



Eigene Klasse zwischen
LKW und Transporter –
Mercedes-Benz Vario

Mercedes-Benz Vario 818 D Doka

Der Größte im Revier

Das Grundkonzept des Mercedes-Leichtlastwagens reicht 30 Jahre zurück, ins nächste Modelljahr geht er mit 180 PS. Seine Talente sprechen vor allem Handwerker an. Ist der Bestseller von einst heute noch zeitgemäß?

Er fällt nicht weiter auf, doch aufmerksame Beobachter sehen ihn beinahe jeden Tag. Brav versieht er seinen Dienst vor allem bei Handwerkern, gerne wird er auch mit Doppelkabine genommen. Obwohl sein Produktionsende längst vorgezeichnet war, rollt er noch immer von den Bändern des ehemaligen IFA-Werks Ludwigsfelde. Seine Stückzahlen von einst erreicht er längst nicht mehr, doch mit etwa 5.300 Einheiten im letzten Jahr leistet er noch immer seinen kleinen Beitrag

zum wirtschaftlichen Erfolg des Konzerns. Die Entwicklung des Großtransporters reicht weit in die frühen 70er-Jahre zurück, wo man in der Gewichtsklasse von 5,5 bis 7,5 t als Nachfolger für die übernommene Hanomag-Baureihe F45 bis F75 einen gewichtsoptimierten LKW brauchte. 1986 gab es noch ein Facelift, danach beschränkten sich die optischen Updates auf homöopathische Dosen. Immerhin werkeln heute moderne Euro-4-Motoren unter der Stummelhaube.

Großzügige Platzverhältnisse. Wer unvoreingenommen den Mercedes-Benz Vario besteigt, ist recht erstaunt über die Aktualität des Urgesteins. Kein Wettbewerber hat ein vergleichbares Platzangebot zu bieten; Mercedes-Benz Sprinter, Iveco Daily und andere Transporter im King-size-Format landen abgeschlagen im Mittelfeld. Großzügige Verhältnisse herrschen auf den Vordersitzen, dahinter eine Rückbank mit vier bequemen Plätzen – 2,50 m Breite machen es möglich.

Schon beim Einsteigen in den Vario stellt man fest: Die Türen schließen mercedestypisch satt. Das glattflächige Armaturenbrett ohne Schnickschnack besticht bis heute mit gradliniger Bauhaus-Optik. Auf das Wesentliche konzentrieren sich die Schalter, kein Motortunnel behindert den Durchstieg. Dafür ragt der Motor mitsamt seiner Abdeckung in die Kabine und versieht seinen Dienst gut hörbar nagelnd.

Der 4,3-Liter-Vierzylinder aus dem Mercedes-Benz Atego ist ein Raubein, der den 7,5-Tonner mit dem Nachdruck von 177 PS antreibt, aber auf Manieren keine Rücksicht nimmt. Für die Einhaltung des Euro-4-Reinheitsgebots sorgt der SCR-Kat, etwas fummelig ist der Ad-Blue-Nachschub in die kleine Tanköffnung unter der Frontklappe. Sein maxi-

1986 gab es ein Facelift, danach beschränkten sich die Updates auf homöopathische Dosen.

males Drehmoment von 675 Nm weist den Turbodiesel als modernen Nutzfahrzeugmotor aus, Drehzahlen jenseits der 2.000-Marke werden kaum abgefordert. So ergibt sich eine schaltarme Fahrweise, die das sperrige Sechsganggetriebe nach Kräften fördert. Die Gänge müssen mit dem langen Schaltstock nachdrücklich sortiert werden – die Schaltwege wie einst zu Urzeiten, im Leerlauf klirrt der Knüppel.

Jenseits der Spaßgesellschaft. Auf der Straße und im Gelände überwiegen rustikale Impressionen. Leer schlägt, poltert und springt der Vario und gestaltet die Ausfahrt kurzweilig. Die Zweiblattfedern an den beiden Achsen, wahrscheinlich sind sie unverwüstlich und unendlich überlastbar, knarzen und quietschen beim Einfedern mit Freude. Sobald er beladen ist, beruhigt sich die Hinterachse. Dann rollt der Vario gesittet und brav geradeaus, der lange Radstand macht es möglich. Leichtgängig folgt der ostdeutsche Großtransporter seiner Lenkung, solange der Kurvenradius nur groß ge-



Fast 10 m² Ladefläche, die Alu-Bordwände der Saxapritsche klappern wenig vertrauensbildend.

MIETEN

exakt für Ihren Bedarf

Als PEMA-Kunde sind Sie ganz flexibel:

Ganz egal, welche Fracht Sie morgen fahren müssen, wir stellen Ihnen kurzfristig das passende Fahrzeug zur Verfügung.

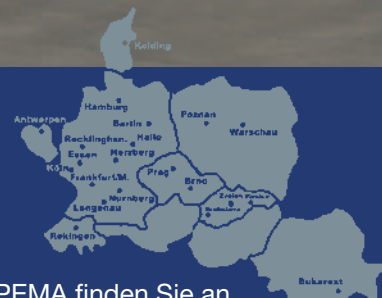


PEMA

TRUCK-TRAILER VERMIETUNG

www.pema.eu

Tel. 0 55 21/86 00 · vertrieb@pema.eu



PEMA finden Sie an 20 Standorten in 8 Ländern.



