



Jan Westerhof
21 juli 2008

© Rijtesten.nl

Oase

Er zijn soms van die momenten dat je het als vervelend ervaart om in een Mercedes-Benz onderweg te zijn. Op die momenten wordt Mercedes-Benz door zijn merkuitstraling en merkimago ingehaald. Het zijn de momenten waarop mensen met een afgunstige blik naar de auto kijken waarin jij op dat moment rijdt. Momenten waarop een ex-collega aan je vraagt of je inderdaad meer bent gaan verdienen bij je nieuwe werkgever, aangezien je inmiddels een Mercedes uit de E-Klasse rijdt – de Mercedes-Benz bij uitstek - en momenten waarop de buurvrouw tegen je zegt dat je toch wel erg hard over het woonerf rijdt in je snelle auto, terwijl je dat zelf niet zo ervaart en de opmerkingen van beide medemensen maar onder de noemer jaloezie schaat. Gelukkig staat er op de achterzijde in grote letters –“BLUETEC”™ en is jouw kostbare en benijdenswaardige Mercedes-Benz een helderblauwe oase tussen de als vervuilde slootjes figurerende dieselende middenklasser van je ex-collega en de



bedraagde boodschappenauto van de buurvrouw.



© Rijtesten.nl

De harmonie doorbroken

Het is al gezegd en we zeggen het hier nog maar eens: de E-Klasse is d  klassieke Mercedes-Benz. Vroeger simpelweg aangeduid als Mercedes-Benz Mittelklasse en zeer populair als taxi en als vervoermiddel voor de man die kapitaal gemaakt had met marktkoopwaar. Niets ten nadele, integendeel: deze twee consumenten waardeerden de auto voor wat hij waard was. De taxichauffeur koos de E-Klasse    hoewel deze benaming pas vanaf 1993 gebruikt wordt - vanwege de Langzeitqualit ten en de marktkoopman kocht de auto als bewijs van zijn succes. Met een Mercedes-Benz laat je immers zien dat het je goed gaat, want iedereen kent zijn prijs.

Sinds 1995 is de E-Klasse voorzien van het    inmiddels    kenmerkende



vierogen-design. De beroemde W124 was nog een zakelijk gelijnde en weinig frivole auto, de vanaf 1995 als E-Klasse fungerende W210 was dat zeker niet. De onder de zojuist aangetreden en omstreden Jörgen Schrempp geïntroduceerde Vieraugen-Mercedes baarde met zijn sierlijke en elegante vorm opzien. Weliswaar was de auto nog een beetje lomp als la Das Haus, maar dat werd in 1999 weggefacelift. Toen in 2002 vervolgens de W211 werd gelanceerd was dit weliswaar een nieuw model, maar het was evengoed een evolutie en paste in de reeks modellen die Mercedes-Benz toentertijd in het programma had.

De W211 was een elegant gelijnde auto voor de tamelijk conservatieve Duitser. De Elegance of de Classic was hem op het lijf geschreven, terwijl de jeugdiger cliënt eerder zou neigen naar de geteste Avantgarde met sportieve details, een verlaagd onderstel en het toen nieuwe en optionele panoramadak dat de testauto ook had. Het ontwerp van de eerste W211 was zeer gebalanceerd en dat hebben ze bij de facelift helaas niet zo gelaten. De achterzijde en de zijkant zijn weinig veranderd, maar de voorzijde is er bij de facelift niet mooier op geworden. De harmonie die de auto kende is door de vernieuwde voorbumper verdwenen. De treurig kijkende bumper met de vele lijnen en ornamenten past niet bij de eenvoud van de rest van de auto. Bij de witte testauto valt het extra op, maar stoort het vreemd genoeg veel minder dan bij een van de vele grijsstinten die Mercedes-Benz aanbiedt. Het wit staat de auto in combinatie met het panoramadak eigenlijk best goed, maar het zou uit principe niet onze keuze zijn. Dat zouden de lichtmetalen velgen wel zijn. Mooi in decent 17 inch en met een meerprijs van nog geen vijfhonderd Euro rijd je in een auto met een andere optiek dan andere E-Klasses.



