



Mercedes R 350 CDI 4Matic (7G-Tronic) lang (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der Oberklasse
(195 kW / 265 PS)

Die Mercedes R-Klasse ist eine der luxuriösesten Möglichkeiten eine Großraumlimousine zu fahren. Während das Design der ersten Generation stark polarisierte, findet man nach dem Facelift das typische Mercedes-Gesicht wieder. Er wirkt nun deutlich gefälliger und moderner. Die R-Klasse misst in der Langversion stolze 5,14 m und ist als Fünf-, Sechs- oder Siebensitzer erhältlich. Die getestete sechssitzige Variante bietet dank bequemer Einzelsitze einen hohen Komfort, selbst die dritte Reihe eignet sich für längere Fahrten. Der Dieselmotor zeigt sich dabei als gute Wahl, er sorgt für gute Fahrleistungen und hält sich beim Kraftstoffverbrauch vornehm zurück. Ergänzt wird der gute Fahrkomfort durch den leisen Innenraum und die aufpreispflichtige Luftfederung. Auch das Sicherheitsniveau liegt sehr hoch. Die getestete Variante ist ab 59.143 Euro erhältlich, was für diese Fahrzeugklasse in Ordnung geht. **Karosserievarianten:**.. kurzer Radstand

Konkurrenten: Cadillac Escalade

+ großer Kofferraum, gutes Raumangebot, hoher Fahrkomfort, guter Motor, sichere Fahreigenschaften, hohe aktive und passive Sicherheit

- schlechter Fußgängerschutz, unübersichtliche Karosserie



ADAC-URTEIL



2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

+ Die Mercedes R-Klasse überzeugt mit einer guten Verarbeitungsqualität. Im Detail merkt man aber, dass das Fahrzeug hauptsächlich für den US-Markt konzipiert wurde. So wirkt der Innenraum zwar hochwertig, die harten Kunststoffteile fühlen sich aber nicht so edel an, wie zum Beispiel in der E-Klasse. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig gestaltet, der Motorraum gegen eintretenden Schmutz geschützt. Auch die Türschweller sind gut abgedichtet und zudem kratzunempfindlich. Auf dem Dach dürfen bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden, es fehlt aber eine stabile Reling. Die maximale Zuladung beträgt 485 kg, für einen Sechssitzer nicht gerade üppig aber ausreichend bemessen. Die Anhängelast beträgt 2.100 kg.

- An den Türen sind zwar Seitenleisten angebracht, sie sind aber zu schmal und zudem lackiert, wodurch sie kaum die Türen vor Beschädigungen schützen können. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung (Tirefit). Runflat-Bereifung oder ein Faltrad sind aber gegen Aufpreis erhältlich. Auf einen Wagenheber oder Bordwerkzeug hat Mercedes komplett verzichtet. Ärgerlich wenn man sich die Winterräder selber montieren möchten.

3,1

Sicht

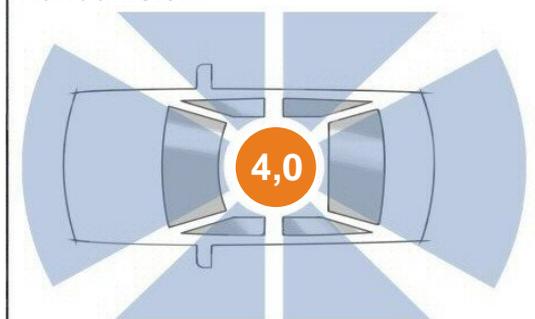
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann die R-Klasse nur wenig überzeugen. Es stören die massiven Dachsäulen, zudem sind die Kopfstützen der zweiten Sitzreihe nicht versenkbar. Auch die Übersichtlichkeit ist nicht besonders gut, da die Motorhaube schlecht einsehbar ist. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können nur schlecht eingesehen werden, da die Heckscheibe sehr hoch angesetzt ist. Die aufpreispflichtige Einparkhilfe und die Rückfahrkamera sollten deshalb unbedingt mitbestellt werden.

+ Der Fahrer kann durch erhöhte Karosserie und Sitzposition den umliegenden Verkehr gut überblicken. Die großen Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar und besitzen beide einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab, gegen Aufpreis gibt es auch einen automatisch abblendenden Außenspiegel, leider nur für den fahrerseitigen Spiegel - unverständlich in diesem Preissegment, dass nicht beide Außenspiegel automatisch abblendend sind. Helle Bixenon-Scheinwerfer sind optional erhältlich, es gibt aber kein Kurven- oder Abbiegelicht. Bei Wahl der Bixenon-Scheinwerfer findet man auch LED-Tagfahrlicht an Bord.

