



SUV Tourer, wa'sdat?

Een 20, 30 jaar geleden was de wereld een stuk eenvoudiger. Als je bij de lokale Mercedes-dealer naar binnen liep had je de keuze uit een aantal luxueuze sedans in verschillende afmetingen. Voor de alternatieve Benzrijder was er een enkele afwijkende carrosserievorm leverbaar, maar de sedans vormden toch wel de absolute hoofdmoot van de Benzen die de showroom uitreden. Tegenwoordig is het toch allemaal behoorlijk anders. De B-Klasse is sinds zijn introductie als niet-sedan al de bestverkopende Mercedes, maar daarnaast zijn er maar liefst 21 verschillende modellen leverbaar met een ster op of in de grille. De R-Klasse is er daar een van.



Een van de 21 verschillende modellen van Mercedes-Benz

Waar moeten we de R-Klasse nu plaatsen? Mercedes heeft de carrosserievorm 'SUV Tourer' ervoor bedacht en dat geeft al een beetje aan dat R-Klasse zich moeilijk in een hokje laat plaatsen. Heeft Mercedes gewoon een hekel aan de term MPV – de B-Klasse is volgens henzelf immers ook een sedan – of is het daadwerkelijk zo'n moeilijk te plaatsen auto? En wat is de meerwaarde van deze auto boven de ruimte van een E-Klasse Combi of een M-Klasse? Rijtesten.nl kreeg de R280 CDI een weekje te logeren om een en ander uit te zoeken.

'Dikke' auto

De geteste R-Klasse is er nog een van de eerste generatie. Eerste generatie zegt u? De auto is er nog maar ruim een jaar! Inderdaad is er inmiddels een facelift op komst waarbij de R-Klasse licht gewijzigd wordt, maar het lijkt erop dat de facelift meer om verkooptechnische redenen is doorgevoerd en daarbij was de buitenkant niet zozeer het doelwit. De bumperpartijen worden iets anders, maar verder zal het exterieur nauwelijks veranderen.

De R-Klasse is een opvallende verschijning. In eerste instantie natuurlijk al door zijn imposante afmetingen. Met zijn 4,92 meter lengte, 1,92 meter breedte en 1,66 meter hoogte zal hij menig auto qua



De kijkhoek is sterk bepalend voor de score op uiterlijk



afmetingen aftroeven. Helemaal als je met de lange uitvoering nog 24 cm bij de lengte kunt optellen. Maar ook de prominent in de grille blinkende ster en de dikke 19 inch wielen, die met het exterieur-sportpakket meekomen, geven de auto een krachtig voorkomen. Eventueel is de auto door middel van zijn AIRMATIC-luchtvering ook nog flink hoger op zijn pootjes te plaatsen.

Het lijnenspel probeert het krachtige voorkomen ook te benadrukken. De onder de grille ontspringende lijnen lopen over de koplampen en onder de raampartijen aan de zijkant langzaam stijgend omhoog. Ook de stootstrips volgen deze lijn. Neem daarbij een aflopende daklijn en het is duidelijk dat het de bedoeling van Mercedes was om het juist geen busje te laten worden. Ook de grote ovale eindpijpen aan beide zijden van de auto benadrukken nogmaals dat we hier niet met zomaar een grote auto te maken hebben. En toch, ondanks alle designtechnische kunstjes van de mensen bij Mercedes, blijft de auto schipperen tussen imposant en lomp. Opvallend daarbij is dat de positie van waaruit je de auto bekijkt heel bepalend is.

De R van Ruimte?