Rust en stilte

Het was een luxe testauto, zoals we dat gewend zijn van Mercedes-Benz. Als het Excel-bestand door ons wordt geopend, verbazen we ons telkens weer over wat er bij Mercedes-Benz allemaal mogelijk is als je veel geld op tafel legt. Bijna een Euroton â€" 100.000 Euro dus â€" moet er in casu op tafel worden gelegd om precies te zijn. Dan heb je dus een witte, hoewel dat natuurlijk een bewuste keuze is. We verbazen ons ook over het feit dat bij het merk uit Stuttgart tegenwoordig veel zaken gewoon standaard zijn, terwijl het merk tot een paar jaar geleden zonder blikken of blozen meerprijzen vroeg voor wat bij andere â€" veel goedkopere â€" merken de normaalste zaak van de wereld was. Kies je voor de reeds prima uitgeruste versie zonder opties dan rijd je voor minder dan 70 mille weg. Maar ja, die opties zijn bij dergelijke merken als Mercedes altijd zo lekker en leuk.



Het fraai gevormde dashboard lijkt zonder het COMAND-systeem namelijk zo kaal, het extra licht dat het panoramadak geeft is zo prettig en de multicontourstoelen zitten zo goed. Deze opties kosten bij Mercedes-Benz echter wel heel veel geld en het is erg verleidelijk om veel opties aan te kruisen bij het bestellen van de auto omdat je anders het gevoel krijgt dat je jezelf tekort doet. Maar ook zonder opties houd je het mooie dashboard met de op perfecte hoogte geplaatste airconditioning en het vreemd gevormde stuur met rare ovalen knoppen als op een stuk speelgoed van Fisher Price, dat niet alleen lelijk is maar ook helemaal niet mooi integreert in de rest van het interieur.

Om maar in de kritische sferen te blijven noemen we direct maar de ruimte die eigenlijk maar net aan is en de bedieningsstengels, die beide bij je linkerhand zitten. Die voor de Tempomat werkt weliswaar heel prettig, maar je verwisselt deze stengel ook na een tijdje soms nog abusievelijk met de richtingaanwijzer en vice versa. Qua ruimte verwachtte je in een limousine - zoals Mercedes-Benz de sedan noemt - meer dan genoeg ruimte voor vier personen, maar toen we met een paar goede vrienden een stukje gingen rijden moesten we vaststellen dat de ruimte niet over hield. Het was niet superkrap, maar het viel tegen hoe weinig speelruimte er over bleef en hoe snel de bestuurder met zijn knie tegen het dashboard aanstootte. Daarentegen is de kofferruimte met zijn 540 liter inhoud zeer fors te noemen en dan hebben we nog het extra opberggedeelte onder de laadvloer, dat een los slingerende laptotas en over de gehele kofferbak verdeelde boodschappen eenvoudig voorkomen kan.

Het zit hem bij een dergelijke auto echter vooral in de details. Details die de auto de sfeer van premium geven. Dingen als de goed gevulde en perfect weggewerkte verbandtrommel onder de bijrijdersstoel, het klassieke analoge klokje in het instrumentarium, de knop voor het platleggen van de achterste hoofdsteunen en de lederen inzetstukken in de deurpanelen die er quasi nonchalant en ruim in te lijken gezet, maar waar de ruimte tussen de plooiën pijnlijk gelijk is. Deze afwerkingdetails en de rust van het interieur zorgen ervoor dat je bereid bent om meer te betalen voor een premiumautomobiel als deze.



© Rijtesten.nl

Ammoniak

De milieukwestie is een lastige kwestie. De schadelijke uitstoten komen volgens de meeste wetenschappers voornamelijk door onze welvaart: de industrie, ons energieverbruik en het verkeer zorgen voor milieuvervuiling en klimaatverandering. Andere onderzoekers zeggen echter dat het een puur natuurlijke kwestie is. Buiten deze wetenschappelijk strijd om staat één punt vast: het milieu is tegenwoordig een belangrijk thema en derhalve is milieuvriendelijkheid en het aanbieden van klimaatvriendelijke producten uit marketingtechnische overwegingen een renderende bezigheid. Bovendien: er zit geen objectief negatief aspect aan milieuvriendelijk zijn. Wellicht komt de term BlueTEC u bekend voor, want bij de vrachtwagens van Mercedes-Benz wordt er al sinds 2005 gebruik gemaakt van BlueTEC-technologie. Maar wat is de BlueTEC-formule nu eigenlijk?



Het is een ingewikkelde techniek, die reeds begint bij de verbranding. Dieselmotoren stoten koolmonoxide, koolwaterstof, roet en stikstofoxide uit. Deze schadelijke uitstoten probeert Mercedes-Benz met de BlueTEC-procedure zoveel mogelijk tegen te gaan. Er wordt vanaf de basis al gezorgd voor minder uitstoot, namelijk het simpelweg minder verbranden van brandstof en dus daarmee gepaard gaande lagere uitstoten. De verbranding wordt geoptimaliseerd door middel van een lagere compressieverhouding en een inspuitsysteem dat zorgt voor een optimale verbranding van diesel, door de hoeveelheid diesel zo klein mogelijk te houden. De schadelijke uitstoten die vervolgens in het uitlaatgas komen, worden door drie systemen bewerkt. De traditionele katalysator vermindert de koolmonoxide en de koolwaterstoffen, terwijl het bekende roetfilter de roetdeeltjes zoveel mogelijk probeert te filteren. Het derde systeem is de novum van het BlueTEC-systeem: een opslagkatalysator slaat de stikstofoxiden op en doordat het systeem zelf ammoniak produceert, wordt de uitstoot van stikstof door een scheikundig proces zo laag mogelijk gehouden. Het praktische verschil met het BlueTEC-systeem van de vrachtauto's zit hem in het feit dat je als automobilist zelf niets hoeft toe te voegen, zoals je bij de trucks AdBlue moet toevoegen: dat doet de garagist tijdens de periodieke onderhoudsmomenten. Het gevolg van deze maatregelen is dat de uitstoot extreem verlaagd wordt: sommige uitstoten kunnen nauwelijks meer gemeten worden en de toekomstige Euro 5-norm is door de BlueTEC binnen gehaald.



Dynamische uitdaging

Omdat de BlueTEC-techniek slechts zorgt voor een marginale verslechtering van de prestaties blijft de E300 BlueTEC een snelle auto. Een snelle auto dus waarbij je met een groen " of eigenlijk blauw " geweten op de linkerbaan van de AutoBahn gas kunt geven om met hoge snelheden richting je vakantiebestemming te reizen. In Nederland is dat natuurlijk not done, maar het acceleratiegevoel van de auto is heerlijk en de zeventrapsautomaat ervaar je bij alledaags gebruik als de beste versnellingsbak die je jezelf kunt wensen in een auto. De automaat schakelt ongemerkt naar hogere versnellingen en juist daarom valt het op dat er bij het terugschakelen af en toe gevoeld wordt dat er geschakeld wordt. Tevens worden er bij tijd en wijle iets te lange denkmomenten door de automaat genomen: "œwelke van de zeven zal ik kiezen?". Daar lijkt de 7G-Tronic soms teveel met zichzelf in conclaaf. Verder is het een voorbeeldige automaat, die precies aanvoelt hoe er geschakeld moet worden. Wil je



vlot inhalen dan schakelt hij terug en kun je met rustig accelereren toe, dan blijft hij gewoon in de zevende trap staan. Geen probleem, want de motor heeft met 540 Nm koppel tussen de 1600 en 2400 toeren overvloedige kracht. Juist omdat de motor bij snelheden van tussen de 100 en 140 km/h rond de 2000 toeren draait, hoeft er niet teruggeschakeld te worden als je niet in de kickdown gaat: bij dergelijke toerentallen staan jou immers al het gehele koppel van 540 Nm ter beschikking.

