

Der neue Mercedes-Benz Vito: markantes Gesicht mit schräg stehenden Scheinwerfern



In die Höhe gewachsen: Jetzt gibt es den Vito auch mit Hochdach.



Auf Linie gebracht

Nicht mehr viel verbindet den neuen Vito mit seinem Vorgänger. Längs eingebauter Motor, Heckantrieb, zwei Radstände, drei Fahrzeuglängen und zwei Dachhöhen sind künftig die Merkmale. Äußerlich erinnert die sanft gerundete Form eher an eine Großraumlimousine.

Gleich seinem schärfsten Konkurrenten VW trennt auch Daimler-Chrysler den leichten Transporter strikt in zwei Klassen. Das Nutzfahrzeug in Form von Kastenwagen und Kombi heißt wie zuvor Vito. Der aufwändiger ausgestattete PKW – bisher V-Klasse – kommt künftig als Viano daher. Beiden gemeinsam sind die beiden Radstände und drei Gesamtlängen. Zur Wahl stehen zwei Diesel- und zwei Ottomotoren; zum Vito gibt es einen dritten Diesel in Sparversion. Alle bieten mehr Leistung und Drehmoment als zuvor. Interessenten für den neuen Mercedes brauchen freilich Geduld. Bestellen können sie zwar, aber geliefert werden Vito und Viano erst ab Herbst dieses Jahres.

Eigentlich haben Transporter Lebenszyklen von weit mehr als zehn Jahren. Wie groß muss der Unmut im Hause Daimler da wohl gewesen sein, um dem bisherigen Vito bereits nach acht Jahren das Lebenslicht wieder auszublasen. Erst 1995 aus der Taufe gehoben, wurde der kleine Mercedes-Transporter schon jetzt komplett erneuert. Die Stuttgarter nutzten die Gelegenheit, auch das Werk im spanischen Vitoria zu erneuern und großzügig auszubauen. 1,25 Milliarden Euro haben sie sich das alles kosten lassen. Dass dem Vito diese Kur, die auch das gesamte Blechkleid nicht verschonte, überaus gut getan hat, bestätigen die Fahreindrücke mit den ersten Vorserienfahrzeugen.

Verabschiedet wurde das brave Design der Vito-Jugendjahre. Hatte er bisher als gut beladbarer Kasten eine ziemlich eckige Form mit geraden Wänden, so bekommt er jetzt ein schwungvolles Profil, vorn ansteigend und nach hinten keilförmig abfallend. Da wirkt selbst die längste Variante immer noch elegant. Kühlergrill und schräg gestellte Scheinwerfer fügen sich schlüssig in die Frontansicht ein, ebenso der schwarze, beim Viano in Wagenfarbe gehaltene Stoßfänger. Große, vertikal angeordnete Rückleuchten umrahmen die Hecktür.

Um gegen die erstarkte Konkurrenz – allen voran der neue VW T5 – bestehen zu können, musste der kleine Mercedes-Transporter vielseitiger werden. Bisher gab es den Vito nur als Kastenwagen und Kombi und nur in einer Größe mit maxi-



Mixto, der Neue mit zweiter Sitzreihe und Laderaum

mal 4,8 m³ großem Laderaum und 2,7 t zulässigem Gesamtgewicht. Bei den neuen, unterschiedlich langen und hohen Varianten stehen Laderaumvolumina zwischen 4,7 und 6,5 m³ zur Verfügung. Mit zulässigen Gesamtgewichten wahlweise von 2,77 oder 2,94 t sind bis zu 1,15 t Nutzlast möglich. Dem normalen und dem Hochdach der Startphase soll 2004 noch ein mittelhohes Dach folgen.

Die neuen Vito-Varianten bieten Laderaumvolumina zwischen 4,7 und 6,5 m³.



