Fern, schnell, gut: Der wilde Vito als 115 CDI mit der Top-Dieselmotorisierung.

Aus blanken Augen schaut der Mercedes in die Welt, ähnelt M- und A-Klasse.

Rot Wild

Mit Vorschusslorbeeren ausgestattet, mit Spannung erwartet und mit Freude gefahren: der neue Mercedes-Benz Vito mit Diesel-Topmotorisierung.

Die feuerrote Lackierung, die muskulös und spannungsvoll-dynamisch ausgebildete Karosserie und zu guter Letzt der Schriftzug 115 CDI auf der rechten Heckflügeltür lassen Einiges erwarten. Um einen klassischen Begriff neu zu entdecken: Hier fährt ein echter Schnell-Transporter vor. Oder besser: Hier schnellt ein Transporter vor. Zwar ist der neue Mercedes nicht der stärkste und schnellste Transporter seiner Klasse, dieses mitunter etwas zweifelhafte Kompliment gebührt zurzeit dem VW T5. Aber ein heißer Ofen ist der Mercedes allemal, vom Charakter her sogar der heißeste. Denn dem stärksten Diesel-Vito geht die samtige Kultiviertheit des VW T5 ab. Hier fährt ein Macho vor, kernig, mitunter ein wenig ungehobelt, aber doch ein ganzer Kerl, der gern die Muskeln spielen lässt.

Davon hat er eine Menge: 110 kW (150 PS) sind ein Wort, 330 Nm maximales Drehmoment ebenfalls. Dies alles holt der Mercedes aus nur 2,2 Litern Hubraum – ergibt außergewöhnliche Literleistungen für einen Transporter. Ist es tatsächlich keine zehn Jahre her, dass der eckige MB 100 D, Vorvorgänger des neuen Vito und im selben spanischen Werk gebaut, zahnlos und matt mit 53 kW (72 PS) aus dem unvergessenen Taxidiesel mit 2,4 Liter Volumen vorfuhr?

Beim CDI-Flaggschiff des Vito Jahrgang 2004 versammelt sich dagegen modernste Technik: Common-Rail-Einspritzung mit Siebenloch-Einspritzdüsen, vier Ventile pro Zylinder, zwei hohl gegossene, oben liegende Nockenwellen mit Antrieb per Duplexkette, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftkühlung, zur Zähmung des Vierzylinders ein Zweimassenschwungrad und zur Steuerung von alldem allerhand Elektronik – Eugen Diesel würde seinen Respekt bekunden.

Die Kraftübertragung übernimmt ein knackig übersetztes Sechsganggetriebe, auf Dampf ausgelegt, nicht auf zurückhaltendes Benehmen. Der Vortrieb dieser Kombination ist so groß, dass bei ausgeschalteter Antriebsschlupfregelung die angetriebenen Hinterräder sogar kurz beim Schalten in den zweiten Gang durchdrehen, wenn's der Fahrer richtig krachen lässt. Transporterfahrer sind

(oben) **Das Armaturenbrett ist teils mehr nach optischen als ergonomischen Gesichtspunkten gestaltet.**
(rechts) **Sehr schlichte Instrumente ohne den Charme der abgelösten C-Klasse.**

mitunter so, geben wir's zu. Richtig gelesen: Der neue Vito ist im Unterschied zu seinen Vorgängern mit alter DKW-Tradition und anders als seine europäischen Wettbewerber ein Hecktriebler. Das hat den Vorzug, dass sich die Transporterleute mit Stern in den bestens mit Motoren und Getrieben bestückten Regalen des Konzerns bedienen können.

Die Kraftübertragung übernimmt ein knackig übersetztes Sechsganggetriebe, auf Dampf ausgelegt, nicht auf zurückhaltendes Benehmen.

