



Dirk-Jan Dalhuisen
29 mei 2014

In de achtervolging

Jarenlang kon Lexus met de GS 450h ongestoord z'n gang gaan in het hogere hybridesegment en zo ineens was daar ook Infiniti met de M35h. Pijlsnel zette Europa met hybride-uitvoeringen van de Audi A6 en de BMW 5 Serie de achtervolging in. Dan wã©ã©t je eigenlijk al dat Mercedes-Benz niet achter gaat blijven. En inderdaad: 'Das Haus' voegde zich bij het Duitse duo met de E 300 BlueTEC Hybrid en met die auto gingen wij vier dagen op pad.



Happy few

Nee, van een hybride in de automobiele subtop kijken we al lang niet meer op. Toch heeft de E-Klasse zowaar nog een primeur in huis: in dit segment is het de eerste hybride waarin een huwelijk is voltrokken tussen een elektro- en een dieselmotor; het 204 pk sterke blok uit de E 250 CDI om precies te zijn. De daaraan gekoppelde elektromotor tilt het gecombineerd vermogen naar 231 pk - exact evenveel als de 'gewone' E 300 BlueTEC. Beide E 300's presteren dan ook op hetzelfde niveau, met dat verschil dat de 'gewone' E 300 BlueTEC z'n vermogen door een drieliter V6 krijgt geserveerd, terwijl er onder de motorkap van de Hybrid een 2.1 met twee cilinders minder ligt.

Het typeplaatje mag je dus met een korrel zout nemen en je kunt je zelfs afvragen wat de Hybrid eigenlijk toevoegt aan de E 250 CDI en de E 300 BlueTEC. Qua sprintvermogen en topsnelheid geven ze elkaar immers niets toe. Toch heeft de E 300 BlueTEC Hybrid een groot voordeel: het verbruik. Mercedes belooft een verbruik van ruim 1 op 24 en daarmee behoort de Benz - alleen als Limousine, de Estate valt net



Mercedes-Benz E-Klasse Limousine E 300 E

buiten de boot - tot de happy few die in aanmerking komt voor 20% bijtelling.

Momenteel is de Lexus GS 300h de enige hybrideconcurrent die 'm dat nadoet.

Daarnaast is de Hybrid in de aanschaf ook respectievelijk iets (500 euro) tot veel (acht mille) goedkoper dan de E 250 CDI en de E 300 BlueTEC.



Weinig concessies

Kostentechnisch biedt de Hybrid dus een mooi plaatje, maar bij veel hybrides staan daar wel concessies tegenover. Forse accupakketten zijn daarvan meestal de boosdoener: ze nemen niet alleen veel bagageruimte in, maar drijven ook het gewicht flink op. De E 300 BlueTEC Hybrid ontspringt die dans: de elektromotor past namelijk gewoon onder de motorkap en ook het accupakket is mooi compact. Daardoor weegt de auto slechts 70 kg meer dan een E 250 CDI en is de bagageruimte met 505 liter nauwelijks kleiner dan die van een normale E-Klasse. Gelukkig ook maar, want een aanhanger mag de Hybrid niet trekken en daarmee hebben we de grootste praktische concessie ook gelijk te pakken.



Mercedes-Benz E-Klasse Limousine E 300 E

Verder is de E 300 BlueTEC Hybrid in vrijwel ieder opzicht een E-Klasse als alle andere. Als je de - nogal aanwezige - typeaanduiding op het kofferdeksel even buiten beschouwing laat, zie je geen verschil met andere E-Klasses. Z'n zwarte lak en de Avantgarde-uitdossing geven onze testauto een wat sportiever gezicht, maar gelukkig blijft dat wel binnen de grenzen van het beschaafde. Wie de E-Klasse als Elegance wat te klassiek vindt en met het AMG-sportpakket juist te ordinair, kiest met zo'n Avantgarde voor de gulden middenweg. Uiteraard is de optielijst welhaast oneindig, mocht je toch nog wat meer op de sportieve toer willen.



Generatiekloof

Vanbinnen overheerst juist een klassieke sfeer, die nog eens wordt benadrukt door de chique beige-bruine kleurencombinatie. Hoewel de E-Klasse qua afwerking en materiaalgebruik nog prima mee kan komen, verradt de vormgeving van het dashboard wel dat het model op leeftijd raakt. Stap je vanuit de E- in de nieuwe C-Klasse, dan zie je duidelijk de generatiekloof. En toch: vergis je niet, want sinds de facelift van vorig jaar is de E-Klasse op veiligheids- en multimediegebied flink



Mercedes-Benz E-Klasse Limousine E 300 E

gemoderniseerd. Wat dat betreft is het jammer dat de heren technici bij de facelift niet wat meer aan de bediening van die multimedia hebben gesleuteld; op dat punt verliest de Benz langzaam maar zeker de aansluiting bij z'n twee eeuwige rivalen.