Die Mercedes-Limousine stand Pate: Cockpit des neuen Vito

Als zusätzliches Modell gibt es den so genannten Mixto, der bei anderen Herstellern als Doppelkabinen-Kastenwagen bezeichnet wird. Erst hinter einer zweiten Sitzreihe mit Fenstern - Platz ist für sechs Personen - schließt sich der Laderaum an. Er kann durch ein Gitter oder eine Trennwand abgeschottet werden. Weitere Modelle fehlen freilich. Fahrgestelle, Pritschenwagen und Doppelkabiner in



Mittelkonsole und Schalthebel im Mercedes-Design; praktisch das obere Ablagefach für Papiere

dieser Fahrzeuggröße muss man entweder als Mercedes Sprinter ordern oder weiterhin bei VW oder Ford bestellen

Die Maße des neuen Vito, auch die der Türen, sind so gewählt, dass sie für Europaletten passen. Bis zu drei Paletten haben Platz. Auch von der Seite kann mit Gabelstapler geladen werden. Das Heck wird durch eine nach oben öffnende ➤

NEUVORSTELLUNG Mercedes-Benz Vito + Viano

Maße und Gewichte

	kompakt	lang	extra lang
Länge (mm)	4.448	4.993	5.223
Breite (mm)	1.901	1.901	1.901
Höhe (mm)	1.902	1.902	1.900
Radstand (mm)	3.200	3.200	3.200
Höhe Hochdach (mm)		2.329	
Laderaumlänge (mm)	2.422	2.667	2.997
Laderaubreite (mm)	1.650	1.650	1.650
Breite zwischen den Radkästen (mm)	1.277	1.277	1.277
Laderauhöhe (mm)	1.353	1.353	1.348
Laderauhöhe Hochdach (mm)		1.760	
Laderaumvolumen (m ³)	4,65	5,19	5,68
Laderaumvolumen Hochdach (m ³)		6,49	
zul. Gesamtgewicht (kg)	2.770/2.940	2.770/2.940	2.770/2.940
Nutzlast je nach Modell und Motor (kg) Anhängelast (kg)		895 bis 1.085 2.000 oder 2.500	



Ladungssicherung beim neuen Vito: Schutzgitter oder Trennwände gibt es in verschiedenen Versionen, Zurrösen sind im Boden und im Fußleistenbereich verankert, als Extra wird ein Holzboden mit Zurrschienen eingebaut.

Klappe oder durch Flügeltüren mit 180 oder 270 Grad Öffnungswinkel verschlossen. Im Kombi, der ebenfalls in drei Fahrzeuglängen zu haben ist, können bis zu neun Personen reisen. In der längsten Version steht dann noch ein 970 l fassender Koffer- oder Laderaum zur Verfügung.

Auch die PKW-Variante Viano ist in drei Radständen verfügbar. Sie ist mit reichhaltiger Grundausstattung und zahlreichen Extras auf die Bedürfnisse von Familien, Geschäftsleuten und in der Freizeit zugeschnitten. Je nach Version

und ergänzt durch Extras bekommt der Viano fünf bis acht Sitzplätze. Er kann mit Einzelsitzen, teils drehbar, ausgestattet werden oder hat eine Bank, die sich zur Liegefläche ausklappen lässt. Als Marco Polo wird auch ein komplett eingerichtetes Reisemobil angeboten.

Das Fahrerhaus von Vito und Viano wurde gründlich renoviert und bietet reichlich Platz für Fahrer und Beifahrer. Armaturenbrett, Instrumentierung und Bedienung kennt man ähnlich aus den Limousinen mit Mercedes-Stern. Neben einem abschließbaren Handschuhfach gibt

es zahlreiche kleinere Ablagen, unter anderem eine Schale im DIN-A4-Format oben auf der Mittelkonsole. Beim Kombi wird diese mit einem Deckel verschlossen. Für Radio, CD-Spieler und Navigationsgerät sind passende Fächer vorhanden. Das Lenkrad ist längs und in der Neigung verstellbar. Der kurze Schaltstock oder Vorwählhebel der Automatik befindet sich unterhalb der Mittelkonsole. Dort behindert er weder den Durchstieg auf die Beifahrerseite noch in den Rückraum. Die Feststellbremse wird mit einem Fußhebel unten links betätigt und mit einem Handgriff unten im Armaturenbrett gelöst. Fahrer- und Beifahrersitz sind je nach Ausführung längs, in der Höhe sowie in Lehnen- und Sitzneigung verstellbar. Es gibt sie drehbar oder mit elektrischer Verstellung und Memory-Funktion. Wird ein Beifahrer-Doppelsitz gewählt, kann der Mittelplatz auch zum Tisch umfunktioniert werden.

