



Gut in Form

Der rundum neue Mercedes-Transporter sollte die Wettbewerber mit eigenständigem Auftritt das Fürchten lehren. Nach zwei Jahren nähert sich der Vito seiner Bestform.



Eine Gummilippe am Fenster verhindert Schäden: 270-Grad-Hecktür und Schiebetür auf Kollisionskurs. Weitwinkelfeld im Außenspiegel jetzt auch bei den Schlicht-Varianten mit Verstellung von Hand.

Das waren noch Zeiten, als neue Transporter automatisch für neue Zulassungsrekorde standen. Heute muss man schon Argumente finden, dass sich Handwerker, Dienstleister und Profi-Transporteure ihrer abgeschriebenen Transporter entledigen, um sich was Neues zuzulegen. Das gilt auch dann, wenn man Mercedes-Benz heißt und sich in der typisch deutschen VW-Klasse balgt, angeheizt von Wettbewerbern wie Ford Transit und dem Dreigestirn Renault Trafic, Opel Vivaro, Nissan Primastar.

Der Mercedes unter den Mittelgewichtlern hat jedoch Argumente auf seiner Seite, die auch zwei Jahre nach seiner Neuvorstellung neugierig machen. Mit klarem Blick durch seine Mandelaugen und straff gespannter Karosserie geht er

dynamisch auf Eroberungsjagd, unterstützt von einem eigenständigen Technik-Konzept mit Hinterradantrieb. Grund genug, auf die Suche zu gehen: Warum in flauen Zeiten einen Vito kaufen?

Da wäre eben der typische Antriebsstrang mit längs eingebauten Motor und Hinterradantrieb. Der Vito 111 CDI fährt mit der mittleren Dieselmotorisierung und 80 kW (109 PS) vor, sehr angemessen für dieses Segment. Zumal es der kompakte Vierzylinder trotz nur 2,2 l Hubraum auf ein höchst respektables maximales Drehmoment von 270 Nm bringt, das konstant von 1.600 bis 2.500 Touren ansteht.

Prompt arbeitet der Diesel in diesem Drehzahlbereich besonders gern, da läuft er sehr geschmeidig, überraschend zug-



(von links nach rechts)

Kann sich sehen lassen: Der Vito tritt für einen Transporter schnittig auf mit straff gespannter Karosserie.

Mehr als 5 m lang, doch das Transportvolumen ist trotzdem nicht üppig: längste Variante des Vito.

Trotz Trennwand bietet die Kabine des Vito reichlich Platz, soll die Lehne nicht gerade in Ruhestellung schwenken.

kräftig, auch recht leise. Zwar liegt die Nenndrehzahl des Triebwerks mit 3.800/min vergleichsweise hoch, doch nur an Steigungen und bei deftiger Beladung lohnt es, Drehzahlen bis hinauf zu 3.000 Umdrehungen aufzusuchen. Wer dann zum Joystick-Schalthebel des Sechsganggetriebes greift, sollte mit kräftiger Hand zupacken, die Schaltung ist unverändert etwas sperrig und widerspenstig. Hohe Drehzahlen bereiten dem Motor spürbar Missbehagen: Zwar regelt er erst bei 4.500 Touren ab, doch bis dahin schreit er heftig auf, und beweist, dass es

Keine interne Konkurrenz für den Sprinter: Den längsten Vito gibt's auch gegen Geld und gute Worte nicht mit hohem Dach.

auch schlecht erzogene Common-Rail-Motoren mit wenig Laufkultur gibt.

Trotzdem zeigt sich bei üblichen Geschwindigkeiten auf Bundesstraße und Autobahn, dass Mercedes den Vito erfolgreich gedämpft und auf anfängliche Beschwerden aus der Kundschaft reagiert

hat: Weitgehend verschwunden sind die nervenden Dröhnfrequenzen knapp unter und über 3.000 Umdrehungen, ebenso das Vierzylinder-typische Brummeln bei etwa 1.500/min. Zwar zählt der Vito wie gehabt nicht zu den Leisetretern, doch jetzt muss man vor Fernstrecken nicht zurückschrecken und lässt auf der Autobahn das Radio angestellt.