De R-Klasse straalt binnenin van alle kanten Mercedes uit. Een smetteloze afwerking in combinatie met hoogwaardige materialen geven de inzittenden van de R een hoge kwaliteitsbeleving. Het zwarte dashboard met hier en daar een mat aluminium accent kent geen fragiele knopjes of vreemde naden. Door af en toe te spelen met andere vormen of materialen is het de designers gelukt om niet te vervallen in saaie zakelijkheid. Zo zit er donker leer met een witte stiknaad op de portieren en zijn de opbergbakken in het midden gemaakt van een materiaal dat er uit ziet als carbon. Een deel van



Degelijkheid troef, maar geenszins saai

deze materialen maakt deel uit van het interieur-sportpakket dat op de testauto zit. Centraal in het dashboard zit het Comand APS systeem, waarmee onder andere audio, navigatie, telefoon en nog wat instellingen voor de auto bediend kunnen worden. Naast alle comfort om je heen is de sportstoel waarop je plaatsneemt ook zeker comfortabel te noemen. De met zwart alcantara en lederlook omtrokken stoelen zitten als ware fauteuils, al zijn ze gelukkig wel wat minder zacht dan de gemiddelde huiskamerfauteuil, en zijn volledig elektrisch verstelbaar naar de wensen van de bestuurder dan wel passagier. Met een grote middenarmsteun met veel opbergvakken moet gezegd dat je echt als een vorst zit en dat Mercedes de stoelen terecht 'Executive Chairs' noemt in zijn brochure, of zal ik boekwerk zeggen?

Deze zelfde stoelen en grote middenarmsteun bevinden zich ook op de tweede zitrij en hiermee onderscheid het merk met de ster zich toch wel van vrijwel alle andere merken die een grote MPV in het gamma hebben zitten. Het ziet er allemaal zeer royaal uit, maar wat een schrik als je daadwerkelijk plaats wilt nemen. Je dient je knieën langs de harde plasticen achterkant van de voorstoel te wurmen om ze in de uitsparingen te plaatsen die in dit harde plastic zitten. Toch vreemd, want de



bestuurderstoel staat nog op gemiddelde instellingen voor een bestuurder van 1,85 meter en de tweede zitrij staat in zijn verst mogelijke positie naar achteren. Blijkbaar heeft Mercedes hier notie van, want waarom laat je anders al zulke uitsparingen in de voorstoel maken? Ook de kruin moet het ontgelden, al kan ik mij niet aan de indruk onttrekken dat het zonnedakje van de voorpassagiers hier debet aan is. De hemel is hierdoor achterin wat naar beneden gekomen om ruimte tussen het dak en de hemel te bieden voor het dakdeel dat elektrisch weggeschoven kan worden. Al met al is wel duidelijk waar de Lang-uitvoering nu voor is, want dat zou je een overbodige uitvoering kunnen noemen naast de al zeer groot ogende gewone R-Klasse, maar dat duurt maar totdat je zelf achterin hebt plaatsgenomen, dan wordt het hoe en waarom volledig duidelijk.

De derde zitrij is er echt een voor kinderen. Het vergt enige behendigheid om achter de tweede zitrij langs te klimmen en door de hogere vloer zit het allemaal voor een volwassene niet fantastisch meer. Eerlijk is eerlijk, hier hebben eigenlijk alle zevenzitters last van, al is dit natuurlijk een zeszitter. Toch is niet iedere R straks meer voorzien van zo'n unieke configuratie. De reden van de snelle update van de R-Klasse lijkt ook met name hiermee te maken te hebben, want hij gaat leverbaar worden als vijf- en zevenzitter. Blijkbaar is er toch meer animo voor een echte achterbank, dan voor een twee-stoelen configuratie. Achter de derde rij is maar een zeer beperkte bagageruimte beschikbaar. Té beperkt wat mij betreft, want het uitklapbare boodschappenkratje dat iedere Nederlander voor zijn weekboodschappen gebruikt, kun je er niet eens neerzetten met de derde rij in functie. Uiteraard kan de derde rij wel platgelegd worden, waardoor er een zee van ruimte ontstaat. Met een simpele handeling liggen de banken in een egaal vlak met de rest van de bagageruimte.