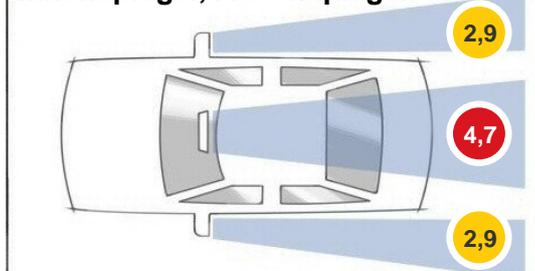


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen der zweiten Sitzreihe beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

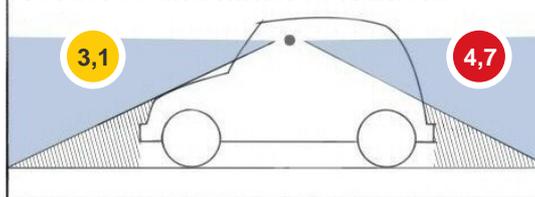
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,5 Ein-/Ausstieg

- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ent- und verriegeln, sondern auch die Fenster und das Schiebedach öffnen und schließen. Durch die verhältnismäßig hohe Karosserie und die sehr großen Türen ist der Zustieg vorne wie hinten bequem, nur die Beine müssen etwas weit angehoben werden. Zum leichteren Erreichen der dritten Sitzreihe sind die Sitze der zweiten Reihe mit einer Easy Entry-Funktion ausgestattet. Die Türaufhalter sind kräftig genug ausgelegt, um die schweren Türen auch an Steigungen offen zu halten. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Insassen.
- Beim Aussteigen von ganz hinten kann man sich nirgendwo festhalten und vorziehen, denn die vorgeklappten Lehnen der davor befindlichen Einzelsitze sind nicht arretiert. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da man das Fahrzeug auch bei geöffneter Türe (außer Fahrertüre) verriegeln kann.

1,9 Kofferraum-Volumen *

- + Die Langversion der Mercedes R-Klasse bietet einen großen Kofferraum mit 475 l Volumen (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Legt man die Rücksitze um, stehen sogar 1110 l zur Verfügung. Aufgrund der fast senkrechten Heckpartie lässt sich das Fahrzeug über einen großen Bereich bis Dach beladen.
- Bei aufgestellter dritter Sitzreihe (Aufpreis) stehen nur noch magere 155 l Stauraum zur Verfügung.



Der Kofferraum fällt mit 475 l Volumen großzügig aus. Sind alle Rücksitze umgelegt stehen üppige 1110 l Volumen zur Verfügung.

1,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, gegen Aufpreis sogar elektrisch. Die Ladefläche ist mit 75 cm zwar nicht gerade niedrig, es stört aber keine Bordwand, über die das Gepäck gehievt werden muss. Die Öffnungshöhe der Heckklappe ist sehr hoch, wodurch Personen bis 2 m Größe sich nicht den Kopf anschlagen. Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist aufgrund des glattflächigen Formats sehr gut.

2,3 Kofferraum-Variabilität

- + Die Einzelsitze der zweiten und dritten Reihe lassen sich mit wenig Kraft vorklappen, so entsteht eine durchgehend ebene Ladefläche. Auch das Zurückklappen gestaltet sich dank Federunterstützung mühelos.
- Es fehlen Ablageflächen für kleine Utensilien. Lediglich unter dem Kofferraumboden findet man ein Fach. Unverständlich, dass Mercedes für ein Fahrzeug in dieser Klasse für eine Gepäckraumabdeckung Aufpreis verlangt.