Wer darüber hinaus nicht nur flott, sondern besonders sauber unterwegs sein will, der ordert den Vito in Abgasstufe Euro 4 und am besten gleich mit Partikelfilter. Beides zusammen ist die richtige Reaktion auf Staubdiskussionen und Politikeraktionismus. Und zurzeit in dieser Liga nur beim Vito zu bekommen.

Wenig auszusetzen gibt's auch am Fahrwerk. Allenfalls bei leerem Fahrzeug informiert die Vorderachse ungefiltert über deftige Hindernisse wie Kanaldeckel oder Schwellen, im Regelfall benimmt sich der Vito ausgesprochen zivil. Voll ausgeladen federt vor allem die Hinterachse samtig und tief ein, fängt sich danach gleich wieder. Der Geradeauslauf ist prächtig, dank des ellenlangen Radstands sowie der ruhigen Lenkung. Zwar verlangt auch sie eine feste Hand, vor allem bei Ausnutzung der zulässigen Vor-

derachslast, doch der Vito spurt in jeder Beziehung. Das gilt auch dann, wenn's mal eng zugeht: Dank eines großen Rad einschlags windet sich der Mercedes überall heraus. 12,5 m Wendekreis bei einem deutlich über 5 m langen Transporter, da lüftet man den Hut.

Gleiches gilt für die Sicherheitsausstattung, neigen doch manche Transporterfahrer mitunter zu Übertreibungen hinter dem Steuer. Dem wirkt Mercedes-Benz mit einem ganzen Bündel elektronischer Helfer entgegen, setzt auf das ganze Alphabet dreibuchstabiger Abkürzungen: ABS, ASR, ESP, EVB, dazu ein BA - muss man nicht alles kennen und erklären, Hauptsache serienmäßig und verlässlich an Bord, mehr bietet keiner.

Und da der Vito seit jüngster Zeit auch bei Varianten mit manueller Verstellung

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.223 mm
Gesamtbreite	1.906 mm
Gesamthöhe	1.900 mm
Radstand	3.430 mm
Wendekreis	12.500 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.259/985 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.294/1.396 mm
Laderaum über Fahrbahn	560 mm
Länge Laderaum	2.700 mm
Breite/Höhe Laderaum	1.650/1.264 mm
Spurweite vorn/hinten	1.630/1.630 mm
Ladevolumen	5,7 m ³
Leergewicht Testwagen	2.030 kg
Nutzlast	910 kg
zGG	2.940 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.550/1.550 kg
zul. Zuggesamtgewicht	4.770 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, längs eingebaut, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftkühlung, Direkteinjection mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik, elektronische Steuerung, zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Duplexkette, vier Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 88,0/88,3 mm, Hubraum 2.148 cm³, Leistung 80 kW (109 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 270 Nm bei 1.600 bis 2.500/min

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung im Armaturenbrett, Übersetzungen 5,01/2,83/1,79/1,26/1,0/0,80, Übersetzung Antriebsachse 3,46, Rückwärtsgang 4,57, Antrieb auf die Hinterräder

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, untere Dreieckslenker-Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Miniblock-Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer

Bremsen: Vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, Durchmesser 300 mm, hinten Scheibenbremsen, Durchmesser 296 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, Antriebsschlupfregelung, elektronisches Stabilitätsprogramm

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Reifen/Räder: Reifen 205/65 R 16 C auf Rädern 6 J x 16

Füllmengen/Elektrik

Tankinhalt: 75 l; **Motoröl mit Filter:** 8,5 l

Batterie: 12 Volt 74 Ah; **Lichtmaschine:** 200 A

Wartung/Garantie/Preis

Wartung: Ölwechsel-Intervall-Minimum 30.000 km;

Garantie: Zwei Jahre Händler-Gewährleistung ohne Kilometerbegrenzung, inklusive Mobilitätsgarantie

Grundpreis Mercedes-Benz Vito 111 CDI

Kastenwagen, extralang € 23.250,-

TEST Mercedes-Benz Vito



Das Armaturenbrett glänzt mit Komfortpaket durch angenehme Materialien und einen Silberstreif.

