



Martijn Verhoef
rijden.nl

Als geroepen

In een autowereld die steeds meer en sneller geelektrificeerd raakt, is geen enkele categorie ongemoeid gelaten. Zo wordt ook de bedrijfswagenmarkt flink opgeschud door de introductie van nieuwe elektrische modellen. Bij bestelwagens wordt nu nog voornamelijk gefocust op de last mile delivery, wat betekent dat auto's als de e-Crafter en e-Vito een bescheiden rijbereik hebben. Voor personenvervoer en gezinsuitjes is een grotere actieradius een vereiste. Om die reden introduceert Mercedes-Benz haar EQV (de elektrische V-Klasse), die een luxe uitstraling combineert met een flink rijbereik, zonder dat je moet inleveren op gebruiksgemak. We hadden de kans om al uitgebreid kennis te maken met deze nieuwe elektrische telg van de EQ-familie.



Op details onderscheidend

De EQV is pas het tweede volledig elektrische model in de EQ-reeks van Mercedes-Benz. De EQC beet het spits af en is een model dat niet veel op heeft met bestaande modellen van het Duitse merk. Hoe anders is dat bij de EQV, want de testauto onderscheidt zich op het eerste gezicht alleen op details van zijn broer met verbrandingsmotor. Als je schuin van achteren kijkt, kun je alleen aan de wielen en de schildjes op de voorpanelen opmaken dat je met de elektrische versie van doen hebt. Aan de voorzijde valt logischerwijs de laadopening op, maar ook de grille en voorbumper zijn afwijkend aan die van de V-Klasse.

Dat het ontwerp van de V-Klasse grotendeels ongemoeid is gelaten, is prima uit te leggen. Aan de ene kant is de V-Klasse een daverend succes, mede door zijn exclusieve uitstraling, dus Mercedes zou wel gek zijn als er hele grote wijzigingen zouden plaatsvinden. En als tweede wordt een elektrische bus als de EQV voornamelijk zakelijk gebruikt, waarbij functie toch echt voor een excentrieke koets gaat. De auto schreeuwt niet van de daken dat hij elektrisch is en toch ziet de kenner het gelijk. We

kregen namelijk wat duimpjes omhoog van V-Klasse rijders die we onderweg tegenkwamen.



Mogelijkheden te over

Vanbinnen weet de EQV dezelfde ruimte te bieden als de V-Klasse, doordat de accupakketten onder de vloer zijn geplaatst. Bovendien zijn er mogelijkheden te over om de EQV in te richten: je kunt kiezen voor losse stoelen, complete banken en een variatie daarop. Zo biedt de auto zes tot acht zitplaatsen, maar het is ook mogelijk om een ombouw naar enkele of dubbele cabine te laten doen. Vanbinnen ademt de auto exclusiviteit, zeker met het EQ designpakket met zijn bronzen accenten en blauwe stof op deurpanelen en dashboard.

Als dat je iets te ver gaat, kun je ook gewoon voor het Avantgarde-pakket opteren: dezelfde luxe, maar geen gekke fratsen. Door de optionele schuifdaken komt er veel licht in de cabine en dat accentueert nog eens het enorme ruimtelijke gevoel dat je in de auto hebt. De versie met vier stoelen achterin is nog meer gebrand op individueel

comfort, doordat je over eigen stoelleuningen en verstelmogelijkheden beschikt. Het moge duidelijk zijn dat inzittenden beschikken over zeeën aan hoofd- en beenruimte. Desgewenst kun je de (loodzware) stoelen in vergaderstand opstellen en een uitklaptafel behoort optioneel tot de mogelijkheden. Mogelijkheden te over om de auto zo praktisch mogelijk te benutten, want ook de bagageruimte is riant. Houd er wel rekening mee dat het nuttig laadvermogen door het hoge leeggewicht van 2.750 kg een stuk lager ligt dan dat van de V-Klasse.



Met MBUX

Ook bestuurder en bijrijder hebben weinig te wensen over als het gaat om comfort en ruimte. De elektrisch verstelbare stoelen kun je eenvoudig bedienen met de knoppen op het deurpaneel. Het is wel jammer dat de zitting niet uitschuifbaar is, want dat zou het comfort op een lange rit nog verder verbeteren. Wat verder opvalt als je op de bestuurdersstoel plaatsneemt, is dat de auto nog ouderwets met de sleutel gestart dient te worden. Keyless go behoort zelfs niet tot de opties.

Mercedes-Benz EQV 300 L2

De tellers zijn dan misschien niet zo modern als het digitale scherm in de Sprinter en de meeste Mercedes-Benz personenauto's, maar de meters zijn duidelijk en het scherm in het midden kun je naar wens instellen. Het centraal geplaatste multimediascherm is dan weer wel van de nieuwste generatie, wat betekent dat je MBUX met het fijne touchpad krijgt. Op het scherm vind je ook eenvoudig specifieke informatie over oplaadtijden en oplaadstations. Bovendien plant het systeem eenvoudig een lange rit met snelladers als tussenstop. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de verkeerssituatie en bovendien wordt het kaartenmateriaal automatisch geupdatet.



Lekker gemoedelijk

Doordat het accupakket van de EQV onder de bodem is geplaatst, heeft de auto een lager zwaartepunt. Dat merk je in bochten, want de auto helt veel minder over dan een V-Klasse. Waar bij een V-Klasse de aandrijving op de achterwielen plaatsvindt, is dat bij de EQV op de voorwielen. Toch wordt de auto niet zenuwachtig als je in een keer het volle koppel en vermogen loslaat. De auto sprint geleidelijk er vandoor, zonder

slippende voorwielen of zenuwachtige trekjes aan het stuur. Wat dat betreft is de auto een stuk gemoedelijker dan de [test=]EQC[/test], die met zijn opstijgende neus bij vlagen onstuimig is.

Doordat je geen schakelmomenten hebt en het volledige vermogen direct beschikbaar is, voelt de auto best snel aan. Dit terwijl een piekvermogen van 204 pk op 2.750 kilo niet overhoudt. Dat gewicht merk je overigens wel bij remacties en in het stuurgedrag, maar het blijft zeer goed gemaskeerd. Zeker als je de optionele Airmatic luchtvering aanvinkt. De auto filtert dan oneffenheden nog beter weg en in bochten is van overhellen bijna geen sprake meer. Overigens past de luchtvering zich ook automatisch aan, zodat bij hoge snelheid de auto iets lager op de poten staat. Daarmee wordt de luchtweerstand verlaagd en het verbruik verbeterd. Je kunt de luchtvering niet zelf instellen, het is een volledig automatisch systeem. Als we overstappen op een EQV zonder de luchtvering, valt dat direct op. De auto voelt een stukje zwaarder om te hanteren en helt nadrukkelijk meer over.

In stadsverkeer en bij het manoeuvreren naar een parkeerplek heb je overigens niet het idee dat je met een tank onderweg bent. De bediening gaat gemakkelijk en door de grote raampartijen heb je een goed overzicht van wat er rondom de auto gebeurt. Bovendien beschikt de testauto over flink wat camera's, die een goed beeld in hoge resolutie afgeven.



Prima bruikbaar

Het accupakket van de EQV heeft een bruikbare capaciteit van 90 kWh. Daarmee komt de auto op papier zo'n 400 kilometer ver. Een lege batterij laad je thuis of aan een openbare laadpaal in minimaal tien uur weer op, bij een snellader gaat dit natuurlijk vele malen sneller. Je laadt dan 10-80 procent in zo'n 45 minuten. Daarbij ondersteunt de EQV een laadvermogen van 110 kW. Op een zeer gevarieerde route van Autobahn, slingerweggetjes, provinciale wegen en stadsverkeer haalden we een verbruik van 31 kWh per 100 kilometer. Daarmee zou de auto dus net geen 300 kilometer ver komen op een volle accu, maar daar moet wel bij vermeld worden dat iets meer met beleid rijden en het inschakelen van de Eco-stand je zeker 30 kilometer verder brengen.

Als je kijkt waar de V-Klasse het meest voor gebruikt wordt, zoals hotel shuttles, luchthavenservices en personenvervoer, dan sluit de EQV daar naadloos op aan. De auto haalt een heel praktisch rijbereik en is bij een snellader snel weer vol te laden. Bovendien biedt de auto luxe en comfort, blijft het muisstil aan boord en beschikt de chauffeur over de nieuwste technologie met MBUX. Ook gezinnen hebben een

Mercedes-Benz EQV 300 L2

praktische en makkelijk hanteerbare MPV aan de EQV, terwijl de bijtelling dit jaar nog op hetzelfde niveau ligt als die van een middensegment MPV of SUV als de Peugeot 3008 of Ford Kuga met verbrandingsmotor. Dan moet je alleen niet te lang wachten met bestellen.

Plus

- + Stil, soepel en comfortabel
- + Praktisch rijbereik
- + Serieus alternatief voor dieselbus

Min

- Door hoog leeggewicht minder laadcapaciteit
- Geen keyless go leverbaar