De nieuwe reisstijl

De gereden R-Klasse is voorzien van de opvallend stille 280 CDI motor. Het getal 280 zegt overigens niks over de inhoud van het blok, want dit is hetzelfde 3-liter blok dat ook in de 320 CDI gelepeld is, al levert dat blok dan maximaal 34 pk meer vermogen. De 190 pk sleuren het ruim 2 ton wegende gevaarte in net iets minder dan 10 seconden naar de 100 km/u. En daarmee kan je met de R280 CDI meer dan prima meekomen in het dagelijkse verkeer, terwijl deze zelfontbrander de traagste verkrijgbare R-Klasse is. De motor is gekoppeld aan de 7G-TRONIC



Prima vervoer voor lange afstanden en grote reistijden

automatische versnellingsbak. Doordat er maar liefst zeven gangen beschikbaar zijn, zijn de overgangen tussen de versnellingen nauwelijks merkbaar. Soms kun je nog beter op de toerenteller zien of er opgeschakeld wordt, dan dat je het zelf voelt. Aan het stuur zit de Amerikaans geïnspireerde hendel waarmee de automaat in de D, N, R of P-stand gezet kan worden. Wie denkt dat het daarmee een inspiratieloze automaat is, heeft het mis. Met de C/S knop op de middenconsole kan tussen twee beduidend verschillende instellingen van de automaat gekozen worden. Met de C-stand schakelt de automaat snel op, om zodoende het comfort hoog te houden. Zo zal de motor bij gelijkblijvende – niet al



te hoge - snelheid altijd rond de 1400 toeren per minuut maken. Met de S-stand wordt de automaat beduidend sportiever en schakelt pas hoogtoerig op, om het maximale vermogen zo optimaal mogelijk te gebruiken. In beide standen werkt de kickdown-functie op het gaspedaal gewoon. Wanneer je het gaspedaal zo diep als mogelijk wegdrukt, voel je hem door een soort extra weerstand gaan. Op dat moment schakelt de automaat even terug om vervolgens maximaal te versnellen. Voor de doe-het-zelver zitten er achterop het stuur ook nog knopjes waarmee de automaat handmatig op- of teruggeschakeld kan worden. De vertragingen hierbij zijn te verwaarlozen, waar het bij veel flipperauto's juist het grote zorgenkindje is.

Ook het onderstel kan naar wens van de inzittenden worden afgesteld. Ook hier komen de termen comfort en sport weer terug, al is hier ook nog de gulden middenweg mogelijk. Waar een Benz standaard al erg comfortabel is afgesteld, is een term sport natuurlijk hier ook maar relatief. Het geheel wordt iets stugger, maar stug is het zeker niet, persoonlijk zou ik de vering dan nog steeds als comfortabel omschrijven. Aan de andere kant is de comfortabele afstelling eigenlijk veel te veel van het goede. De auto begint dan bij slechter wegdek zelfs zompig en deinerig aan te voelen. Het is overduidelijk dat Mercedes van de R-Klasse een comfortabele reiswagen heeft willen maken. Naast dat dat uit de slogan 'De nieuwe reisstijl' al blijkt, is de rijervaring daarmee ook geheel in overeenstemming. Even afgezien van de tekortkomingen op het gebied van ruimte ontbreekt het zowel de bestuurder als de passagiers vrijwel aan niets, maar ook het rijgedrag is dus van dien aard dat het je niet kan afhouden van de gesprekken of werkzaamheden die je tijdens de reis wilt doen.

Het sturen met de R gaat soepel, maar zeker wel nauwkeurig. Natuurlijk is deze kolos geen bochtenridder, maar dat pretendeert hij ook niet te zijn. Toch kan hij prima mee in het stadsverkeer en ook in een druk stadscentrum is hij prima tussen alle drukte door te manoeuvreren. Omdat het zicht met de auto vol passagiers wel wat moeilijk kan zijn, zijn parkeersensoren op de auto aanwezig en voor het gemak zitten ze dan ook maar direct voorop. De R-classes van deze generatie zijn standaard voorzien van 4-MATIC. Het vierwielaandrijvingssysteem van Mercedes-Benz. Het is natuurlijk altijd wat veiliger, maar keerzijde ervan is natuurlijk een hoger verbruik en dito aanschafprijs. Eigenlijk zou je het bij het gebruik zoals je dat bij deze auto mag verwachten dus helemaal niet persé nodig hebben, vandaar dat bij de update gelijk ook de mogelijkheid meegenomen wordt om hem met enkel achterwielaandrijving te kopen.

Tot slot nog even de cruisecontrol. Altijd prettig voor de lange afstanden en hendel achter het stuur werkt prettig als je even licht wil versnellen of vertragen, maar ook grotere sprongen in snelheid zijn makkelijk te realiseren. Het is zo zelfs mogelijk om zeer grote afstanden af te leggen zonder je voet op het gaspedaal te houden, aangezien je de snelheid ook eenvoudig in kleinere of grotere stappen met de hendel kunt regelen. Het verbruik wordt daarnaast ook nog eens zeer gunstig beïnvloed doordat het systeem natuurlijk veel optimaler de brandstoftoevoer kan regelen dan de bestuurder zelf. Wat wel minder is aan dit systeem, is dat er een geheugenfunctie aanwezig is. Daar lijkt niks vervelends aan, behalve als je aan het eind van de ring waar je 50 mag de cruisecontrol eraf haalt, om hem even later op de snelweg weer in te schakelen. Je schrikt je het apezuur als de auto ineens danig vertraagd. De geheugenstand onthoudt namelijk doodleuk de eerder ingestelde 50 km/u. Het duurt wel een flinke tel voordat hij begint te vertragen, dus wanneer je eenmaal gewend bent aan het systeem, kan je de snelheid weer tijdig instellen, maar voor de onwetende kan dit toch vervelende situaties opleveren.



Nieuwe ronde, nieuwe prijzen

De R-classes gaan tot nu toe nog niet als warme broodjes over de toonbank. Natuurlijk is het een dure auto met zijn 86.425 euro, maar goed, andere dure auto's worden ook wel verkocht. Persoonlijk vermoed ik dat het dan toch komt doordat de auto tussen andere modellen van Mercedes-Benz niet zoveel extra's heeft te bieden. Ruimte heb je een E-Klasse Combi ook al wel en als je valt voor het woordje SUV, dan ga je wel voor de M-Klasse, want zelfs na een week lukt het me nog niet om een SUV te herkennen in de R-Klasse. Of het moet zijn dat de auto vierwielaandrijving en



Met een andere aandrijving en indeling wordt de R een stuk interessanter

dankzij het AIRMATIC-systeem een verstelbare hoogte heeft, maar of je je dan direct SUV mag noemen?!? Eigenlijk op het enige punt dat de R-Klasse wezenlijk anders is, namelijk de ruimte voor personen, scoort hij toch wat minder. En daarmee blinkt de R eigenlijk nergens in uit.

Dat ruimteprobleem is gelukkig te tackelen met de LANG-uitvoering. Neem daarbij het feit dat de auto met achterwielaandrijving binnenkort een 4000 euro per uitvoering goedkoper in de prijslijst staat en de auto wordt al weer flink wat aantrekkelijker. De 280-benzine uitvoering is als nieuwe instapper zelfs vanaf 62.950 euro leverbaar. Hoe dan ook kun je met de R-Klasse meer dan representatief voor de dag komen, of je nu wilt onderscheiden van shuttletaxibusjes, of wanneer je voor zaken alleen of met zakenpartners grote afstanden moet afleggen.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Zeer compleet en luxe
- + Geweldige automaat
- + Heerlijke reiswagen

Min

- Tegenvallende ruimte
- Geheugen cruisecontrol
- Blinkt nergens in uit