

# Mercedes-Benz X-Klasa z właściwym silnikiem

**Van**  
ekspert



Minął rok od polskiej premiery pierwszego pikapa marki Mercedes, a wciąż nie cichną kontrowersje. Po co to, na co to, dlaczego tak drogo, skoro samochód ma plebejskie korzenie, wywodząc się konstrukcją z Nissana Navara i razem z nim produkowany w zakładach aliansu Renault-Nissan?

Po co? Oczywiście dla pieniędzy. Na światowych rynkach rośnie popyt na pikapy średniej wielkości, a klienci mają coraz większe wymagania co do komfortu i bezpieczeństwa. Przybywa wśród nich prywatnych użytkowników, traktujących pikapa 4x4 z długą kabiną jako SUV-a dla prawdziwych mężczyzn, służącego do okazjonalnych wypraw z udziałem jazdy terenowej. Wtedy wozi się sprzęt na skrzyni, służący jednak do sportów i uciech, a nie do pracy. Skoro nie są to wyłącznie samochody robocze, to można pójść w stronę pikapa premium, by uzasadnić próbę głębszego sięgnięcia do portfela.

W ciągu pierwszego roku skuszone w ten sposób ponad 14 tys. nabywców, zgodnie z oczekiwaniami. To jest jednak zbyt mała skala, by zaczynać samemu, dlatego wykorzystano Nissana i tu jedna ważna uwaga: dla X-Klasy rynek europejski jest obiecujący, ale nie podstawowy. Związanie się z Nissanem może być u nas uważane za mezalians, natomiast w Australii czy Płd. Afryce sięgnięcie po doświadczenia jednego z pionierów pikapów zwiększa zaufanie do nowicjusza. Daimler zrobił dużo, żeby jego samochód

wyglądał inaczej niż Navara i był od niego lepszy. Styl nadwozia zostawmy indywidualnej ocenie; w X-Klasie jest ono szersze i pojemniejsze, co dotyczy także skrzyni ładunkowej. Większy rozstaw kół oraz hamulce tarczowe z przodu i z tyłu też sprzyjają wygodzie prowadzenia.

A więc na co? Na całą rodzinę zamożnego właściciela, który ma taki pomysł na *lifestyle*, a czasami zdarza mu się coś osobiście przewieźć lub pociągnąć. Dlatego całkowicie na nowo zaprojektowano wnętrze, by wprowadzić więcej luksusu. Końcowy efekt też można różnie oceniać, bo droższe materiały i elementy opracowane dla MB stykają się z nissanowskimi, a także z plastikami, które bez powodzenia udają chrom. Nie dało się także pójść dalej z układami zwiększającymi bezpieczeństwo i wspomagającymi kierowcę, bo architektura elektroniczna musiała pozostać taka sama. Jest jednak 7 poduszek powietrznych i kotwiczenia 2 foteli-ków dziecięcych, dla aktywnego bezpieczeństwa są *Active Brake Assist* i *Traffic Sign Assist*, X 350 d 4MATIC jest również wyposażony w *Active Lane Keeping Assist*, system monitorowania ciśnienia w oponach, tempomat i reflektory LED.



Silnik V6 imponuje nawet wyglądem, tj. jego samego niewiele widać, natomiast nad porządkiem w komorze musiał popracować niezły projektant. Szkoda, że nie dodał sprężyn gazowych do podnoszenia pokrywy.

Kamera cofania lub kamera 360° są dostępne na życzenie. Jeśli chodzi o wygodę, seryjne są bezkluczkowy zapłon Keyless-Go i dwustrefowa klimatyzacja Thermotronic.

Na koniec wprowadzono własny zespół napędowy. Od wakacji obok 4-cylindrowego japońsko-francuskiego silnika 2,3 l można zamówić także V6, kojarzony ze skrzynią automatyczną 7G-TRONIC PLUS i tylko z taką. Wersja X 350 d ma stały napęd na wszystkie koła 4MATIC obejmujący skrzynię rozdzielczą z reduktorem i centralny mechanizm różnicowy,





Dzięki większej szerokości nadwozia w kabinie jest wyczuwalnie więcej miejsca, niż w Navarze, choć korzystają na tym głównie kierowca i pasażer z przodu. Trochę przeszkadza wyłącznie kątowa regulacja kierownicy, ale fotel jest ustawiany elektrycznie, więc szybko można dobrać właściwą pozycję. Brązowa skórzana tapicerka siedzeń i górnej części tablicy przyrządów to opcjonalna ośroda jakości wykończenia wnętrza, która jest wysoka jak na pikapa, ale ustępuje osobowemu Mercedesom. Tylne kanapa stanowi całość, można podnieść jej siedzisko, by zmieścić bagaż w kabinie, ale kosztem pasażerów!

rozdzielający moment napędowy między osiami przednią i tylną w stosunku 40:60. Optymalną trakcję podczas jazdy w terenie zapewnia bezstopniowa blokada mechanizmu różnicowego. W 4MATIC są 3 tryby napędu: 4MAT służący głównie lepszej dynamice pojazdu, 4H z włączoną pełną blokadą dla lepszej trakcji i 4L z reduktorem na trudny teren.

