



Premium-pickup med kompromisser

Mercedes-Benz tar sig in i ett helt nytt segment med sin nya X-class. En bil för både jobb och fritid som kombinerar beprövad teknik med det allra senaste. Svensk Åkeritidning har fått provköra modellen i det växande segmentet för medelstora pickuper.

Text & Foto: Bosse Norvinge



TEKNIK

Med nya X-klassen presenterade Mercedes-Benz sommaren 2017 en helt ny premiumprodukt. Nu rullar de ut från återförsäljarna och Mercedes-Benz tror det finns ett stort intresse för exklusiva arbetsfordon som med fördel kan användas på fritiden.

DE STORA MARKNADERNA FÖR X-KLASSEN är Sydafrika, Sydamerika och Australien. Men det är också ett segment som ökar i Europa, inte minst i Sverige som är den tredje största marknaden efter Tyskland och England. Och det är just de välutrustade modellerna med stora motorer som växer. Det är därför Mercedes-Benz här väljer att starta med X250, en välutrustad modell med den större av 2,3-liters Renaultmotorerna på 190 hk och 450 Nm. Den kommer endast med justegs automatlåda, i- och urkopplingsbar fyrhjulsdraft med hög- och lågväxel. Och bara som femsitsig och dubbelhytt.

EN ENKLARE X220 MED BAKHJULSDRIFT och manuell växellåda finns redan, bland annat på den danska marknaden. Men här är det exklusivare alternativet som kommer att säljas. Och fler och dyrare blir det. Längre fram på året kommer top of the line-modellen X350 med egen V6-motor och permanent fyrhjulsdraft av viskocopplingsstyp. Med andra ord en än mer tydlig lyx-pickup för landsvägen.



Men än så länge är det alltså X250d 4matic som gäller. Ett tons lastförmåga och 3,5 tons dragvikt. Det mesta är gemensamt med Nissan Navara och den nyligen lanserade Renault Alaskan. Men ändå långt ifrån allt. Förutom exteriört med fram- och bakpartiet är även hela interiören Mercedes-Benz. Dessutom har Mercedes-Benz en "ny" framvagn och har lyckats göra bilen 3 cm högre, ökat spårvidden och fått den 7 cm bredare. Därtill skivbromsar runt om, så visst är det en del som skiljer fabrikaten åt även om de sätts samman på samma lina i Barcelona.

OM VI ÅTERGÅR TILL DET EXTERIÖRA ska man ju vara försiktig att dra fram egna åsikter om designen, men Mercedes-Benz har lyckats bra att tydligt få fram sitt formspråk i fronten. Det blev riktigt bra med sin robusta och tuffa uppsyn, men aktern tycker jag personligen kunde fått en snyggare och mer modern design. Utrustningslistan är omfattande och till det ett stort urval tillbehör.

Två utrustningsnivåer finns. Progressive och Power där det skiljer på vad som ingår och inte både exteriört och interiört. Men vinterpaket, Audio 20 CD och back TV är standard i Sverige. Och yttertermometer, något som det faktiskt inte finns på Navara och Alaskan. Farthållare är också standard men det finns dagsläget ingen adaptiv farthållare.

På säkerhetssidan ingår bland annat sju krockkuddar, kurshållningsassistent, bromsassistent, nedförskörningsassistent, och vägmärkesavläsning.

BAKAXELUPPHÄNGNING är den på vägen komfortabla och gemensam Navara och Alaskan med skruvfjädrar och femlänksupphängning. Det handlar också om en traditionell i- och urkopplingsbar fyrhjulsdraft med hög- och lågväxel. Med andra ord samma robusta lösning som förutom släktingarna Navara och Alaskan, även de flesta andra konkurrenter erbjuder. Vi körde faktiskt på en utmanande terrängslinga med gott om trånga passager där parkeringspakettilvalet innehållande 360° kamerasystem och Parktronic

” På säkerhetssidan ingår bland annat sju krockkuddar, kurshållningsassistent, bromsassistans, nedförskörningsassistent och vägmärkesavläsning.



parkeringssensorer för 6 640 kronor kom väl till pass. Egentligen svårt att motstå då detta ger fördelar både i innerstaden och ute i skogen. En bil av denna storlek gör det svårt att hålla full koll på alla hörn inne på parkeringsplatser som vid halvhöga stengärgårdar och höga stubbar. Visst, det piper hej vilt i skogen då sensorerna reagerar på minsta löv- och grenverk som närmar sig. Men det avancerade kamerasystemet ger möjligheten att välja olika vyer med drönarperspektiv eller närmare marknivån, framåt eller bakåt. Dessutom bjuds det i monitorn på guidehjälp var bilen kommer att hamna vid aktuell hjulvinkel.

DIFFERENTIALSPÄRREN PÅ BAKAXELN är på X-klassen tyvärr inte standardutrustning utan ett tillval. Men föreligger en risk att bilen ska ut i geografin så är det att rekommendera att den kryssrutan bockas i. Det vittnade provkörningen tydligt om då några av de bilarna som saknade funktionen fick hjälpas från banan. Men jag har

allt mer eller mindre frivilligt forcerat liknande avsnitt med en spärrlös bakhjulsdriven Cheva pickup. Och det helt utan alla moderna elektroniska framkomlighetshjälpmedel då den var från en tid när man nästan fick veva upp radion. Det gällde bara att ta ordentligt med fart. Men att våga satsa med bilarna under provkörningen var inte riktigt lockande, då ingen ju vill bli den första som virar upp 350 papp X-klass runt ett träd.

PÅ ANDRA SIDAN AV DIKET, alltså på asfaltsvägen är det inte mycket att orda om. Där är det nära nog en personbil med bra komfort och köregenskaper. Där rekommenderas också att hålla sig med bakhjulsdriften även om 4wd Hög kan användas. Priset startar på 343 900 kronor plus moms, men det finns en Edition för 315 900 kronor. Slutligen kan jag bara hålla med om att Mercedes-Benz X-klassen är ett komfortabelt men robust arbetsfordon för friluftsmänniskan som vill ha det lilla extra. ●