2,1

INNENRAUM

2,0

Bedienung

- ⊕ Die Bedienelemente der R-Klasse sind weitgehend funktionell gestaltet. Der Gewöhnungsaufwand fällt nicht zu hoch aus. Im Detail wirken aber einige Elemente veraltet. So wurde das Klimabedienteil schon in der alten E-Klasse verbaut, es ist zwar funktionell aufgebaut, die vielen kleinen Knöpfe und das wenig griffige Drehrad für die Temperatureinstellung stören allerdings. Auch das aufpreispflichtige Navigationssystem ist von der Bedienlogik her nicht mehr brandaktuell. Immerhin wurde zum Facelift das aktuelle Software-Design für Radio- und Navigationssystem übernommen. Die Bedienung mit dem Steuerkreuz ist nicht optimal. Es fehlt ein Dreh/Drück-Regler wie in den anderen Mercedes Baureihen. Die meisten Schalter sind gut erreichbar, vieles funktioniert elektrisch unterstützt, was zum Teil aber extra bezahlt werden muss. Die großen, klar gezeichneten Instrumente können sehr gut abgelesen werden. Eine digitale Kühlmitteltemperaturanzeige findet man im Bordcomputer. Besser man hätte auf die analoge Uhr im Tachoinstrument verzichtet und hier die Kühlmitteltemperaturanzeige verbaut. Das Lenkrad lässt sich optimal anpassen, auch die Pedale und der Getriebewählhebel sind gut angeordnet. Das Fahrlicht und die Wischer schalten sich per Sensorsteuerung selbsttätig ein. Es gibt viele sinnvolle Ablagen im Fahrzeug, nur Halter für große Wasserflaschen fehlen. Das Handschuhfach ist groß, aber nicht besonders gut nutzbar, da es mittig getrennt ist. Die Innenraumbeleuchtung ist großzügig, Leseleuchten gibt es für alle drei Sitzreihen.
- ⊖ Die Lichtschalterbeleuchtung ist mangelhaft. Man sieht bei Dunkelheit nicht, in welcher Stellung sich der Lichtschalter befindet. Immerhin gibt es eine gut einsehbare Kontrollleuchte für das Fahrlicht. Die Kontrollleuchte für die Nebelscheinwerfer ist dagegen sehr ungünstig im Lichtschalter untergebracht. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten und Lenken. Einen Hill-Holder wie bei den anderen Mercedes-Modellen sucht man bei der R-Klasse vergebens.



Die Verarbeitungsqualität ist zwar in Ordnung, kann aber den von Mercedes-Fahrzeugen der Oberklasse gewohnt hohen Standard immer noch nicht erreichen.

2,2

Raumangebot vorne*

- ⊕ Der Fahrersitz lässt sich für maximal 1,85 m große Personen zurückstellen. Die Kopffreiheit würde für weitaus größere Personen ausreichend sein. Dank der großzügigen Innenbreite und dem hohen Dach fühlt man sich nicht eingengt.

1,9 Raumangebot hinten*

⊕ Der mit sechs Einzelsitzen ausgestattete Testwagen (Aufpreis) bietet in der zweiten Reihe Personen bis knapp 1,90 m genügend Kopffreiheit. Die Beinfreiheit ist sehr großzügig bemessen. Auch in der dritten Reihe findet man noch genügend Beinfreiheit vor, wenn die zweite Sitzreihe für 1,85 m große Personen eingestellt ist. Die Kopffreiheit ist in der dritten Reihe aber auf knapp 1,85 m große Personen beschränkt. Das subjektive Raumgefühl ist bei der Langversion in der zweiten Reihe großzügig und in der dritten Reihe immer noch zufriedenstellend.



Auf den hinteren Rücksitzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Mercedes R-Klasse ist serienmäßig mit fünf Sitzplätzen ausgestattet. Gegen Mehrpreis sind zwei Zusatzsitze in der dritten Reihe erhältlich. Zudem können anstatt der Dreiersitzreihe auch zwei bequeme Einzelsitze bestellt werden. Die im Testwagen verbauten sechs Einzelsitze (in jeder Reihe zwei) sind zwar nicht ausbaubar, können aber einzeln ebenflächig versenkt werden. Die Einzelsitze der zweiten Reihe sind längseinstellbar.

1,5 KOMFORT

1,5 Federung

Testwagen mit optional erhältlicher Luftfederung.

⊕ Es gibt drei mögliche Dämpfereinstellungen: sportlich, normal und komfortabel. In der sportlichen Einstellung ist die Federung sehr hart, die Insassen werden auf unebener Straße durch heftiges Auf- und Ab der Karosserie stark malträtiert. Die Sport-Einstellung mag nicht so ganz zur R-Klasse passen. Die komfortable Abstimmung ist dagegen recht weich, die Karosserie schaukelt bei langen Bodenwellen stark auf und ab, bügelt aber auch grobe Unebenheiten sehr gut weg. Am besten fährt es sich in Normaleinstellung. Dann sind Federung und Dämpfung ausgewogen, werden Fahrbahnunebenheiten gut absorbiert, ohne dass das Fahrzeug bei langen Bodenwellen übermäßig nachschwingen würde. Über 120 km/h senkt sich die Karosserie automatisch um ca. 20 Millimeter ab, um den Luftwiderstand durch Verringerung der Stirnfläche zu reduzieren. Auf Schlechtwegstrecken lässt sich per Tastendruck die Bodenfreiheit um bis zu ca. 50 Millimeter erhöhen, denn durch den langen Radstand sitzt man sonst schnell im Mittelbereich der Karosserie auf.

