



Fotos: (1) Serge Vogt/Springer Fachmedien München; (2 und 3) Daimler

1 | Für den Abschluss der Ladefläche gibt es unter anderem ein Hardcover 2 | Die Zurrösen für die Ladungssicherung sind ab Werk immer dabei. Wer lieber den Zurrschienen vertraut, zahlt Aufpreis 3 | Zwar passt eine Europalette quer zwischen die Radkästen, aber diese darf nur gut 1,1 Tonnen zuladen

Pick-up mit Sternchen

Vorstellung | Zwar durfte man zunächst nur auf dem Beifahrersitz des Stuttgarter Raubeins Platz nehmen, aber die erste Tour mit der X-Klasse macht Lust auf mehr. Die Nähe zum Navara ist da, aber man geht auch eigene Wege.



Foto: Daimler

Hingucker | Mit dem optionalen Hardtop wird die X-Klasse zum auffälligen Straßenbegleiter

Daten und Preise | Mercedes-Benz X-Klasse

220 d (Pure) ab **31.340 Euro**
 R4/2.298 cm³ | 120 kW/163 PS | 403 Nm/1.500-2.500 U/min | 6-Gang | Heckantrieb (Allrad zuschaltbar)

5.340 x 1.920 x 1.819 mm | 1.042 kg Zuladung
 Anhängelast: 1.650 bis 3.500 kg
 Ladebett: 1.587 x 1.560 x 474 mm
 Niveau: Pure | Progressive | Power
 Marktstart: November (V6 ab Mitte 2018)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

— Mitte Juli gab es eine Weltpremiere im südafrikanischen Kapstadt: Als X-Klasse schickte Daimler einen auf Mercedes-Benz getrimmten Nissan Navara als ersten eigenen Großserien-Pick-up ins Rennen. Damit besitzt der Pick-up mit dem Stern zumindest gute Gene. In jedem Fall haben die Stuttgarter Designer und Ingenieure aber einiges dafür getan, dass sich auch der Neue unter den leichten Nutzfahrzeugen der Schwaben einmal selbst ein Sternchen verdienen kann und dem Premiumanspruch der Stuttgarter Marke gerecht wird.

Wertige Materialanmutung | So haben die Designer die Front- und Heckpartie neu gezeichnet. Zudem hat die Inneneinrichtung der Doppelkabine fast nichts mehr mit dem Ursprungsfahrzeug zu tun, sondern sieht jetzt aus wie ein Mercedes-Benz. Einzig ein paar Schalter und die für einen Daimler unübliche Anordnung von Gangwahlhebel beziehungsweise Schalthebel nebst Handbremse in der Mittelkonsole sind dem Part-

ner Nissan geschuldet. Insgesamt liegt die Materialanmutung über der des Gen-Spenders, erreicht aber nicht ganz das Niveau der Mercedes-Benz Pkw.

Die Techniker haben sich unterdessen vor allem das Fahrwerk vorgeknöpft, das mit einer anderen Feder-Dämpfer-Abstimmung und einer breiteren Spur für mehr Fahrkomfort sorgen soll. An der Vorder- wie an der Hinterachse kommen Schraubenfedern zum Einsatz.

Einstiegsmotor von Nissan | Das Fahrwerk besteht aus einer Doppelquerlenker-Vorderachse und einer laut dem Hersteller „bestens zum Transport schwerer Lasten geeigneten Mehrlenker-Hinterachse mit starrem Achsanteil und hoher Verschränkungs-fähigkeit“. Zudem setze Mercedes-Benz als einziger Hersteller in diesem Segment serienmäßig auf große, innenbelüftete Scheibenbremsen an beiden Achsen.

Die Einstiegsmotoren indes stammen aus dem Nissan-Regal. Einzig der für nächstes

Jahr geplante V6-Diesel kommt von Daimler selbst. Die Technik-Kur hat dem Pick-up gut getan. Bei einer ersten Tour als Co-Pilot überzeugt das Fahrwerk auch bei den schnellen Kurvenfahrten und dynamischen Ausweichmanövern – nichts schwankt oder schaukelt. Die von einem Leiterraum getragene Karosserie ächzt und knarzt auch nicht. Das bleibt auch so auf den kernigen Geländepassagen. Motor, Wind und Abrollgeräusche sind vernehmbar, bewegen sich aber eher auf SUV- als auf Nutzfahrzeugniveau.

