Martijn Verhoef
15 januari 2023

Elektrische zevenzitter

Mercedes-Benz zet vol in op elektrisch rijden en richtte voor de overgang naar Electric Only het submerk EQ op. Onder dit submerk zijn inmiddels een scala aan modellen uitgebracht, van de compacte SUV EQA tot een ruime MPV. Het leidt tot het grootste aanbod aan elektrische modellen dat je bij een autofabrikant kunt vinden, maar toch vindt Mercedes-EQ het nog niet genoeg.

Want voor grote gezinnen of de goedzak die altijd aanbiedt om te rijden bij uitwedstrijden is er weinig volledig elektrisch te koop. Je komt al snel bij een busje of grote SUV uit, met een overeenkomstig prijskaartje. Reden genoeg dus om een zevenzitter in het compacte (aldus MB) SUV-segment te introduceren. We rijden met de EQB om te zien hoe gebruiksvriendelijk en efficiÃ«nt dit elektrische ruimtewonder is. En hoe bereikbaar is deze Benz eigenlijk?

Geen matrix led

Direct bij de kennismaking zie je grote overeenkomsten met benzinebroer GLB. Van de zijkant bezien valt de kenmerkende knik in de C-stijl op en wordt ook direct duidelijk dat de auto veel langer is dan de EQA die technisch nagenoeg hetzelfde is.

De auto is er in Business Line, Luxury Line Ã©n de versie die je op de foto's ziet, de AMG Line. In die sportiefste versie profiteer je van grotere wielen en uitgeklopt bumperwerk. We raden aan om het AMG Nightpakket ook aan te vinken, je krijgt daar onder andere donkergetinte ramen voor. Zonder die optie maken de grote raampartijen de auto wel erg busjesachtig. Vooral de neus en achterzijde van de EQB verschillen ten opzichte van de GLB, er zijn kenmerkende EQ-elementen toegevoegd. De dichte grille krijg je alleen op de volledig elektrische modellen en de doorlopende led-strips voor en achter zie je bij de versies met brandstofmotor ook niet terug.

De rest van de verlichting maakt bij de EQB standaard gebruik van ledtechniek, maar er is wel een opvallend detail: in tegenstelling tot de GLA en GLB zijn de EQ-versies niet

leverbaar met matrix ledverlichting in de vorm van Multi Beam Led. De grootlichtassistent kent een aan- en uitstand, maar zal dus niet op intelligente wijze de lichtbundel verdelen. Een gemis ten opzichte van directe concurrenten als de Audi Q4 e-Tron of BMW iX1 die deze techniek wel bieden.

Ruimtewonder zonder frunk

Daartegenover biedt de EQB natuurlijk wel een unieke eigenschap, namelijk een totaal van zeven zitplaatsen. Optioneel voor iets meer dan 1.000 euro, maar weggelaten op onze testauto. Toch hebben we de extra zitplaatsen wel even kunnen testen. Ze zijn weg te klappen in de bagageruimte, waarna nog een hele praktische ruimte overblijft. De laadkabel kan in het vakje voor de stoelen worden weggeborgen, maar met twee opgeklapte stoelen blijft er verder weinig bagageruimte over. De stoelen zelf zijn redelijk goed te bereiken door de buitenste twee zitplaatsen van de achterbank weg te klappen.

Voor volwassenen is er niet veel plek, maar kinderen en jongvolwassenen hebben een

prima zit. In de versie zonder derde zitrij blijft een hele grote bagageruimte over. De achterbank is te verschuiven en gemakkelijk in te klappen, waarna een gigantische rechthoekige ruimte met een nagenoeg vlakke laadbodem ontstaat. Volladen bij een tuincentrum of meubelzaak doet je versteld staan van wat er mogelijk is. Doordat de bank in losse delen verschoven wordt, kun je heel praktisch afwisselen tussen meer laad- of beenruimte. Waar auto's als de Polestar 2 en XC40 voorzien in een frunk waar je de laadkabel kan opbergen, dien je deze in de Benz gewoon in de kofferbak achter te laten. De auto grossiert verder wel in opbergvakjes, bekerhouders en andere aflegvakken in de deurpanelen, middenconsole en bij de achterste passagiers.

Des Mercedes

Onder andere de nieuwe C-Klasse en EQS profiteren van het nieuwste MBUX-systeem. De EQB moet het met de vorige multimedia stellen, maar dat is geen straf. Het systeem bewijst zich nog steeds met een grote gebruiksvriendelijkheid, mooie grafische details en uitgebreide functionaliteit. Zo is de spraakassistent in de Mercedes Ã©Ã©n van de besten in zijn soort en plan je met de navigatie eenvoudig een lange route met

snellaadstops automatisch ingesteld. Draadloze Apple Carplay behoort dan nog niet tot de mogelijkheden, maar het is een groot pluspunt dat je twee telefoontoestellen tegelijk kunt verbinden via Bluetooth.