Voor de milieubewuste CEO biedt Mercedes-Benz tegen betaling van 3.781 euro het Comfortpakket aan. De driezits achterbank maakt daarbij plaats voor twee individuele, verwarmbare stoelen met daartussen een vaste armsteun. Twee aparte aircozone's en zonnerollo's maken het S-Klasse-gevoel compleet. Het ruimteaanbod is prima, zowel voor- als achterin - geen wonder dat de E-Klasse zo geliefd is in de taxibranche. Hoewel de buitenspiegels een maatje groter hadden gemogen, heb je door de hoge zit op de wat vlakke stoelen wel een prima overzicht. Ook het samenspel tussen de diesel- en de elektromotor kun je - zowel via het instrumentarium als via het centrale display - nauwlettend in de gaten houden.



Zware jongen

Als je het gaspedaal lift, zie je aan de op '0' springende toerenteller bijvoorbeeld dat de



dieselmotor wordt ontkoppeld. Zonder ook maar een druppel brandstof te verbruiken rolt de E-Klasse nog heel lang uit - 'zeilen', zoals dat in hybride-jargon zo mooi heet. Geef je vervolgens gas bij, dan komt de dieselmotor weer tot leven. In theorie zou de E-Klasse ook een kilometer elektrisch moeten kunnen afleggen, maar het blijkt nog een hele klus om dat voor elkaar te krijgen. De minste of geringste beroering van het gaspedaal is namelijk al voldoende om de dieselmotor uit z'n slaap te halen.

Op zichzelf is dat nog niet eens zo erg, want hoewel de dieselmotor in de praktijk bijna altijd aan het werk is, is de E 300 BlueTEC Hybrid toch ontzettend zuinig. Wij scoorden met een vlotte rijstijl al moeiteloos een gemiddeld verbruik van ruim 1 op 18. Da's weliswaar niet zo zuinig als de door Mercedes beloofde 1 op 24, maar met een beetje meer anticiperen en een wat bewustere rijstijl zou je zeker beter dan 1 op 20 moeten kunnen halen. Een prima prestatie, want ondanks de compacte elektromotor is de hybride E-Klasse nog altijd een zware jongen: de Benz weegt 1.745 kg schoon aan de haak, wat zich in bochten al vrij snel vertaalt in onderstuur.

Het rijgedrag van de E 300 BlueTEC Hybrid is verder vooral heel comfortabel: de besturing is licht en weinig communicatief en ook het onderstel is heel smooth afgestemd. Voor een vlotte acceleratie heeft de E weliswaar altijd genoeg vermogen in huis, maar de beide motoren en de 7G Tronic-automaat hebben onder die omstandigheden net even teveel tijd nodig om alert op elkaar te reageren. Een rustige rijstijl past de E-Klasse dan ook beter, temeer ook omdat de motor met een zware rechtervoet nogal rauw klinkt. Met een lichtere pedaalberoering en op kruissnelheden verdwijnt dat rauwe randje wat meer naar de achtergrond, zoals het in een auto van dit kaliber eigenlijk gewoon 'heurt' te zijn.



Lekkere binnenkomer

Hoewel Mercedes-Benz zich misschien wat laat aansloot bij het hybrideclubje in de hoge middenklasse, heeft de E 300 BlueTEC Hybrid met z'n 20% bijtelling wel een lekkere binnenkomer op de Nederlandse markt. Qua verbruik en prestaties maakt de hybride E-Klasse goede sier, wat niet wegneemt dat de aandrijflijn nog wel wat finetuning kan gebruiken. Met name qua reactiesnelheid en motorgeluid loopt de E-Klasse nog wat achter bij de beste jongetjes van de klas, ook al komt dat laatste ook doordat de E 300 BlueTEC Hybrid als enige hybride in dit segment een diesel onder de kap heeft. Wie daar met beleid mee om weet te gaan, heeft aan de E-Klasse een heel comfortabele auto die optisch weliswaar niet meer de jongste is, maar onderhuids nog prima meekomt.

Fotografie: m.m.v. Dirk Jansen



Plus

- + Krachtige, zuinige aandrijflijn
- + Wel de hybridelusten, niet de -lasten
- + Hoogstaand rijcomfort

Min

- Reactiesnelheid aandrijflijn
- Rauw motorgeluid bij accelereren
- Mag geen aanhanger trekken