Eine gute Tonne | Apropos Nutzfahrzeug: Bei der X-Klasse handelt es sich um einen sogenannten Midsize-Pick-up. Das sind Fahrzeuge mit einer Zuladung von gut einer Tonne. An den Haken kann er – je nach Version – 3,5 Tonnen nehmen. Zwar passt eine Europalette quer zwischen die Radkästen auf das serienmäßig beleuchtete Ladebett. Wäre sie aber mit den für die Europalette zulässigen 1,5 Tonnen beladen, wäre der Neuling schon überladen. In dem

mit schwarzem Kunststoff ausgekleideten Heckabteil finden sich ein 12-V-Anschluss und – in der am ehesten für den Einsatz als Nutzfahrzeug geordneten Basisausstattung (Pure) – vier Zurrösen. Erst in den beiden gehobenen Ausstattungslinien (Power und Progressive) gibt es serienmäßig Zurrschienen an den Seiten des Ladebetts. Die Zurrschienen im Ladeboden sind aufpreispflichtig. Verfügbar sind zudem ein Trennsystem für das Ladeabteil aus Aluminium sowie verschiedene Lösungen zu dessen Abdeckung (Soft-, Hard- und Rollcover) sowie eine Staubbox.

Deutlich teurer als der Navara | Mehr Style, wertigere Materialanmutung und die renovierte Technik haben ihren Preis. Die X-Klasse mit 163 PS (ab 31.340 Euro) liegt deutlich über dem Navara (als „Visia“ mit Doppelkabine ab 26.143 Euro), der noch Allrad an Bord hat. Der deutsche Hauptkonkurrent, VWs Raubein Amarok, startet mit 204 PS und Doppelkabine bei 34.450 Euro.



Foto: Daimler

Gute Verarbeitung | In der Grundversion wird dies deutlich. Wertiger wird's in den Top-Niveaus

Allerdings erreicht die Optionsliste der ab November beim Händler erhältlichen X-Klasse schon Pkw-Niveau, so dass man schnell auf Augenhöhe kommt. | Serge Voigt, rs



Citroën | Zugaben und Sondermodell

– Vor 90 Jahren startete der Verkauf der Doppelwinkel-Marke in Deutschland. Als Präsent erhalten Kunden bei der Bestellung einer Transline Solution Version vom Berlingo Business, Jumpy Profi, Jumpy Business oder Jumper Profi die Solution-Ausstattung ohne Aufpreis dazu. Beim Berlingo Business in den Längen L1 und L2 wären dies das Park-Paket, eine halbhohe Trennwand mit Gitter und Durchreiche sowie ein MP3-Radio. Die Preise liegen für den Berlingo Business 90 Jahre bei 17.100 Euro, beim Jumpy Profi 90 Jahre bei 23.870 Euro, beim Jumpy Business 90 Jahre bei 26.950 Euro und beim Jumper Profi 90 Jahre bei 27.550 Euro. Den Hochdachkombi Berlingo gibt es ebenfalls als Sondermodell 90 Jahre (ab 19.664 Euro). Er bringt unter anderem die Klimaautomatik, drei Einzelsitze, die in der Neigung verstellbar sind, Bluetooth und den Geschwindigkeitsregler mit. | rs

Foto: PSA

VW Nutzfahrzeuge | Bis zu 10.000 Euro Umstiegsprämie für Euro-6-Modelle

– Die Niedersachsen bieten nun auch eine Umweltpremie für den Kauf ihrer Transporter an. Diese müssen allerdings als Pkw zugelassen werden. Dafür gibt es modellabhängig bis zu 10.000 Euro (alle Preise brutto) Nachlass. Die Interessenten müssen lediglich den aktuellen Verwertungsnachweis ihrer alten Diesel vorlegen. Dieser darf aus den Euro-Klassen 1 bis 4 stammen. Die Umweltpremie greift dann für alle aktuellen Fahrzeugmodelle mit Pkw-Zulassung der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge mit Ausnahme des Sondermodells Generation Six sowie der Modelle Multivan Conceptline, Caddy Conceptline und California. Konkret liegen die Nachlässe für den Caddy (Benzin oder Diesel) bei 4.000 Euro, für den Erdgas-

Caddy bei 5.000 Euro und für den Transporter Kombi bei 6.000 Euro. Wer zur Caravelle greift, erhält 7.000 Euro Rabatt. Beim Multivan fällt der Umstieg vermutlich am leichtesten. Denn für den Klassiker zahlt VW Nutzfahrzeuge eine Umweltpremie von 10.000 Euro. | rs



Foto: VW Nutzfahrzeuge



Sortimo | Lastenrad all-inclusive

– Der Ausbauer bietet zusammen mit HNF Heisenberg ein Lastenrad (Pro Cargo CT1) an. Über seine Dependancen gibt es das nötige deutschlandweite Service- und Wartungsnetz dazu. Flottenkunden erhalten gesonderte Servicepakete und Pauschalen sowie individuelle Fahrtrainings für die Mitarbeiter. Für die Beratung über Fördergelder für die Zweiräder stehe man ebenfalls bereit. | rs

Foto: Sortimo