Den Vito mit dem stärksten Diesel kauft keiner, der sich beim Fahren gerne Zeit nimmt. Dieser rot-heiße Vito ist das richtige für Leute, die es mitunter eilig haben. Die wegen eines Anhängers Wert auf hohe Zugkraft legen. Oder die im Idealfall ganz entspannt auf hohe Leistungsreserven vertrauen. Mit denen ist der Vito 115 CDI bestens versehen. Bereits aus lächerlichen 1.000 Umdrehungen zieht er tapfer und durchaus kräftig los. Er schüttelt sich dabei nicht einmal verärgert wie andere Vierzylinder, den Hydrolagern des Motors sei Dank.

Den richtigen Biss zeigt die Maschine dann so ab 2.000 Touren, wenn das volle Drehmoment ansteht. Da prescht der Vito fast ungestüm los, dreht wenn's sein muss problemlos hoch bis zum roten Drehzahlbereich bei 4.500/min. Und nimmt es überhaupt nicht krumm, wenn er dabei ordentlich Last schultern muss. Was immer das bei einem Transporter mit nur 2,77 t Gesamtgewicht, mit langem Radstand und kommoder Ausstattung auch heißen mag – die angebotene Auflastung auf 2,94 t lohnt allemal.

So stark der Vito ist, er arbeitet nicht unauffällig, teilt vielmehr jedem deutlich mit, welch ein Kraftprotz er ist. Er tritt zum Beispiel etwas laut auf, nagelt, nein prasselt vom Klang her deutlich – zu deutlich. Auch Laufkultur ist seine Stärke nicht. Kein Wunder, Mercedes hat ➤

TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.223 mm
Gesamtbreite	1.906 mm
Gesamthöhe	1.900 mm
Radstand	3.430 mm
Wendekreisdurchmesser	12.500 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.259/985 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.294/1.396 mm
Laderaum über Fahrbahn	560 mm
Spurweite vorn/hinten	1.630/1.630 mm
Nutzlast	770 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.470/1.470 mm
Anhängelast bei 12% Steigung	2.000 mm
DIN-Leergewicht	2.000 kg
Höchstzulässiges Gesamtgewicht	2.770 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftkühlung, vorn längs eingebaut. Direkteinspritzung 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 cm^3, Leistung 110 kW/150 PS bei 3.800/min, maximales Drehmoment 330 Nm bei 1.800 – 2.400/min.
Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Schaltung im Armaturenbrett, Übersetzungen 5,01/2,83/1,79/1,26/1,0/0,80/R.-Gang 4,57, Übersetzung Antriebsachse 3,46, Antrieb auf die Hinterräder.

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und Dreieckslenkern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Miniblock-Schraubenfeder, Teleskop-Stoßdämpfer.
Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.
Bremsen: vorn und hinten Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser 300/296 mm, vorn innenbelüftet, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ASR, ESP. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.
Reifen/Räder: Reifen 205/65 R 16 auf Rädern 6,5 J x 16.
Füllmengen: Tankinhalt 75 Liter, Motoröl mit Filter 8,5 Liter.
Elektrik: Batterie 12 V/100 Ah, Lichtmaschine 200 A.
Wartung/Garantie: Ölwechsel verschleißabhängig, Intervall-Minimum 30.000 km, Garantie: zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung.

Generell viel Platz im Fahrerhaus – Ausnahme ist die eingeschränkte Längsverstellung.

Flügeltüren hinten, links wie rechts wahlweise Schiebetüren – da geht was rein.

den Dieselmotor im Transporter seiner Ausgleichswellen beraubt, die diesen Hengst im PKW zügeln. In Anbetracht der üppigen Leistung fällt dagegen der Verbrauch dezent aus. 10,9 Liter im Testschnitt sind ebenso beachtlich wie 10,1 Liter/100 km auf der genormten Testrunde der Redaktion, zu der auch ein Voll-Lastanteil auf der Autobahn gehört. Kompliment, den wilden Vito fährt man schließlich nicht gemütlich.

