkeloze rijbeleving. Doordat de auto zowel op de motor remt, als fysiek met de remschijven, is het moeilijk om het remmen te doseren. Je hebt de eerste milliseconde het gevoel dat de remmen niet aangrijpen, om vervolgens harder te remmen dan je aanvankelijk van plan was. Bij zo'n remactie voel je het gewicht rollen. Het vergt met name wat gewenning, want met de remmen en software is niets mis.

Doordat de testauto is voorzien van luchtvering (2.118 euro op moment van schrijven) merk je bij overige wegsituaties vrijwel niets van het hoge gewicht. De auto voelt niet dynamisch aan, maar biedt bovenal een ongeëvenaard comfort. Het wegdek wordt gladgestreken en klinkerwegen verdwijnen naar de achtergrond. Het interieur blijft vrij van kraakjes, terwijl windgeruis en bandengerol naar een andere dimensie zijn verdreven.

Met zijn 292 pk voelt de auto nergens extreem snel aan, maar het gemak waarmee je accelereert in het verkeer en de manier waarop de auto eraan blijft sleuren op de Autobahn is precies zoals je het bij een Mercedes-Benz verwacht. De rust, comfort en kracht zullen iedereen overtuigen van het feit dat elektrisch voor heel veel auto's de overtreffende trap is. En het argument dat EV's voor een heel beperkte bruikbaarheid zorgen door het kleine rijbereik, gaat ook niet meer op. Want de EQE komt op papier tot wel 662 kilometer. Voor de testauto ligt het theoretisch bereik op 631 km, wat in de

praktijk uit komt op iets meer dan 500 kilometer. Daar moet bij worden vermeld dat daar veel snelwegkilometers tussen zitten waarbij we regelmatig 130 km/h konden rijden. Pas je het rijgedrag iets meer aan, dan komt bij de warme testomstandigheden de theoretische actieradius zeker in zicht. Wat de EQE ook erg goed doet, is de projectie van het verwachte rijbereik op basis van historische gegevens, temperatuur en huidig rijgedrag. Dat wordt heel nauwkeurig voorspeld, zodat je niet voor verrassingen komt te staan.



Veelbelovend

Door zijn grote rijbereik en geboden comfort weet de EQE te overtuigen. Daar is zijn aanschafprijs dan ook wel naar, want de EQE kost als 300 al minimaal 71.138 euro. Voor populaire opties moet je vaak al een duurder uitrustingsniveau kiezen, wat betekent dat je voor de basismotorisering al snel meer dan 80 mille moet neerleggen. De geteste 350 kost dat bedrag al minimaal, maar gaat met opties als de luchtvering, een schuifdak en het premium pakket met Burmester geluid en memorystoelen al snel over de 100k heen. De steeds duurder wordende grondstoffen voor onder meer de

batterijpakketten doen vermoeden dat die prijs de komende tijd alleen maar verder zal oplopen.

Geen milde aanschafprijs dus, maar daar zijn de specificaties en uitstraling dan ook naar. Mercedes meldt een versnelde overgang naar alleen maar elektrische voertuigen voor Europa en op basis van deze testervaringen kunnen we dat alleen maar toejuichen.

Plus

- + Subliem in comfort
- + Groot rijbereik, ook in de praktijk
- + Uitstekende multimedia

Min

- Onpeilbaar remgedrag
- Kleine opening kofferbak