Der CDI-Diesel mit 2,2 Liter Hubraum ist auf Wunsch in Euro-4-Ausgabe und schon mit Filter zu haben.

Im Elektrofach rechts im Motorraum verbirgt sich ein Anschluss fürs Starthilfekabel.

der Außenspiegel breite Segelohren mit Weitwinkelfeld liefert, kann der Fahrer nicht nur besser betrachten, welche Transporter er hinter sich gelassen hat, er rangiert auch sicherer. Falls die Stromverbraucher mal zu heftig an der Starterbatterie saugen, entdeckt man einen feinen Trick: Die Batterie steckt zwar in den Abgründen des Autos, doch im E-Fach vorn wartet ein Stromanschluss aufs Starterkabel.

Den längsten aller Vito gibt's allerdings auch gegen Geld und gute Worte nicht mit hohem Dach, vom einst angekündigten halbhohen Oberteil ist inzwischen auch nicht mehr die Rede. Dahinter steht als offizielle Begründung, dem langen Vito würde es in hohen Varianten an Nutzlast fehlen. Doch mindestens ebenso logisch klingt, dass der große Bruder namens Sprinter Schutz ver-

dient vor interner Konkurrenz. Vorteil der schnittig-flachen Karosserie: Dank nur einsneunzig Höhe lässt sich der Flachmann bedenkenlos in nahezu alle Garagen und Parkhäuser steuern. Die geschickte Scheibenantenne statt lästigschrammender Dachvariante verhindert unangenehme Kleinreparaturen.

Doch im Ergebnis ist der längste Vito nicht der größte: 5,68 m³ Ladevolumen sind nicht viel für einen Transporter seines Formats, bedingt auch durch den langen Vorbau wegen des Längseinbaus der Maschinen. Die mittellange Vito-Variante mit Hochdach schluckt sogar knapp einen Kubikmeter mehr (obwohl nur unwesentlich leichter).

Da rettet den Riesenvito, dass er in die Verlängerung geht: Die nüchtern blecherne Trennwand ist im unten Bereich stufenförmig vorgebaut und unterladefähig. Das sieht zwar vorn in der Kabine recht rustikal aus, doch Leitern und Rohre dürfen dank des Tricks 2,90 statt 2,70 m messen. Acht große und vertrauenswürdig kräftig dimensionierte Zurrösen sichern das Ladegut. Wer Ladungssicherung richtig ernst meint, wählt beim Kauf das Cargo-Paket mit einem Holzboden und darin eingelassenem Schienensy-

stem, ergänzt durch Zurrstreifen an den Wänden. Bitte anschnallen? Im Vito auch für die Ladung kein Problem.

Jedoch, die Sache geht ins Gewicht: Zusammen mit der Trennwand und weiteren Extras wie Klimaanlage, Seitenverkleidungen im Laderaum, einer Verglasung oder Reserverad statt Tirefit-System überschreitet das Leergewicht des längsten Vito schnell die Marke von 2 t - die 1.840 kg im Fahrzeugschein sind in der Realität Makulatur. So wog der Testwagen 2.030 kg, die Auflastung von 2,77 auf 2,94 t Gesamtgewicht zählt für den großen Vito deshalb zum Pflichtprogramm.