1,5 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen AMG Sportsitzen.

⊕ Die im Testwagen verbauten AMG-Sportsitze sind zwar sehr teuer, bieten aber einen ausgezeichneten Sitzkomfort und guten Seitenhalten. Lediglich für korpulente Personen sind die Sitze recht eng geschnitten. Die hohen Lehnen bieten ordentlich Rückenunterstützung, eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze gibt es zudem.

Fahrer- und Beifahrersitz sind sowohl höhen- als auch neigungseinstellbar. Es findet sich schnell eine angenehme Sitzposition. Gegen Aufpreis sind die Vordersitze mit einer wirkungsvollen Sitzlüftung lieferbar. In der zweiten und dritten Reihe sind die Lehnen ebenfalls neigungseinstellbar, die Federung ist bei diesen Sitzen aber recht straff. Nichts desto trotz ist der Sitzkomfort in beiden Reihen gut. Lediglich die Oberschenkelunterstützung könnte etwas ausgeprägter sein. Die Sitzflächen befinden sich recht nahe am Boden.

1,5 Innengeräusch

⊕ die R-Klasse besitzt eine sehr gute Geräuschdämmung. Bei 130 km/h beträgt das Innengeräusch lediglich 66,3 dB(A). Durch Wahl der aufpreispflichtigen Verbundglasscheiben könnte der Geräuschpegel noch weiter gesenkt werden. Motor- und Fahrwerksgeräusche sind gut gedämpft, die Windgeräusche auch bei hohem Tempo gering.

1,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Serienmäßig ist eine Klimaautomatik verbaut. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik (Komfort-Klimatisierungsautomatik) welche bei heißen Außentemperaturen schnell für Abkühlung sorgt. Fahrer und Beifahrer können sich getrennt die Temperatur und Luftverteilung einstellen. Zudem gibt es eine extra Klimaautomatik im Fond. Damit ausgestattet wird der Innenraum in kurzer Zeit von -10°C auf angenehme 22°C erwärmt. Trotz des großen Innenraums werden auch hinten akzeptable Aufheizzeiten erreicht. Neben einem Schadstoffsensor findet man auch einen Sonnenstands- und Feuchtsensor im Fahrzeug, welche stets für optimales Klima sorgen. Gegen Aufpreis lassen sich die hintersten Fenster elektrisch ausstellen.

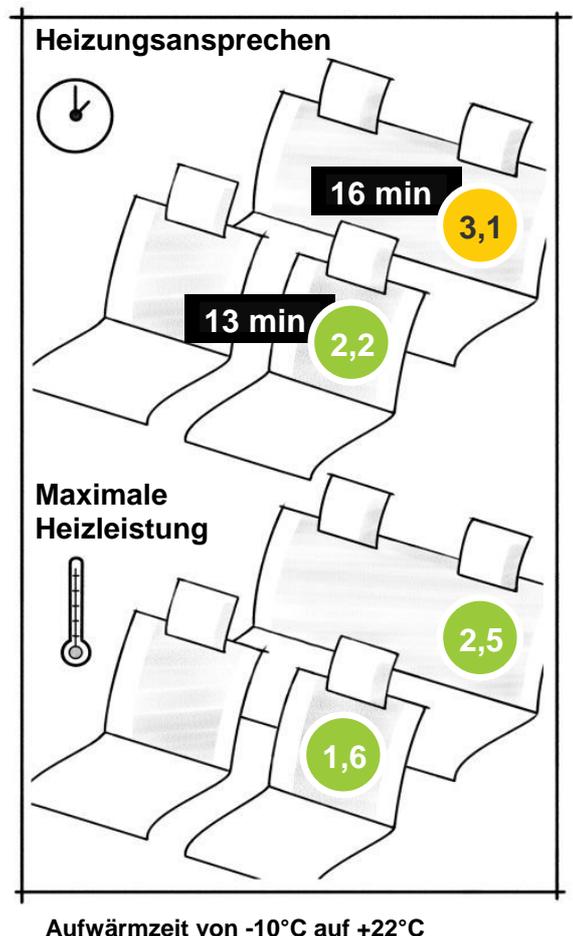
1,6 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Der 265 PS starke Dieselmotor mit drei Liter Hubraum sorgt in Verbindung mit dem 7-Gang-Automatikgetriebe für gute Fahrleistungen. Überholmanöver können in kurzer Zeit absolviert werden.