Durchgehende Bremsanlage für schwere Anhängelasten, flexibel mit zwei Kupplungen



Gutes Platzangebot im Fond, bequeme Sitze



Flaches Armaturenbrett im Bauhausstil, ebener Boden, mittig die Motorkiste

TECHNISCHE DATEN

Motor

Vierzylinder-Diesel, drei Ventile pro Zylinder, PLD-Direkteinspritzung, Abgasturbolader, Ladeluftkühlung, abgasarm nach Euro 4 mit SCR-Kat.
 Hubraum 4.249 cm³
 Nennleistung 130 kW/177 PS bei 2.000 U/min
 Max. Drehmoment . . . 675 Nm bei 1.200–1.600 U/min

Kraftübertragung

Einscheibenkupplung, synchronisiertes Sechsganggetriebe G56-6, Hypoidachse; Übersetzung i = 3,63.

Fahrwerk

Vorderachse: Starrachse VL1 mit 2-Blattparabelfedern, Stabilisator. Hinterachse: Starrachse HL2, 2-Blattparabelfedern mit Stützblattfeder. Bereifung 205/75 R17,5 C.

Bremsen

Hydraulische Zweikreisbremse mit Druckluft-Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen rundum; ABS, Motorbremse.

Maße und Gewichte

Länge, Breite, Höhe. . . . 7.175 x 2.500 x 2.400 mm
 Radstand 4.250 mm
 Wendekreis 15.000 mm
 Leergewicht 3.900 kg
 zul. Gesamtgewicht. 7.500 kg
 Kraftstofftank 90 l
 Adblue-Tank 18 l

Grundpreis 64.000 Euro



Stabiler Rahmen, stabile Achsen, im Heck für die Bremse die Luftkessel

nug ist. Enge Innenhöhe und winkelige Straßen erfordern vom Fahrer Umsicht und Rangierarbeit, die Vorderachse beschränkt sich auf einen bescheidenen Einschlag.

Geht es um Ladung, spielt sich der LKW mit Transporterkleid in die erste Reihe vor. Die palettenbreite Saxas-Pritsche mit mehr als 4 m Länge packt auch große und schwere Stücke. Zurückhaltung ist hier nicht gefragt, mit beinahe 3.600 kg Nutzlast ist der Vario ein richtiger Riese. Er darf auch einen ausgewachsenen Anhänger mit 7,7 t Gesamtgewicht mitführen, den Druckluft-Bremsanschlüssen

Partner. Die geräumige Doppelkabine ersetzt den Kleinbus, hier finden sieben Personen ausreichend Platz. Zeitgemäße Komfortansprüche erfüllt der Vario freilich nicht – der laute Motor spart die Stereoanlage, das poltrige Fahrwerk den Feierabendsport. Anstelle einer Klima-

Anzeige



Großzügige Verhältnisse herrschen auf den Vorderseiten, die Rückbank bietet vier bequeme Sitze.

im Heck sei Dank. Dabei bremst der Vario noch mit Hydraulikbremse und Druckluftverstärkung etwas antiquiert, aber wirksam. Die Scheibenbremsen an den Rädern packen kräftig zu, gelten aber als verschleißfreudig. Dafür spendiert Mercedes serienmäßig die Motorbremse, die den Vario aber nur mäßig verzögert.

Fazit. Wer wenig fährt und viel transportiert, findet im Vario den passenden

anlage gibt es noch Ausstellfenster und eine schwergängige Dachluke. Die harten Fakten stimmen dagegen: Auf der Habenseite stehen Nutzlast, Ladevolumen, überzeugende Fahrleistungen und günstige Ersatzteile. Ein modernes Sicherheitskonzept – Fehlanzeige. Höchste Zeit für einen modernen Nachfolger. Ob es, wie vielfach diskutiert, auf eine adaptierte Variante des Fuso Canter hinaus läuft? Noch hat die letzte Stunde des Vario nicht geschlagen, vielleicht wird er ja für kommende Euronormen noch mal aufgemöbelt.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



Abb. zeigen Sonderausstattungen.

DIE NISSAN NUTZFAHRZEUGE. DIE KENNEN IHREN JOB.

Sie kennen Ihre Herausforderungen. Schön, wenn Ihr Wagen das auch tut. Ob CABSTAR oder ATLEON – unsere NISSAN Nutzfahrzeuge scheinen mit jeder Aufgabe zu wachsen. Sie sind kinderleicht zu beladen und dank ihrer flexiblen Raumaufteilung und individueller Aufbauten für jede Fracht geeignet – und bringen mit bis zu 184 kW (250 PS) jederzeit die Leistung, die Sie von ihnen erwarten.

Weitere Infos unter www.nissan-nutzfahrzeuge.de oder 0 18 02/11 00 11 (6 ct/Anruf aus dem Festnetz der Dt. Telekom).



SHIFT_ the way you move