Auch Qualität kostet Gewicht, ob nun Geräuschkämmung oder eine verwindungssteife Karosserie. In der Verarbeitung hat der Vito gegenüber den ersten Ausgaben zugelegt. Zwar brilliert der Transporter nicht mit haarfeinen Fugen, doch die Spalten verlaufen jetzt gleichmäßig, die Schiebetür schließt leicht und locker, die lange linke Seitenwand kennt - im Gegensatz zum Sprinter - keine hässliche Naht, der Lack glänzt fehlerlos. Nur die Heckflügeltüren des Testwagens standen nicht perfekt zueinander - ein Schönheitsfehler. Und nach wie vor droht Kollision, klappt der Fahrer die wahlweise 270 Grad öffnende Heckflügeltür auf und reißt danach die Schiebetür auf. Eine Gummileiste soll Blechschäden verhindern.

In der Fahrerkabine setzt sich der insgesamt positive Eindruck fort. Die Türen schließen satt, Klappergeräusche oder

gar Ächzen der Karosserie auf Grund von Verwindung kennt der Vito nicht. Die Kabine ist perfekt ausgekleidet, das Material wirkt in der getesteten Variante mit Komfortpaket und der darin enthaltenen weichen Oberfläche des Armaturenbretts grifffreundlich. Die silberfarbige Schmuckleiste entlang des Armaturenbretts verströmt gar einen Hauch von Vornehmheit, spiegelt sich jedoch bei Lichteinfall im Abdeckglas der Instrumente.

Die nüchtern und lieblos wirkenden Armaturen hätten ein wenig Modellpflege verdient: Der Drehzahlmesser ist mickrig, für den großen Tacho kursiert selbst in Mercedes-Kreisen die wenig schmeichelhafte Bezeichnung von der „Küchenwaage“. Das Display mitten im Halbrund des Tachos bietet zwar über seine nicht ganz unkomplizierte Menüführung über vier Lenkradtasten zahlreiche Informationen, doch bereits bei leichter Sonneneinstrahlung kann kein Fahrer sie ablesen.

Ansonsten überzeugt der Vito in Funktion und Bedienung, er ist ein typischer Mercedes von der Wischerbedienung im Blinker über die flachen Tasten in der Mittelkonsole bis zur Fußfeststellbremse. Bereits serienmäßig verfügt der Vito über reichlich Ablagen, als Extra sehr empfehlenswert sind die Mittelkonsole mit Staufach für Kleinkram sowie der Deckel für die Ablage im Format DIN A4 oben auf dem Armaturenbrett.

Unverändert Lob verdient sich der Vito mit seinem niedrigen Einstieg und dem

MESSWERTE

Beschleunigung

0-50 km/h.....	5 s
0-80 km/h	11 s
0-100 km/h.....	17 s
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h

Elastizität

50-80 km/h (IV/V).....	7/8 s
50-100 km/h (IV/V).....	12/14 s
80-120 km/h (VI)	17 s

Innengeräusche

Stand/50/80 km/h	61/62/66 dB(A)
100/130/Vmax km/h	69/72/77 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal	7,9 l/100 km
Verbrauch maximal	11,7 l/100 km
Teststrecke beladen	8,9 l/100 km

Testverbrauch gesamt

Verbrauch Ø	10,0 l/100 km
-------------------	---------------

Ø = Durchschnitt

üppigen Platzangebot - man läuft mehr ins Fahrerhaus als dass man steigt. Innen streifen selbst Riesen nicht das Dach, bringen auch trotz der einschränkenden Trennwand ihre Beine unter. Geradezu bestechend ist der weitläufige Fußraum.

So finden Fahrer jeder Statur ihre Sitzposition im Vito, der auch den Unteren gut steht. Wer mit dem eingeschränkten Volumen und der begrenzten Nutzlast auskommt, erhält nicht nur einen sehr ansehnlichen und topmodernen, sondern inzwischen auch in puncto Qualität hervorstechenden Transporter. Argumente für einen Fahrzeugwechsel gibt es also reichlich - der Vito ist jetzt in jeder Beziehung gut in Form.

RANDOLF UNRUH