

Mercedes-Benz E63 AMG Estate



Grootsoheid sinds 1977

Het is weer eens zover. Mercedes-Benz heeft wederom de grootste stationcar van het moment ontwikkeld. Met 695 liter bagageplaats overtreft de E-klasse Estate alles en iedereen als het op de laadruimte aankomt. Geen enkele concurrent komt ook maar in de buurt van deze waarde en er is ook in andere klassen geen stationcar te koop die zoveel stouwruiimte biedt: zo traditiegetrouw ziet de cliënt le het graag. De sinds 1977 bestaande evolutielijn van de praktisch bruikbare stationcar wordt voortgezet bij het nieuwste T-Model en wij reden met deze intern als S212 aangeduide auto rondom Wiesbaden en Frankfurt. Daar konden we verschillende uitvoeringen en motoren ervaren, waaronder de waanzinnige 63 AMG.



Uitstraling

Het was wel even slikken toen begin dit jaar de nieuwe E-Klasse op de markt kwam. De auto werd niet direct door iedereen mooi gevonden en nog steeds is het soms wennen aan de auto. Vooral de gekromde LED-lichten in de voorbumper, de twee losstaande koplampen en het achterspatbord vielen niet direct in goede aarde. Inmiddels is de acceptatie al een stuk groter en de nieuwe Estate komt wat dat betreft op het juiste moment. Vooral het op de vermaarde *“Ponton”* gebaseerde achterspatbord lijkt bij de Estate veel beter op zijn plaats. Het is daar weliswaar nog steeds een vrij druk lijnenspel met de vouw over de portieren, maar door de stationcaropbouw ziet het er meer in proportie uit. Zeker bij de ultradik uitziende AMG geeft dat een juiste balans met de voorzijde, die met zijn iets dikkere voorbumper en *“koelsleuven”* voor de voorspatborden de juiste dikheid heeft.

Mercedes-Benz E63 AMG Estate

Van achteren ziet de auto er op zich ook prima uit – als 63 AMG wellicht aan de –Duits ordinaire– kant met de vier enorme uitlaatpijpen - en lijkt het nog op die van de vorige E-Klasse, waar de rest van de auto volledig breekt met het vorige model. Wel heeft de nieuwe Estate net als bij al zijn voorgangers ook een behoorlijke overhang aan de achterzijde. Enerzijds verklaarbaar vanwege de enorme bagageruimte die Das Haus wil creëren maar anderzijds is het niet echt mooi. Sowieso moet het T-Model van de E-Klasse het nooit echt hebben van zijn esthetische schoonheid, maar veel meer van dingen die een andere vorm van schoonheid definiëren. Zaken als een kostbare en verheven uitstraling en vrijwel ongelimiteerde gebruiksmogelijkheden.



Ingenieurswerk

Juist daar onderscheidt de E-Klasse Estate zich dan ook van zijn concurrenten. Na de lunch liet mijn tafelgenoot van Daimler mij alle mogelijkheden en systemen zien die

Mercedes-Benz E63 AMG Estate

voor de S212 ontwikkeld waren. Want achter de achterbank begint het echte ingenieurs- en ergonomiewerk van het T-Model. Dan spreek ik nog niet over het standaard elektronisch openen en sluiten van de achterklep, maar over de liefde voor alle details en de gedachten achter de variabiliteit. Zo is de E-Klasse Estate inmiddels de enig overgebleven stationcar die naar wens te voorzien is van een derde zitrij. De ruimte is daar weliswaar niet geschikt voor volwassen mannen, maar kinderen vinden er een prima plek en hebben evengoed bekerhouders en vakjes tot hun beschikking. Ongetwijfeld is de meerprijs van de opklapbare zitrij zoals het bij MB gebruikelijk is gortig, maar je krijgt daarvoor wel een achterzijde die onderhuids volledig ontwikkeld is op een aanrijding van achteren: ook daar zitten de kindertjes dus gewoon veilig.

Deze optie is in de VS erg populair, maar in Europa zullen consumenten eerder kiezen voor het pakket waarmee je de laadruimte kunt indelen en de lading kunt vastzetten. Je koopt daarmee een railsysteem waarop aluminium rekken te monteren zijn die de spullen in de laadruimte vasthoudt. Allemaal uiteraard perfect afgewerkt en eventueel op te bergen in een uitsparing onder de bodem als je het niet gebruikt. De echte details die de Estate echter zijn schoonheid brengen zijn de kleine dingen: de twee handles die de achterbank laten wegklappen, het afdekzeil die je in dat geval aan de rugleuning kunt monteren om als veiligheidsnet tussen voorstoelen en bagageruimte te fungeren en het stukje plastic dat je uit de bodem trekt en over de achterbumper heen legt zodat de vieze hond die achterbumper en chromen sierstrip niet beschadigt.



