



Martijn Verhoef
6 maart 2024

Gouden koets

De positieve invloed op de rijeigenschappen van EV's zijn ons nu wel bekend: een stille aandrijflijn, vrij van trillingen en een laag zwaartepunt bijvoorbeeld. Bovendien merk je geen vertraging van schakelmomenten en heb je direct lekker veel vermogen beschikbaar. Waar je die fijne eigenschappen extra gaat waarderen? In een personenvoerder als de Mercedes-Benz V-Klasse, die als elektrische versie EQV heet.

Een auto die je het beste ervaart als je achterin gaat zitten. En dat doen we uitgebreid tijdens de eerste rijtest met de vernieuwde EQV, maar natuurlijk kruipen we ook achter het stuur van de ruimste personenauto die je volledig elektrisch kunt krijgen. Mercedes wist flink wat vernieuwingen door te voeren bij deze MPV, waar we je in deze test over bijpraten.



Meten aan S-Klasse

Waarom we de term personenauto gebruiken in de inleiding, vraag je? Vooral omdat Mercedes de V-Klasse en EQV nadrukkelijk als personenauto wil neerzetten. Neemt niet weg dat als je naar de buitenzijde van de bus kijkt, je natuurlijk duidelijke overeenkomsten met de Vito ziet. Daar is de auto dan ook op gebaseerd en zeker met de vrij hoekige buitenvormen die deze carrosserie met zich meebrengt, kun je dat onmogelijk verhullen. Toch zijn de verschillen met de bestelversie nog nooit zo groot geweest. De EQV had altijd al een afwijkende, dichte grille. Maar de vernieuwde versie krijgt een groter exemplaar aangemeten, waarin daadwerkelijk luchtopeningen voor koeling van de elektromotor zitten.

Die lijken dan weer op de lamellen die in de grote neus van bijvoorbeeld de S-Klasse zitten en dat is precies de kant die Mercedes met haar luxe ruimtewagens op wil. Het ontwerp heeft duidelijk meer luxe en elegantie vanuit de fabriek meegekregen, zo zien we een veelvoud aan chromen en glanzend zwarte accenten. De merknaam wordt op de achterklep volledig uitgeschreven, wat in het geval van Mercedes-Benz als „Mercedes-Benz“ wordt weergegeven.

Mercedes-Benz EQV 300 Avantgarde

van de waardevolste merken ter wereld natuurlijk extra sjeu aan de EQV geeft. Hier staat niet zomaar een busje, deze auto kan zich vertonen in ieder decor. Zo ook in de jachthaven waar we met de testauto belanden en waar het Kalahari goud extra afsteekt tegen de witte jachten. Hier voelt de auto zich als een vis in het water.



Hoger plan

Niet alleen de buitenzijde kreeg een opfrisbeurt, binnenin de EQV is het een flinke verandering ten opzichte van het uitgaande model. We zien een compleet nieuw dashboard, dat twee aaneengeschakelde schermen met hoge resolutie biedt. Je hebt nu een volledig digitale cockpit, dat niet meer, zoals voorheen, wordt overkoepeld door het dashboard. Zowel de luchtroosters als de bedieningspanelen lijken rechtstreeks uit een GLE afkomstig en het massieve houten paneel waaruit het dashboard lijkt opgetrokken doet ook bijzonder hoogwaardig aan. De afwerking en het materiaalgebruik zijn echt naar een hoger plan getild en dat blijkt ook uit het feit dat we tijdens het rijden geen kraakje of piepje vanuit de diepe gelederen van het interieur horen. Knap, voor zo'n enorme klankkast die deze MPV is. Het gelaagde glas zorgt dat

windgeruis en bandengerol buiten blijven, terwijl je je gerieflijk in de lederen stoelen nestelt.

De bediening van het multimediasysteem kan via touchscreen, al is het daarvoor net iets te ver weg geplaatst. Je beschikt in tegenstelling tot de nieuwe personenwagens van het merk nog wel over een strategisch geplaatst touchpad, waarmee je net zo gemakkelijk door de menu's scrolt. Alleen Apple Carplay of Android Auto bedien je daar wat moeilijker mee. Op het stuur zijn ook verschillende bedieningsknoppen met haptische feedback geplaatst en dan valt weer eens op dat Mercedes als één van de weinige merken dat best goed voor elkaar heeft. We vinden fysieke knoppen nog steeds fijner, maar je krijgt in ieder geval in één keer het juiste volume of cruisecontrol instelling voor elkaar. De klimaatinstellingen doe je wel gewoon met fysieke knoppen en via bedieningsknoppen rondom het touchpad bedien je snelkoppelingen in het infotainment. Zo schakel je met één knop al te bemoeizuchtige rijhulpsystemen uit, handig!



Van vier tot acht

Je kunt inmiddels de sleutel in de broekzak houden voor het starten, want de EQV is voorzien van een heuse startknop. Helaas behoort het sleutelloos ontgrendelen van portieren en achterklep nog steeds niet tot de mogelijkheden, hieraan zie je wel dat de basis van de EQV al weer even teruggaat.