Sześciocylindrowy, 3-litrowy silnik rozwija moc maksymalną 190 kW (258 KM) i maksymalny moment obrotowy 550 Nm dostępny w zakresie od 1400 do 3200 obr./min. Najmocniejszy poprzednio silnik miał 140 kW (190 KM) i 450 Nm od 1500 obr./min, więc postęp jest widoczny, ale czy był niezbędny? W X-klasie raczej tak, bo pikap Mercedesa jest sporo cięższy od Navary. Japończyk żwawo jeździ również ze słabszym silnikiem 163-konnym, ale nawet w najcięższej wersji swobodnie mieści się w 2000 kg masy własnej. Na życzenie nowego partnera dodano blachy, wykładzin głoścących, wyposażenia i na wadze pokazuje się ok. 200 kg więcej, a to już spory balast. Oczywiście V6 (choć stosunkowo lekki) i automat dokładają swoje, masa własna wersji X 350 d jest podawana na co najmniej 2250 kg (DMC 3250 kg), ale 550 Nm radzi sobie z tym bez trudu. Ten pikap przyspiesza do 100 km/h w 7,9 s i rozwija prędkość maksymalną 205 km/h, pozornie bez wysiłku, bo turbosprężarka o zmiennej geometrii turbiny i szybko przełączająca skrzynia zapewniają płynność rozpędzania i minimum hałasu w kabinie. W przypadku V6 trudno

Kamera cofania wymaga niestety dopłaty, kolejną opcją jest układ kamer symulujący widok z góry. Niestety na ośnieżonych drogach obiektyw szybko się brudzi.

nawet mówić o hałasie, to jest cichszy lub głośniejszy pomruk.

Oczywiście nie za darmo, średnie zużycie paliwa to 9 l/100 km jeszcze wg NEDC, czyli w rzeczywistości sporo więcej. Emisja CO<sub>2</sub> przekracza 230 g/km również wg starej normy, czyli wynosi ze 300 g/km wg WLTP. Jak to się ma do celów unijnych? Znowu: ta wersja powstała głównie z myślą o rynkach, które cenią moc i moment, a na efekt cieplarniany trudno je nabrać, bo gorąco mają przez 365 dni w roku. To nie znaczy, że X 350 d nie jest eko, przeciwnie, jest nawet *zwei mal eko*. Po pierwsze, ma start-stop, po drugie tryb Eco w układzie DYNAMIC SELECT, standardowym w tej wersji. Dobiera on charakterystykę przyspieszania i zmiany biegów do preferencji kierowcy. Po uruchomieniu silnika automatycznie ustawia się tryb Komfort, zadający maksymalnie płynną, zachowawczą jazdę. Po przełączeniu na Eco pokrętką Command, punkt zmiany przełożenia jest jeszcze obniżony, odwrotnie niż w położeniu Sport, gdy silnik żywo



reaguje na wciśnięcie przyspiesznika, a skrzynia biegów wykorzystuje cały zakres prędkości obrotowych.

W trybie ręcznym zmianą biegów steruje się za pomocą manetek przy kierownicy. Czas przełączania jest krótszy niż w Komfort i Eco, można też zablokować skrzynię na żądanym biegu do hamowania silnikiem, a ten, z racji swej pojemności, czyni to równie skutecznie jak diesle w Dawnych Dobrych Czasach. Jest też tryb Off-road do jazdy w trudnym terenie, przy wyższych punktach przełączania i bardziej liniowej charakterystyce przyspiesznika, by kierowca lepiej wyczuwał zachowanie samochodu.

Czy na szosie, czy w terenie, pikap Mercedesa imponuje właściwościami jezdnyimi. To zasługa sztywnej konstrukcji ramowego podwozia i mocnego nadwozia, szerokiego rozstawu kół i dobrze dostrójonego zawieszenia, które nie do-



Więcej mocy nie przekłada się niestety na większą ładowność, trudno o pełną tonę, a i zdolność do ciągnięcia przyczepy jest taka sama, jak w słabszych wersjach; 3500 kg. Jest cały zestaw akcesoriów do skrzyni ładunkowej, od wykładzin, przez pałąk kapotażowy, po osłony podnoszone lub roletowe. Nowością są sprężyny gazowe opóźniające opadanie tylnej klapy.

Podstawowe dane MB X 350d 4MATIC	
Silnik	3,0 V6
Pojemność skok., cm <sup>3</sup>	2987
Moc maks. kW (KM)	190 (258)
przy obr./min	3400
Maks. moment obr., Nm	550
przy obr./min	1400-3200
Śr. spalanie, dm <sup>3</sup> /100 km	9
Dł.xszer.xwys., mm	5340x1920x1819
Rozstaw osi, mm	3150

Właściwości terenowe	
Kąt natarcia/zejścia, °	29/24
Kąt rampowy, °	20,4
Prześwit, mm	202
Głębokość brodzenia, mm	600
Dopuszcz. przechył boczny, °	49,8
Zdoln. pok. wzniesień, %	100

puszcza do nadmiernych przechyleń. Stabilność jazdy jest bez zarzutu, zdolność do pokonywania ciasnych zakrętów aż zaskakuje, niewiele pikapów ma tak precyzyjnie działający układ kierowniczy. To jest, konkretnie tylko jeden: VW Amarok, któremu można zapisać na plus podobny efekt przy prostszej konstrukcji zawieszenia. Nie przypadkiem VW też wprowadził silnik V6, widząc, że 2-litrowką nie zawojuje świata.

Zła wiadomość jest taka, że X 350 d będzie najdroższą wersją X Klasy i jeśli komuś wydawało się dotąd, że to Amarok jest drogi z cenami na poziomie 180 tys. zł netto za bogato wyposażone modele, to niech przygotuje się na „2” z przodu. Mimo to w Mercedesie są przekonani, że dopiero teraz sprzedaż ruszy z kopyta. Nie brakuje nawet opinii, że szkoda było zaczynać z nissanowskimi silnikami i od początku powinien być do dyspozycji sprzedawców flagowy pikap o tak dużej mocy, przenoszonej stale na wszystkie koła. (WK)