1,3 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert. Vibrationen sind selbst bei hohen Drehzahlen kaum vorhanden. Es stören auch keine Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen.



1,7

Schaltung

⊕ Das 7-Gang-Automatikgetriebe wechselt die Gänge weitgehend sanft und komfortabel. Lediglich in den unteren Gängen sind im Teillastbereich leichte Schaltrücke vorhanden. Die Gänge werden lang gehalten, auch bei Kick-Down schaltet die Automatik nicht unkontrolliert herunter. Auf Wunsch können die Gänge auch über Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen sind optimal auf die Charakteristik des Dieselmotors abgestimmt. Nahtlos zieht der Motor beim Beschleunigen in den einzelnen Gängen durch und verfügt andererseits bei hohem Tempo über Drehzahlreserven - für jedes Tempo und für jede Drehzahl steht die passende Übersetzung parat.

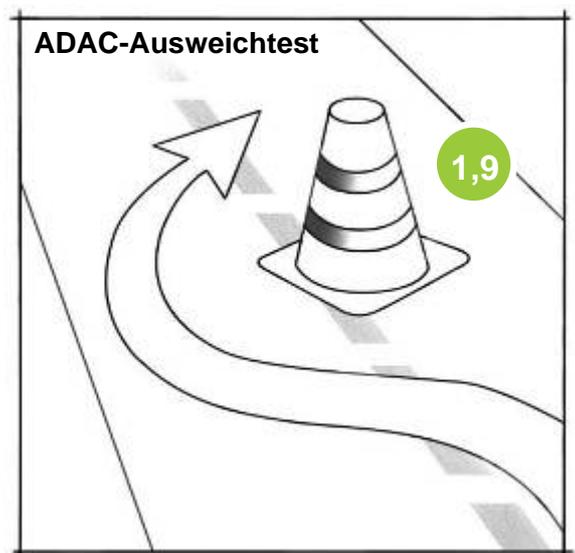
2,2

FAHREIGENSCHAFTEN

2,0

Fahrstabilität

⊕ Die Mercedes R-Klasse zeigt insgesamt eine gute Fahrstabilität und reagiert auch auf einen plötzlichen Lenkimpuls gutmütig und unkritisch. Trotz der großen 20 Zoll Bereifung mit 265 mm breiten Reifen läuft das Fahrzeug Spurrillen nicht zu stark nach. Nur bei starken Spurrillen sind gelegentlich leichte Lenkkorrekturen notwendig. Der permanente Allradantrieb und die elektronisch gesteuerte Traktions-Kontrolle sorgen selbst auf rutschigem Untergrund für sicheres Vorwärtkommen. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt die Langversion der R-Klasse ein wenig agiles aber sicheres Fahrverhalten. Beim Gegenlenken untersteuert das Fahrzeug stark, wird aber durch frühe und effektive ESP-Eingriffe stabilisiert. Es wird viel Geschwindigkeit abgebaut, dadurch lässt er sich unkritisch in die Ausfahrgasse manövrieren. Das ESP scheint deutlich effektiver zu regeln, als vor dem Facelift.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,0

Kurvenverhalten

⊕ Der 2,4 t schwere Mercedes schiebt bei schneller Kurvenfahrt deutlich über die Vorderräder. Der Grenzbereich liegt zwar nicht besonders hoch, kündigt sich aber früh an. Fährt man eine Kurve doch zu schnell an, greift das effektiv regelnde ESP ein und unterstützt den Fahrer. Lastwechselreaktionen sind dem schweren SUV völlig fremd.

2,7

Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage leicht verzögert an und zeigt nur eine zufriedenstellende Zielgenauigkeit. Bei hohen Geschwindigkeiten lässt die Rückmeldung der Lenkung etwas zu wünschen übrig, sie ist dann zu leichgängig. Für ein SUV mit einer Länge von weit über fünf Meter fällt der Wendekreis mit 12,8 m noch recht gering aus.