Beim Antrieb wurde der markanteste Eingriff in die Vito-Technik vollzogen. Bislang erfolgte er, wie bei der gesamten Konkurrenz in dieser Transporter-Klasse, über die Vorderräder. Mit dem längeren Radstand, besonders aber bei der ➤



5,7 m³ Laderaum bietet der Vito als extra langer Kastenwagen.

Verfügbare Motoren

DIESEL

- 2,2 l CDI
65 kW (88 PS) bei 3.800 U/min
220 Nm bei 1.400 bis 2.500 U/min
- 2,2 l CDI
80 kW (109 PS) bei 3.800 U/min
270 Nm bei 1.600 bis 2.500 U/min
- 2,2 l CDI
110 kW (150 PS) bei 3.800 U/min
330 Nm bei 1.800 bis 2.400 U/min

BENZINER

- 3,2 l V6
140 kW (190 PS) bei 5.600 U/min
270 Nm bei 2.800 bis 4.750 U/min
- 3,2 l V6
160 kW (218 PS) bei 5.600 U/min
305 Nm bei 2.800 bis 4.750 U/min

Markanter Eingriff beim Antrieb: Die Motorpower wird über die Hinterräder auf die Straße gebracht.

neuen Langversion mit größerem hinteren Überhang, drohten Traktionsprobleme. Die schaffte man mit dem neuen Hinterradantrieb aus der Welt und bekam auch bessere Steigfähigkeit sowie größere passive Sicherheit. Als Nachteil - Aufbau-Hersteller zum Beispiel haben weniger Spielraum - müssen allerdings höhere Kosten gegenüber einem Frontantrieb in Kauf genommen werden.

Leistungssteigerung signalisieren die gegenüber bisher erheblich stärkeren Motoren (siehe Tabelle). Bisher kam der Vito mit 60, 75, 90 kW (82, 102 und 122 PS) bei den Dieseln sowie 95 und 105 kW (129 und 143 PS) bei den Benzinern aus. Die zusätzliche Kraft wird bei den beiden größeren 2,2-l-Motoren insbesondere durch einen Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie erreicht, wobei



Der Vito Mixto hat hinter der zweiten Sitzreihe reichlich Raum für Ladung.

sich die Leitschaukeln kennfeldgesteuert verstellen. Im Nennleistungsbereich reduziert sich dadurch der Abgasgegenstand. Zusätzlich ist der Einspritzdruck auf 1.600 bar erhöht worden. Die Motoren sprechen leicht und zügig an und können durchaus schaltfaul gefahren werden. Nur beim Geräusch, da hat der neue Vito noch Nachholbedarf. Der Dieselsound macht sich im Fahrerhaus unüberhörbar breit.

Mit einem Katalysator nah am Motor und einem weiteren unter dem Boden, die es auf Wunsch gibt, erfüllen die CDI-Motoren jetzt bereits die künftige Abgasstufe Euro 4/III. Zur Kraftübertragung werden die Dieselmotoren mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt, während die V6-Benziner stets eine elektronisch gesteuerte Fünfgang-Automatik bekommen. Diese gibt's auf Wunsch auch für die beiden stärksten Diesel. Unterwegs beeindruckt das unproblematische Fahr-



Schmutzige Hände holt man sich beim Lösen des hinteren Türfeststellers.

verhalten. Der Vito hält stur seinen Kurs, zappelt nicht an der Lenkung und schluckt anstandslos Bodenwellen und Kopfsteinpflaster. Mit der McPherson-Radaufhängung vorn, dem Achsträger mit Dreieckslenker und Drehstab-Stabilisator erreicht er dennoch nicht den Fahrkomfort, den der neue VW T5 mit seiner Hilfsrahmenkonstruktion am Vorderwagen bietet. Hinten hat der Vito eine Schräglenkerachse mit Blattfederung. Als Extra kann auch eine Luftfederung geordert werden.

Grundsätzlich wird der Vito mit elektronischer Fahrdynamikregelung ESP, Antiblockiersystem ABS, Antischlupf-Regelung ASR, elektronischer Bremskraftverteilung und hydraulischem Bremsassistenten ausgerüstet. Zum serienmäßigen Fahrerairbag gibt es auf Wunsch (beim Kombi serienmäßig) Beifahrer-Airbag, Doppelairbags auf der Beifahrerseite, Windowbags und - bei Ausstattung mit Komfortsitzen - auch die neuen Thorax-Sidebags.

JÖRN TURNER