Tussengas

Benevens een uitgebreide kennismaking met de nieuwe E-Klasse Estate was het de eerste keer dat wij met de E 63 AMG konden rijden. Vanzelfsprekend eveneens als Estate, maar dat maakt niet heel veel uit. Sterker nog: zo'n E 63 AMG als Estate is eigenlijk weerzinwekkend gave idioterie! De grootste stationcar van het moment en dan voorzien van een van de gaafste aandrijflijnen van nu. Want de aandrijflijn van de E 63 AMG is inmiddels hetzelfde als die van de SL 63 AMG en dat betekent 525 pk en de fantastische door AMG aangepaste Speedshift-versie van de overbekende 7G-Tronic. Dat behelst een perfect schakelende zeventraps automaat die nooit nadenkt en altijd doet wat je als bestuurder wilt. Of je nu relaxed zoekt of aan het hammeren bent: het schakelt altijd perfect. De Speedshift heeft bovendien een platenkoppeling en geen koppelomvormer en dat schakelt veel sneller – zelfs met de stuurpaddles die je nooit gebruikt - en in combinatie met het tussengas is de geluidservaring fantastisch.

Mercedes-Benz E63 AMG Estate

Sowieso klinkt de 63 AMG ongelooflijk gaaf en af en toe zelfs schunnig, maar de plofjes bij terugschakelen maken het gewoon af bij de nieuwe E 63 AMG. Zet hem vervolgens in de AMG-stand en de dempers worden harder en het vrij lichte stuurgevoel wordt voorzien van meer weerstand: nog steeds merk je vooral in bochten dat je niet met een lichte auto op pad bent, maar AMG heeft toch veel gevoel en wegligging in deze auto gekregen zonder echt oncomfortabel te worden. En dan die motor: een juweel van kracht en akoestisch genoeg. Moeiteloos ga je als een kogel richting de 250 km/h. In 'Full Throttle Mode' bijgestaan door een snerpende V8-brul en bij relaxt accelereren een gedecideerd blubberen van acht cilinders horend: pure geluidsbeleving!



Isolatie

Mercedes-Benz E63 AMG Estate

Naast dit afweergeschut konden we ook nog rijden met een populaire diesel: de E250 CDI Estate. Deze hooggeprezen dieselmotor is voorzien van twee turboâ€™s en combineert een laag verbruik aan hoge prestaties. Dat het met de prestaties wel goed zit hebben we ervaren op de prachtige routes in Hessen. De auto versnelt moeiteloos en ook op de Autobahn gaat de snelheidsmeter ver boven de 200 staan en enige nadelige geluids- of comfortgevolgen die een stationcar met zich mee brengt heeft de S212 niet. De auto is door zijn standaard luchtvering met niveauregeling zelfs nog iets comfortabeler dan de sedan.

Het offer dat bij deze diesel voor de acceleratie gebracht moet worden zit vooral in het geluid: de motor is betrekkelijk rauw en ondanks de uitnemende isolatie van alle andere rijgeluiden is het onfraaie motorgeluid bij versnellen erg aanwezig. Wat daaraan zeker niet bijdraagt is de vijftraps automaat die aan deze motor gekoppeld wordt. Deze automaat is inmiddels â€“ zeker in competitief opzicht â€“ uit de tijd geraakt en reageert niet altijd even lekker op het gaspedaal. Mercedes-Benz zou er goed aan doen om in de E-Klasse â€“ net als in de GLK â€“ de 7G-Tronic aan de viercilinder diesels te koppelen. Die 7G-Tronic zit wel in de tevens gereden E500 en die auto ontpopte zich door zijn rustige V8 en fijne automaat als een heerlijk snelle en gelaten reisauto: precies zoals het een E-Klasse betaamt.



Comfortabele ruimte

Wederom heeft Mercedes-Benz met de E-Klasse Estate een topautomobiel neergezet. Ook nu weer veruit de grootste stationcar van het moment en alweer extreem variabel, doordacht en gebruiksvriendelijk. Zoals het bij een E-Klasse hoort is ook de Estate een zeer comfortabele auto, eigenlijk juist de Estate met zijn standaard luchtvering. Het is tevens een erg stille auto. Zeer goed geïsoleerd van buitengeluiden hoor je alleen de motor: bij de 63 AMG de super klinkende V8 en bij de 250 CDI helaas de rauwe loop bij het accelereren. Deze loopcultuur en de niet bijster alerte vijftraps automaat van de viercilinders zijn eigenlijk de enige nadelen van de E-Klasse, benevens zijn van oudsher kostbare aanschafprijzen. Daar stappen veel mensen echter graag overheen en trakteren zich op een extreem doorwrochte stationcar met een traditie en een imago die ervoor zorgt dat de auto niets meer hoeft te bewijzen. Iedereen weet, voelt en ziet dat de auto van een buitengewoon hoogwaardige allure is.

Mercedes-Benz E63 AMG Estate

Plus

- + Zeer ruime bagageruimte met doordachte details- Erg kostbaar
- + Gargantuesk hoog presterende motor met heerlijk zwaar heerlijk gevoel
- + AMG Speedshift schakelt fabelachtig

Min

- Sound en looks kunnen aanstootgevend zijn