+ Die Leichtgängigkeit gefällt allerdings gerade beim Rangieren, das Lenkrad lässt sich auch im Stand mit wenig Kraftaufwand drehen.

2,3 Bremse

+ Der R 350 CDI benötigt für eine Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand lediglich 38 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental Sport Contact 2 in der Größe 265/45R20Y). Die Bremsanlage zeigt sich selbst nach mehrmaligen Vollbremsungen sehr standfest. Die Bremse spricht gut an, die Dosierbarkeit ist dagegen nur zufriedenstellend, da das Pedalgefühl etwas zu weich ist.

1,7 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

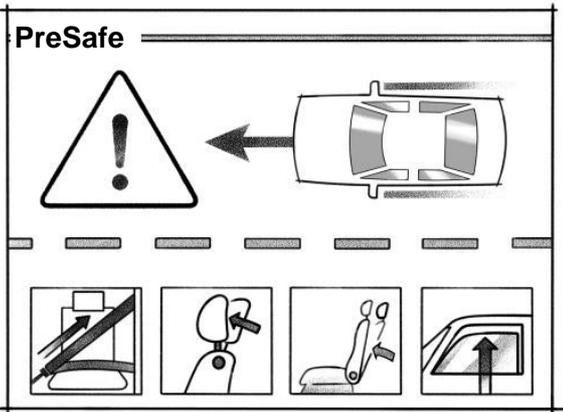
+ Die Mercedes R-Klasse bietet ein hohes Maß an aktiver Sicherheit. Leider muss für die meistens Systeme extra bezahlt werden. Serienmäßig findet man ESP und einen Bremsassistenten an Bord. Bei einer starken Bremsung oder bei starkem ESP-Einsatz werden automatisch die Gurte gestrafft, sowie die Vordersitze für einen eventuellen Crash optimal positioniert. Das PRE-SAFE-System ist serienmäßig. Aufpreis verlangt Mercedes für den Abstandsregelautomaten DISTRONIC, welches auch eine Kollisionswarnung beinhaltet. Ein Totwinkelassistent ist ebenfalls optional erhältlich. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie, gegen Aufpreis gibt es aber auch ein direkt messendes System, welches die einzelnen Reifendrucke im Fahrzeug anzeigt und bei Druckverlust frühzeitig eine Warnung ausgibt. Um bei einer Reifenpanne nicht die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren, können Runflat-Reifen mit Notlaufeigenschaften geordert werden. Bei einer Notbremsung blinken die LED-Bremsleuchten in erhöhter Frequenz. Nach Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr.

- Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

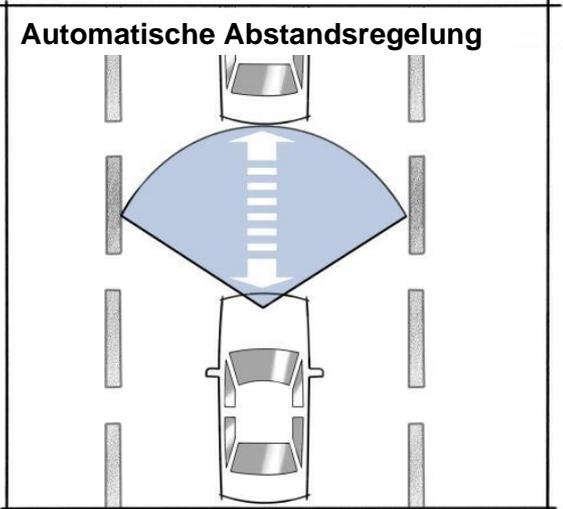
1,3 Passive Sicherheit - Insassen

Ein EuroNCAP-Crashergebnis liegt nicht vor.

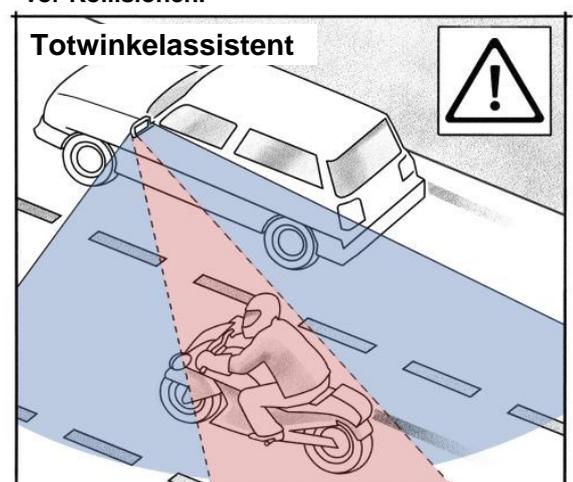
+ Das Fahrzeug besitzt neben Front- auch Seitenairbags. Zudem schützen durchgehende seitliche Kopfairbags die Insassen. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe kosten Aufpreis.