Overigens zie je dat niet aan het altijd up-to-date MBUX navigatiesysteem, dat via draadloze updates over de nieuwste kaarten en informatie van oplaadstations beschikt. Je plant daardoor eenvoudig een lange route met de EQV, inclusief oplaadbeurten. Je ziet direct hoe druk het is bij een snellaadstop en kiest gemakkelijk een alternatieve snellader in de route. Het systeem is via Hey Mercedes ook met spraakbediening te besturen, wat natuurlijk nog veiliger is.

Het zal je niet verbazen dat je aan ruimte geen gebrek hebt binnenin de EQV. De voorstoelen zijn uitgebreid te verstellen en in de opstelling van de testauto heb je als inzittende achterin al helemaal geen klagen. Je hebt een stoel die direct uit een privéjet lijkt te zijn geplukt en beschikt over stoelventilatie, -verwarming en zelfs massage. In de praktijk is dat alleen weggelegd voor de echte VIP-bussen, want dat de ruimte heel efficiënt benut wordt in de vierpersoons testauto wagen we te betwijfelen. Standaard krijg je zes afzonderlijke stoelen, maar tegen meerprijs is een achtsits configuratie ook mogelijk. Handig is dat de EQV nu altijd twee schuifdeuren heeft, zodat je makkelijker in- en uitstapt. De in twee delen te openen kofferbak is ook lekker praktisch, zeker aangezien de kofferruimte zelf in twee delen kan worden opgesplitst. De laadkabel leg je daardoor weer makkelijk op zijn plek na het loskoppelen.



Bedoeld als EV

Hoewel je in de testauto prima kunt wennen achterin, is het echt tijd om op pad te gaan. We rijden de 204 pk sterke EQV 300, op dit moment de enige motorversie. Het batterijpakket is er wel in twee maten, maar in Nederland alleen het grotere 90 kWh pakket geleverd wordt. Daarmee moet de auto 365 kilometer ver komen. Een prima theoretisch rijbereik voor de ruim 2.600 kg zware MPV, die op die manier ook goed bruikbaar is op langere ritten. De snellaadfunctie met een vermogen van 110 kW is echter niet verbluffend, want daardoor sta je toch meer dan 40 minuten om weer tot 80 procent te laden. Aan een gewone laadpaal is het laadvermogen 11 kW, waarmee je van 20-80% laadt in zo'n zes uur.

Het enorme gewicht is ondanks het lage zwaartepunt moeilijk te maskeren, zeker bij remacties. Het is echter bewonderenswaardig hoe gemakkelijk de EQV zich laat bedienen, ook in bochten die op hogere snelheid worden genomen. Het toch wat beperkte vermogen voor zo'n mastodont blijkt in de praktijk ruim voldoende. De auto geeft geen krimp en laat zijn bestuurder echt in controle. Waar de V-Klasse in de basis

Mercedes-Benz EQV 300 Avantgarde

een achterwielaandrijver is, gaat de kracht bij de EQV naar de voorwielen. Ook hier geen onrust, want het vermogen wordt vrij geleidelijk vrijgegeven. De rust en het gemak waarmee het rijden gaat zijn niet te vergelijken met busjes van andere merken. Dit is met recht een Mercedes, die in de basis wel als elektrische auto lijkt te zijn ontworpen. De elektrische aandrijflijn past namelijk enorm goed bij het type auto, waardoor de inzittenden in alle rust genieten van de rit. De optionele luchtvering op de achteras filtert oneffenheden in het wegdek uit, want zelfs op het bij vlagen zeer slechte Franse wegdek weet de EQV in comfort te overtuigen.



CarriÃreswitch

Maar dan horen we je denken, dat kost natuurlijk wel wat. En daar kunnen we niet anders dan mee instemmen, want de EQV is niet goedkoop. Het feest begint bij 87.000 euro en houdt pas op als de teller de 100.000 euro allang gepasseerd is. De vorige EQV had een vanafprijs die bijna 10 mille lager lag, al krijg je nu flink meer luxe en gemak in de standaarduitvoering.

Mercedes-Benz EQV 300 Avantgarde

Toch zijn er nog vele losse opties die de prijs snel laten oplopen, waardoor de auto als gezinsauto alleen voor de happy few is weggelegd. En of die voor dat geld een MPV kiezen? Meer nog komt de EQV tot recht als taxi (we noemen het maar even) of shuttle. De auto is ongekend goed voor zijn passagiers en de gemiddeld korte ritten die bij dit gebruik horen, passen prima bij de niet al te hoge actieradius en (snel)laadvermogen. Je zou er toch bijna taxichauffeur voor worden?

Plus

- + Stil en comfortabel
- + Uitstekend infotainment
- + Lichtvoetiger dan gedacht

Min

- Flink duurder geworden
- Rijbereik en oplaadsnelheid niet meer onderscheidend