



Jarno van Maanen
16 april 2009

© Rijtesten.nl

Thuisgevoel

Mensen die shoppen in E-segment, de hoge middenklasse, zijn meestal goed geïnformeerd. Ze weten wat ze willen en ze weten wat er te koop is. Met vanafprijzen van rond de 50 mille is het ook niet vreemd dat deze kopers een weloverwogen besluit nemen. Voor autofabrikanten is dit segment een grote uitdaging. Een auto die het alleen van zijn uiterlijk moet hebben, zal het nooit redden in deze klasse. Een auto die niet beschikt over de laatste snufjes zal het evenmin ver schoppen. Nee, wil je als fabrikant echt succes hebben, dan zal je auto op alle vlakken goed moeten scoren. Mercedes komt daarom met een geheel nieuwe E-klasse, die het, net als zijn voorganger, zal opnemen tegen de Audi A6 en BMW 5 Serie.

Scherper

Na het ietwat voluptueuze model W211, volgt nu de scherpere en slankere W212, die qua designtaal goed aansluit op de C-klasse en S-klasse. Aan de hoekige koplampen moeten we nog even wennen, maar ze geven de nieuwe E-klasse in ieder geval wel een eigen gezicht. Net als bij de C-klasse, die in Elegance-trim de ster $\tilde{\text{A}}^3$ op de motorkap heeft staan en als Avantgarde $\tilde{\text{A}}^n$ de grille, verschilt het gezicht van de E per uitvoering. De standaarduitvoering heeft een grille met drie lamellen, de luxe Elegance beschikt over een grille met vier lamellen en de sportievere Avantgarde heeft dan weer drie lamellen en - daaraan is hij eenvoudig te herkennen - de dagrijverlichting in de vorm van een boogje met LED-lampjes.

De W212 is natuurlijk een geheel nieuw model, toch bevat het ontwerp verschillende verwijzingen naar zijn voorgangers. Hoewel hij nog niet zo lang de naam E-klasse

draagt, kan het model buigen over een geschiedenis van ruim zestig jaar, waarin acht generaties zijn gekomen en gegaan. De ontwerpers hadden dan ook voldoende stof om hun inspiratie uit te putten. Zo verwijst de boog boven de achterste wielkasten, die in werkelijkheid wat minder prominent in beeld is dan op de foto's, naar het 'Ponton' model van de jaren vijftig, de achterlichten doen denken aan model W124 (1984-1995), terwijl de dubbele koplampen duidelijk een variatie zijn op die van zijn directe voorgangers, modellen W210 en W211.



Verwennelijkheid

Bij Mercedes wordt 'Comfort' met een hoofdletter 'C' geschreven, dat ervaren we al voordat we ook maar één meter hebben gereden. De standaardstoelen van onze testauto bieden een hemels zitcomfort. Nog mooier wordt het met de multicontourstoelen, die werkelijk in iedere richting kunnen worden

afgesteld, opgepompt en uitgeschoven om een zo goed mogelijk zitcomfort te bieden. Ook achterin is het prima uit te houden. De instap is iets ruimer dan voorheen, dankzij de bolle daklijn is er voldoende hoofdruimte en door de uitsparingen in de voorstoelen is er bovendien geen gebrek aan beenruimte. Optioneel is de achterbank trouwens te leveren met twee gescheiden stoelen, de bekende Coupé-sitzanlage.

Uiteraard is er nog veel meer optioneel te leveren. Wat te denken van stoelen met ventilatie- en massagefunctie, beeldschermen in de hoofdsteunen en een dolby surround systeem met veertien speakers en meer dan 600 watt vermogen? Zoals het een auto in dit segment betaamt is het interieur bovendien helemaal naar eigen smaak samen te stellen. *Onze*™ tanzanietblauwe 250CDI beschikt over smaakvolle kastanjebruine bekleding. De interieurlijsten van geborsteld aluminium vallen wellicht wat uit de toon, maar gelukkig kan de koper ook voor donker essenhout kiezen. Ongeacht de keuze voor kleuren en bekledingen, hebben we veel respect voor de perfecte afwerking, z³ goed zien we het maar heel zelden.



Assistentie

De nieuwe E puilt werkelijk uit van de nieuwste snufjes, vooral op het gebied van veiligheid. Echte primeurs zitten er niet tussen, maar de combinatie van al deze hulpmiddelen maakt het wel heel bijzonder. Het gaat te ver om ieder assistentiesysteem te beschrijven, de interessantste willen we echter niet onvermeld laten. Attention Assist houdt in de gaten of de bestuurder niet oververmoeid is en waarschuwt deze voordat hij indommelt. Speed Limit Assist kennen we van de 7 Serie en de Insignia, die toont, door de verkeersborden te "scannen", de huidige maximumsnelheid. DISTRONIC Plus grijpt in wanneer de afstand tot de voorligger te klein wordt en het Intelligent Light System past de lichtbundel aan de omstandigheden aan.

Zoals iedere zichzelf respecterende autofabrikant is Mercedes-Benz druk doende met het "vergroenen" van haar modellen. Dit wordt onder andere bereikt dankzij

banden met een lage rolweerstand, een dynamo die alleen ingeschakeld wordt wanneer dat gunstig is en een schakelindicator voor alle handgeschakelde uitvoeringen. Deze maatregelen vallen allemaal onder de noemer "BlueEFFICIENCY"™ en worden toegepast op vrijwel iedere motorisering van de E-Klasse. Een bijzondere vermelding verdient de onderhavige testauto, de 250CDI. Die beschikt over een biturbo dieselmotor met 204pk en 500nm, maar kan " met handbak tenminste - een gemiddeld verbruik realiseren van slechts 5,3 liter per 100km, goed voor een A-label.



Comfort

We zeiden het al; bij Mercedes schrijven ze "Comfort"™ met een grote "C"™. Meer dan voorheen is dat op deze E-Klasse van toepassing. Comfort is zoveel meer dan alleen soepele vering en dat hebben ze in Stuttgart heel goed begrepen. De nieuwe

E veert soepel, maar zal niet nadeinen na een hoge drempel. Met name in Avantgarde-trim, met lager en stijver onderstel, ligt hij bovendien heel vlak in de bocht zodat hoge bochtsnelheden kinderspel zijn. Toch is het niet echt een bochtenridder: een sportieve rijstijl voelt nogal ongepast aan. Wat verder opvalt is het geluidsniveau: ãlle geluiden zijn alleen op de achtergrond te horen. Zelfs tijdens volgas optrekken op Autobahn-snelheden blijft het opvallend stil in de cabine van de W212.

Dat is mede te danken aan de soepele en zuinige dieselmotor die in het vooronder ligt. Die klinkt, voor een viercilinder diesel, behoorlijk aangenaam. Ook de krachtopbouw is prettig lineair: je hebt geen moment het gevoel iets tekort te komen. Een reden om tãch de 350CDI te kiezen â€ die duurder, zwaarder en niet veel sterker is â€ dat is de betere klank en misschien het wat spannendere karakter. Bij de 350 krijg je bovendien een zeventraps automaat, waar de 250 het met vijf trappen moet stellen. Beide automaten reageren helaas niet al te snel op een kickdown-actie, wil je even snel een auto inhalen, dan zul je toch even geduld moeten hebben. Buiten dat doen zowel de vijf- als de zeventraps hun werk goed.

Tijdens het rijden hebben we uiteraard zo veel mogelijk hulpsystemen uitgeprobeerd. Helaas hebben we geen nachtrit kunnen doen, dus het Intelligent Light System is onaangeroerd gebleven. DISTRONIC Plus, de radargestuurde cruise control, werkte zoals het hoort te werken. Ook de combinatie van de spoorassistent en de dodehoekwaarschuwing beviel goed: met een korte trilling van het stuur werd het overschrijden van de wegbelijning aangegeven en met een licht- en of geluidssignaal (afhankelijk van de mate van gevaar) liet het systeem weten dat er iemand in de dode hoek reed. Minder te spreken waren we van het navigatiesysteem, dat leek soms de weg kwijt te zijn en haalde links en rechts wel eens door elkaar.



© Rijtesten.nl

Vertrouwd

De nieuwe E-klasse, en dan met name de 250CDI, scoort goed op verschillende vlakken. Hij is comfortabel, hij is luxe en hij is zuinig. Bovendien is deze E heel toegankelijk: hij vraagt geen gewenning, alles spreekt voor zich. Hoewel het design misschien nog even wennen is, voelt de W212 eigenlijk heel vertrouwd aan. Het scala aan hulpsystemen geeft een veilig gevoel, maar we kunnen ons voorstellen dat ze als belerend worden ervaren. Dan is het goed te weten dat ieder systeem eenvoudig is uit te schakelen. In ieder geval doet de nieuwe generatie van de E-Klasse, zelfs beter dan eerst, weer precies wat je van hem verwacht: zijn passagiers zo comfortabel mogelijk van A naar B vervoeren.

Plus

- + Subliem comfort
- + Perfecte afwerking
- + Nieuwste technieken

Min

- Respons automatisch
- Missertjes navigatie