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.



Automatische Abstandsregelung
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Die aktiven Kopfstützen NECK-PRO schieben bei einem Heckaufprall die Kopfstützen um 40 mm nach vorn und schützen somit optimal vor einem Schleudertrauma. Vorne und in der ersten Sitzreihe bieten die Kopfstützen für Insassen bis ca. 1,90 m Größe. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Für die beiden vorderen Insassen gibt es Ansnallerinnerer.

– Für Mitfahrer über 1,65 m Größe ist die Kopfstützenhöhe auf den Notsitzen zu gering. Hinten fehlen Ansnallerinnerer.

1,2 Kindersicherheit

+ Die Sechssitzige Variante eignet sich gut zum Befestigen von Kindersitzen. Sowohl in der zweiten als auch dritten Sitzreihe lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Alle Rücksitze sind zudem mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Eine Gurtblockiereinrichtung ist ebenfalls für alle hinten Sitzenden vorhanden. Die Gurte rasten durch komplettes herausziehen ein, dadurch können sich Kindersitze während der Fahrt (z.B. durch Bewegungen des Kindes) nicht mehr lockern. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

– Auch der Beifahrersitz eignet sich gut zum Befestigen von Kindersitzen. Allerdings lässt sich der Beifahrerairbag nicht mittels eines Schlüsselschalters deaktivieren. Mercedes bietet nur gegen Aufpreis einen Transponder an, welcher die Airbags beim Montieren von Kindersitzen automatisch deaktiviert. Das ist zwar prinzipiell eine gute Lösung, jedoch funktioniert das System nur mit speziellen Mercedes Kindersitzen, welche einen Transponder verbaut haben. Normale Kindersitze dürfen nicht befestigt werden.

4,0 Fußgängerschutz

– Der Fußgängerschutz ist schlecht. Es befinden sich sehr harte Metallverstreibungen direkt unter der Motorhaube, zudem wirkt die Frontpartie zu massiv. Auch die Kotflügel besitzen keine nachgiebigen Strukturen, welche den Aufprall mit einem Fußgänger abdämpfen würden.

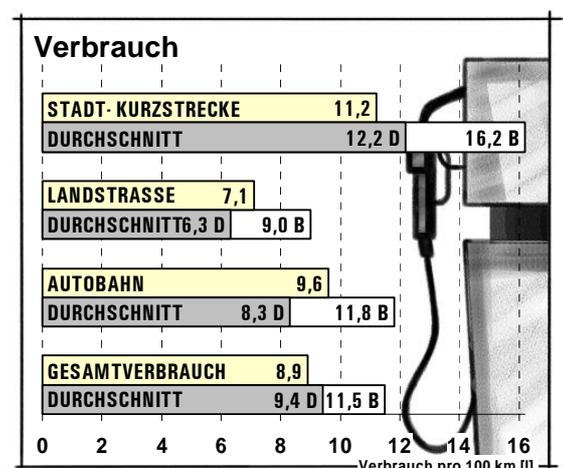
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Der R 350 CDI erreicht beim ADAC-EcoTest im Kapitel CO2 zufriedenstellende 32 Punkte. Der gemessene CO2-Ausstoß beträgt 235 g/km. Im Durchschnitt errechnet sich ein Verbrauch von 8,9 l/100 km. Während der Verbrauch außerorts mit 7,1 l/100 km noch recht gering ausfällt, liegt er auf der Autobahn bei 8,9 l und innerorts bei 11,2 l pro 100 km.

1,8 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering. Es werden 42 Punkte erreicht. Zusammen mit den CO2-Punkten schafft die R-Klasse mit 74 Punkten knapp den vierten Stern beim ADAC-EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,4 Betriebskosten*

- + Der nicht zu hohe Verbrauch an Dieselmotoren sorgt für recht geringe Betriebskosten.

3,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 50.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Gemäß Hersteller ist der Dieselpartikelfilter wartungsfrei und auf mehr als 200.000 km Lebensdauer ausgelegt.

+ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattbesuche. Teure Werkstattstundenätze verhindern eine bessere Benotung.

1,8 Wertstabilität*

+ Dem großen SUV kann prozentual gesehen ein guter Restwertverlauf vorausgesagt werden. Anteil daran sollte auch das nun gefälliger und moderner wirkende Erscheinungsbild nach Facelift haben.

3,4 Kosten für Anschaffung*

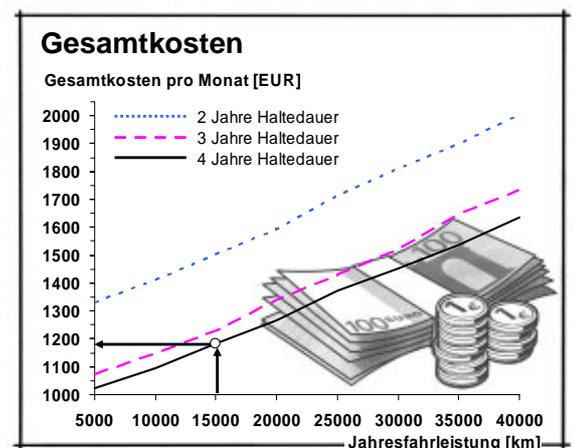
Die getestete Variante kostet mindestens 59.143 Euro (zzgl. dritte Sitzreihe). Für ein Fahrzeug in der Oberklasse geht das in Ordnung. Durch die ellenlange Sonderausstattungsliste kann der Kaufpreis aber deutlich in die Höhe getrieben werden.

3,0 Fixkosten*

Für die Dieselvariante werden jährlich 491 Euro Steuern fällig. Die Versicherungseinstufungen bewegen sich durchweg im noch akzeptablen Bereich.

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im oberen Mittelfeld der Fahrzeugklasse. Weder der Anschaffungspreis noch die Betriebskosten fallen zu hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1183 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	R 300 lang	R 350 lang	R 500 lang	R 350 CDI BlueTEC lang	R 350 CDI lang
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	6/3498	8/5461	6/2987	6/2987
Leistung [kW(PS)]	170(231)	200(272)	285(388)	155(211)	195(265)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	300/2500	350/2400	530/2800	540/1600	620/1600
0-100 km/h[s]	9,7	8,4	6,3	8,9	7,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	230	250	220	235
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	11,5 S	12,3 S	13,9 S	8,8 D	8,9 D
CO2 [g/km]	260	274	306	222	223
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/28/27	22/28/27	22/28/27	22/28/27	22/28/27
Steuer pro Jahr [Euro]	340	378	482	489	491
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1144	1262	1602	1130	1183
Preis [Euro]	51.884	57.715	74.256	59.143	60.809

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2987 ccm
Leistung	195 kW (265 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	620 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/55R18W
Reifengröße (Testwagen)	265/45R20Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,75 m
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,2/ 7,1/ 9,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	223g/km / 235g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5157/1922/1674 mm
Leergewicht/Zuladung	2425 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/1110 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	895 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	155 Euro
Monatliche Werkstattkosten	104 Euro
Monatliche Fixkosten	150 Euro
Monatlicher Wertverlust	774 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.183 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/28/27
Grundpreis	60.809 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-
freundlich

gute Zu-
lademög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

Mercedes R 350 CDI 4Matic (7G-Tronic) lang (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	1.071 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	1.845 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Luftfederung (AIRMATIC)	1.416 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	869 Euro°
PRE-SAFE	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	417 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	1.690 Euro°

INNEN

3. Sitzreihe (6 oder 7 Sitze)	ab 857°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/405 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.975°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Lackierung Metallic	1.035 Euro°
Schiebe-Hubdach	ab 1.380°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,0
Sicht	3,1	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,5	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	1,9	Bremse	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,7	Sicherheit	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Innenraum	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	1,2
Raumangebot vorne*	2,2	Fußgängerschutz	4,0
Raumangebot hinten*	1,9	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	2,0	Verbrauch/CO2*	2,8
Komfort	1,5	Schadstoffe	1,8
Federung	1,5		
Sitze	1,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,6
Innengeräusch	1,5	Betriebskosten*	1,4
Klimatisierung	1,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Motor/Antrieb	1,6	Wertstabilität*	1,8
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	3,4
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	3,0
Schaltung	1,7	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest