EDELRABAUKE

Test: Der X 350 d feiert Premiere. Mit dem V6-Diesel schlägt nun endlich ein echtes Mercedes-Herz im neuen Pick-up. Im ersten Test lässt er on- und offroad die Muskeln spielen.

TEXT UND FOTOS: MARKUS BAUER

Ein neues Topmodell führt ab sofort die X-Klasse-Baureihe von Mercedes an. Dafür vertrauen die Schwaben ganz allein auf ihren eigenen Antriebsstrang: sechs Zylinder aus den großen SUV mit Stern und 7G-Tronic Plus. Der Motor ist erstaunlich leise. Dafür sorgt jede Menge Dämmmaterial, das den V6 auf die nötige Mercedes-Lautstärke herunterdimmt. Nebenbei stemmt er 258 PS und 550 Newtonmeter auf alle vier Räder. Damit beschleunigt er in flotten 7,5 Sekunden auf Tempo 100. Bei 205 km/h ist Schluss. Die komfortbetonte Abstimmung schürt im ersten Fahrmoment Zweifel an diesen Werten – aber nur subjektiv. Den versprochenen Wumms hat der bewährte 350er. Er liefert ihn sanft, aber mit Nachdruck aus.

Schließlich darf ein Mercedes seine Insassen weder mit zu viel Lärm belästigen noch ihnen beim Anfahren einen Tritt ins Kreuz versetzen. Daran ändern auch die diversen Fahrprogramme wenig. Im manuellen Programm lässt sich die Automatik per Schaltpaddles bedienen. Das ist zwar eine nette Spielerei, aber eigentlich macht die 7G-Tronic ihre Arbeit gut. Der Sportmodus wirkt ohne sportliche Geräuschkulisse etwas deplatziert. Außerdem geht das Getriebe dann relativ hektisch zu Werke. Am besten gefällt der X im Comfort- oder Eco-Modus. Dann arbeitet er weniger nervös, wird dadurch aber nicht langsamer, sondern nur harmonischer.

Schon nachdem sich der Fahrer an die Ausmaße des Wagens gewöhnt hat, also nach knapp zwei Kurven, fühlt sich der X an wie ein Pkw, und das alles andere als unsportlich. Hier kommt das grundsätzlich schraubengefederte Layout zum Tragen, das der Mercedes vom Nissan Navara geerbt hat. Auf dieser Basis haben die Mercedes-Ingenieure ein Fahrwerk entwickelt, das im Segment seinesgleichen sucht. Über Land zirkelt der Wagen präzise durch die Kurven. Wankbewegungen halten sich in Grenzen, und auch bei sehr optimistischer Fahrweise vermittelt er ein sicheres Gefühl hinterm Lenkrad. Trotzdem ist der Pick-up angenehm komfortabel unterwegs und kann dank der Kraft der sechs Töpfe auch auf der Autobahn weit mehr als nur mitschwimmen.

Abseits der Straße macht der X 350 d eine ebenso gute Figur. Wie der Vierzylinder schon bewiesen hat, nimmt der X es mit bestimmt 95 Prozent der Herausforderungen im Gelände auf, die künftige Besitzer im Sinne haben könnten. Dank der zusätzlichen Pferde bewältigt er den Geländeparcours nun noch souveräner. Dazu kommt eine kleine Offenbarung für Offroad-Freunde: Der Wechsel zwischen normaler Übersetzung und Geländeuntersetzung funktioniert „on the fly“. Dazu sollte der Fahrer weniger als 40 km/h schnell sein. Dann schiebt er den Automatikwählhebel in die Stellung N. Schon kann

er per Drehschalter die Untersetzung 4L (low) aktivieren, ohne anzuhalten. Um zurück auf 4H (high) zu wechseln, schaltet er abermals auf N und fährt langsamer als Tempo 70. Standardmäßig ist der X 350 d im Modus 4Mat unterwegs, hat also immer Vierradantrieb. 4Mat bedeutet, dass zwar die Kraft im Verhältnis 60 hinten zu 40 vorne verteilt wird, das mittlere Differenzial aber Schlupf zulässt. In der Stellung 4H sperrt der X das Differenzial. Der Wechsel zwischen 4Mat und 4H gelingt ganz ohne Leerlauf.

Trotz allen Lobes gibt es auch Wünsche an die Entwicklungsabteilung. Die Testfahrten bei sommerlichen Bedingungen haben gezeigt: Leder kann im Sommer ganz schön klebrig werden. Für die Modellpflege steht darum zumindest perforiertes Leder auf dem Wunschzettel. Leider schlägt sich beim 350er optisch auch nicht nieder, dass Motor und Getriebe echte Daimler-Produkte sind. Die Schaltkulisse wirkt billig – Hartplastik und so gar kein Glamour. Der Motor versteckt sich unter einer langweiligen Plastikplatte. Beim Topmodell dürfte ruhig mehr Lametta sein. Auch die Abstützung der Motorhaube per eingehängtem Stab statt Dämpfer passt nicht zum Auto, funktioniert aber. An der Heckklappe wiederum sorgt genau so ein Dämpfer erfreulicherweise dafür, dass sie nicht unkontrolliert nach unten knallt.

Wenig zu meckern gibt es beim Zubehör und bei den Assistenzsystemen. Neben verschiedenen Hardtops, Stylebars und Abdeckungen für die Ladefläche bietet Daimler eine praktische Staubox an, die das nötigste Werkzeug sicher aufbewahrt. Auf der Habenseite stehen in puncto Sicherheit sieben Airbags, ein bremsender Kollisionswarner, LED-Lichter, Spurwächter, Anhänger-Schleuderschutz und Verkehrszeichenerkennung. Einen Abstandstempomaten sucht man leider vergeblich. Immerhin beugt die hochauflösende Rundumkamera im Gelände und im engen Großstadtdschungel Kratzern vor.

Was bleibt, ist ein Premium-Nutzfahrzeug. Für die Pkw-Fraktion mag der X hier und da innen noch etwas viel Hartplastik mit sich herumtragen. Doch in den Pick-up-Kernmärkten schert sich darum letztlich niemand. Denn solide und wertig ist das Interieur allemal. Und preislich bleibt der V6 mit mindestens 44.840 Euro netto im Rahmen. ■

Das optionale Hardcover des Testwagens erhält die Pick-up-Silhouette und schützt vor Staub.

1 In der Ausstattungslinie Power glänzt edler Chrom am Unterfahrschutz des SUV-artigen Gesichts.

2 Der V6-Turbodiesel füllt den Motorraum gut aus. Rein theoretisch hätte auch ein AMG-V8 Platz. Laut Daimler ist sein Einsatz aber vorerst nicht geplant.

3 Zwar kommt die Siebengangautomatik im X 350 d direkt von Daimler statt von Nissan, die Anmutung von Schalthebel und Konsole wird dem aber nicht gerecht.

Mercedes-Benz X 350 d

MOTOR

Dieselmotor mit Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgasturbolader, Ladeluftkühlung, Euro 6 mit SCR und Adblue, Dieselpartikelfilter

Zylinder/Hubraum	6/2.987 cm³
Leistung in kW/PS	190/258 bei 3.400/min
Drehmoment in Nm	550 von 1.400 bis 3.200/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb, 7-Gang-Automatikgetriebe 7G-Tronic Plus
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Normverbrauch	9,0 l/100 km
CO_2-Ausstoß	236 g/km

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge/Breite/Höhe	5.340/1.920/1.819 mm
Ladebett L/B	1.581/1.560 mm
Radstand	3.150 mm
Höhe Ladekante	854 mm
Breite zwischen Radkästen	1.215 mm
Breite Ladeklappe	1.357 mm
Wendekreis	13,4 m
Nutzlast	861 bis 1.001 kg
Anhängelast (gebremst)	3.500 kg
Zul. Gesamtgewicht	3.250 kg
Leergewicht	2.249 bis 2.389 kg
Tankvolumen Diesel/Adblue	73 l/17 l
Verbrauchsrunde	8,9 l/100 km
Testverbrauch	11,4 l/100 km

GELÄNDEWERTE

Bodenfreiheit	222 mm
Rampenwinkel	22 Grad
Böschungswinkel vorne	30 Grad
Böschungswinkel hinten	25 Grad
Wattiefe	600 mm

PREIS

Grundpreis	44.840 Euro

Kurzer Link zum langen Test:

Die Langversion des Tests, weitere Bilder und ein Video zur Mercedes-Benz X-Klasse finden Sie über den Kurzlink eurotransport.de/x