Naast de multimedia is het comfort aan boord van een heel hoog niveau. De uitgebreid verstelbare stoelen zitten uitstekend, terwijl je er gemakkelijk in- en uitstapt. Op de achterbank heb je zelfs als volwassene geen reden tot klagen, want door de hoge koets en flinke wielbasis heb je een overvloed aan hoofd- en beenruimte. Behalve door de speciale EV-instellingen waan je je in een doorsnee Mercedes-Benz en dat merk je ook tijdens het rijden. Het is een hele klus om een elektrische auto net zo stil en gerieflijk te maken als een brandstofauto, omdat door de stilte van de aandrijflijn natuurlijk extra nadruk komt op windgeruis en bandengerol. Binnenin de EQB blijft het desalniettemin heel stil terwijl de kilometers onder je doorvliegen.

Geen verrassing

Dat rijden zelf zorgt overigens voor weinig verrassingen, aangezien we dezelfde

aandrijving in de EQA al testten. De EQB 250 is oneerbiedig gezegd de instapper, al biedt de wagen met 190 pk en een WLTP rijbereik van 467 km prima cijfers. In 8,9 seconden schiet de auto naar de 100, om het bij 160 km/h voor gezien te houden. Een snelheid waar je liever ver weg van blijft, want het batterijpakket is dan snel door zijn elektriciteit heen. Het beste gedijt de auto in de ECO-stand, waarin een snelheid tot 110 km per uur wordt getolereerd. De auto pakt in die rijmodus minder snel op, maar voelt daardoor stukken minder onrustig als in de sportmodus. In die stand spinnen de voorwielen al snel en hikt de auto direct wanneer je het stroompedaal aanraakt.

De ecostand in combinatie met cruise control en een zachte temperatuur in de testperiode zorgen voor een heel net verbruik van 16,2 kWh per 100 kilometer. Het zorgt voor een actieradius in de praktijk van iets meer dan 400 kilometer en dat is een prima score. Snelladen gaat met een kracht van 100 kW en daarmee is de auto minder snel dan bijvoorbeeld de Polestar 2. Toch is de auto in ongeveer een halfuur weer van 10-80 procent geladen en dat zijn prima rusttijden op een lange rit. Bij vertrek met een volle batterij haal je met Ã©Ã©n laadbeurt onderweg bijna 750 kilometer. Gaat dit je toch niet snel genoeg? Je kunt voor ongeveer 2.000 euro extra opteren voor de 250+ uitvoering, die meer dan 500 kilometer rijbereik heeft.

Het rijden met de EQB zorgt niet voor verrassingen. De auto is duidelijk afgeregeld op comfort en zorgt met zijn lichte besturing voor een tikkeltje afstandelijk rijgedrag. Voordeel is dat je op de lange ritten rechtuit weinig hoeft te corrigeren. De hulpsystemen zijn nog steeds ongenadig streng, waarbij de rijbaanhulp er bovenuit springt. Een felle remactie is het gevolg wanneer je zonder richting aan te geven van rijbaan wilt verwisselen. Dat afstraffen is ergens heel effectief, maar zorgt ook voor een schrikreactie die tot meer gevaar kan leiden.

Bereikbaar?

Zoals gezegd in de inleiding kom je in de zoektocht naar een EV met meer dan vijf zitplaatsen vaak uit bij busjes of grote SUV's. De EQB is op dit moment de meest bereikbare elektrische auto met die extra plekken, al is een vanafprijs van 60.921 euro voor een 250 Business Line met de derde zitrij nog steeds niet mild te noemen. Wanneer je meer rijbereik of luxe wilt, loopt de teller uiteraard nog verder op. Door het kiezen voor een groot schuifdak, elektrisch verstelbare voorstoelen en een innovatiepakket met onder andere een head-up display komt de testauto op 70.160 euro. En dan zijn de opties nog met redelijk beleid aangevinkt, want het kan gekker.

Desalniettemin is dat erg veel geld, want als die mogelijkheid voor extra zitplaatsen je niet zoveel kan schelen rijd je voor hetzelfde bedrag ook weg in een aardig uitgeruste Audi Q8 e-tron.
Dat neemt niet weg dat Mercedes te prijzen is om haar uitgebreide palet aan elektrische modellen en de EQB in het bijzonder om zijn prima rijbereik en een comfortabele cabine waarin je tot rust komt. De rijeigenschappen sluiten daar goed bij

aan, terwijl je simpelweg heel veel ruimte tot je beschikking hebt.

Plus

+ Heel erg ruim en zevenzits
+ Stil en comfortabel
+ Prima rijbereik in de praktijk

Min

- Duur
- Technisch niet vernieuwend