Dat de motor bij de gebruikelijke kruissnelheden van ongeveer 120 km/h net geen 2000 toeren draait, zorgt voor een enorme rust in het interieur en bijgevolg een opvallend laag verbruik: 6 liter ongeveer. De motor hoor je sowieso nauwelijks en als je hem hoort dan hoor je het karakteristieke geluid van een aanzwellende geblazen zescilinderdiesel: eerder een vertrouwd en vervolmakend geluid dan storend. Ook het windgeruis is bij de W211 eigenlijk afwezig en dat valt vooral op als je gebruik maakt van het panoramadak. Zodra je jezelf verwent met de frisse lucht en de zonnestralen die het open dak je verschaffen, merk je dat de wind vat krijgt op het geluidsniveau en hoe stil de auto eigenlijk normaal is. Je hoort dan slechts bandengeluid en afrolgeluiden en wellicht is het op zijn plaats hier van oorverdovende stilte te spreken.

Deze stilte is een groot aspect in het behaaglijke en comfortabele gevoel dat de E-Klasse je schenkt. Een bochtenridder is het namelijk geenszins. Het is een overtuigend comfortabele auto en daarom is het jammer dat Mercedes-Benz toch enigszins op twee gedachten probeert te hinken met de straffe afstemming van het Avantgarde-onderstel en de instelbare luchtvering. De AirMatic kent drie standen, waarbij de hardste stand eigenlijk nog te soft is om het in de basis comfortabele onderstel sportief te noemen. De E-Klasse is geen balletdanser: hij helt voor sportieve doeleinden teveel over en de besturing is daarvoor te licht en te weinig vlezig. De sportieve inborst die de onderstelingenieurs de E-Klasse hebben proberen te geven is te kunstmatig en lijkt geforceerd. De basis van het onderstel heeft gewoon niet zo'n sportief uitgangspunt als bij een BMW 5-Serie. Symptoombestrijding werkt wellicht in eerste instantie, maar als je verder gaat merk je dat de E-Klasse niet primair bedoeld is als dynamische sedan.



Welvaartsmilieu

Het idee om een dergelijk snelle en luxueuze auto als de Mercedes-Benz E320 CDI uit te rusten met milieuvriendelijke systemen is eventueel decadent of hypocriet. Je verwacht bij een milieuvriendelijke auto eigenlijk een uitgekleden versie met een in safaribroek geklede en op sandalen lopende eco-groenten verbouwende man achter het stuur en vooral geen sterke zescilinder diesel met lederen bekleding en een hightech audio-installatie. Dat is echter wel realiteit bij Mercedes-Benz. We worden ons bewust van het milieu en de E300 BlueTEC loopt wellicht op de toekomst vooruit. Waarschijnlijk is binnen een decennium iedere auto "ook luxueuze, snelle en kostbare machines" zo milieuvriendelijk als de BlueTEC en we willen natuurlijk liever niet van welvaartsverworvenheden zoals airconditioning en snelheden ruim boven de 200 afzien.



Mercedes-Benz E-Klasse E300 BlueTEC Avantgarde

In de E300 BlueTEC kun je met een relatief schoon geweten een in verhouding milieuvriendelijke en desondanks snelle en luxe auto rijden. Een comfortabele vooral: sportief is namelijk ook de Avantgarde eigenlijk niet, ondanks de instelbare luchtvering. Een dure ook: houd bij een dergelijke auto rekening met een uitgave van pakweg 80 mille. Geniet dan van de rust en de stilte in het niet zo ruime interieur. Geniet van de moeiteloze acceleratie en de wonderbaarlijke 7G-Tronic automaat en geniet vooral van het feit dat je nog geen 8 liter op de 100 kilometer verbruikt en dat je vrijwel uitstootloos kunt genieten van de capaciteiten van de auto.

Plus

- + In alle opzichten comfortabel
- + Schoon en relatief zuinig
- + Doorwrochte auto

Min

- Ruimte
- Plaatsing stuurstengels
- Traditioneel duur