Kraft zeigt hier nicht nur die Maschine, Kraft wird auch vom Fahrer verlangt: Die Kupplung trainiert die linke Wade, die etwas hakelige Schaltung verlangt einen festen Griff. Vor allem die Lenkung will mit harter Hand angefasst werden – reagiert darauf jedoch angenehm sensibel und keinesfalls nervös. Der Vito spurt in jeder Hinsicht, Vorteil des Hinterradantriebs, hier zerren keine Räder lästig am Volant. Andererseits will ein Hecktriebler, besonders ein durchtrainierter wie der Vito 115 CDI, gebändigt sein. Mercedes gibt ihm deshalb serienmäßig ein elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) mit auf den Weg, auch die Antriebs-Schlupfregelung ASR, ABS sowieso und dazu noch eine elektronisch geregelte Bremskraftverteilung. Auf diese Weise bestens mit allen Sicherheitsassistenten ausgestattet, zieht dieser Vito im Muscleshirt souverän seine Bahn, angenehm fahraktiv, handlich und sicher. Er fährt sich bei 180 Sachen sicher, verzeiht auch beladen schnelle Spurwechsel auf der Autobahn, federt stets straff-komfortabel ohne jede Schaukelei. Nur reagiert die Vorderachse etwas steifbeinig auf grobe Unebenheiten.

Und sollte sich der Fahrer tatsächlich einmal verschätzen: Die Bremsen gehören zum besten, was in Transporterkreisen geboten wird.

Dank seines großen Radeinschlags wendet der mehr als fünf Meter lange Riesen-Vito fast auf der Hinterhand – ebenfalls ein Vorteil des Heckantriebs. Und sollte sich der Fahrer tatsächlich einmal verschätzen: Die Bremsen gehören zum besten, was in Transporterkreisen geboten wird, schaffen gutes PKW-Niveau. Dank Tandem-Bremskraftverstärker und Bremsassistent erreicht der Transporter bei Bedarf selbst beladen die Blockiergrenze. Im Fall der Fälle fängt ein Airbag den Fahrer auf, gibt es hohe und Vertrauen erweckende Kopfstützen, bestens angepasste Sicherheitsgurte.

Der Fahrer fühlt sich in an seinem Arbeitsplatz durchaus wohl, vor allem, wenn der Vito-Besitzer beim Kauf des Ka-

stenwagens das empfehlenswerte Komfortpaket ordert. Dann fasst sich das Armaturenbrett angenehm ledrig an, sind neben anderen Annehmlichkeiten die Sitze vielfältig verstellbar – Neigung, Höhe, Rückenstütze passen sich neben Lehne und Längsverstellung der Statur des Fahrers an, es fehlt nur etwas Seitenhalt. Und da das Lenkrad schon in Grundausstattung zweifach verstellbar ist, findet im neuen Vito im krassen Unterschied zum Vorgänger fast jeder Fahrer seine annähernd ideale Sitzposition. Fast jeder – denn wird die Trennwand geordert (wieso ist sie nicht serienmäßig?), reicht der Längsverstellbereich für große Fahrer nicht aus. Ein unnötiger Fehler, denn ansonsten ist der Vito innen angenehm breit, hat reichlich Kopfraum, nicht einmal Radkasten stören im vergleichsweise weit hinten sitzenden Fahrerhaus. Selbst die Fußfeststellbremse ist jetzt bestens zu erreichen. Und auch für reichlich Ablagen hat der Platz gelangt, einschließlich eines praktischen Fachs für Papierkram oben auf dem Armaturenbrett. Nicht zuletzt gefallen die großen Außenspiegel mit Weitwinkelfeld in beiden Gläsern.

Dessen Instrumente ähneln denen in den PKW der C-Klasse. Der soeben abgelösten C-Klasse, muss man inzwischen feststellen. Ihre Fahrer blicken jetzt auf klassisch-runde Uhren, während die schlichten und etwas lieblos wirkenden Armaturen im Vito aus einem nüchternen Kontrollraum stammen könnten. Das Mäusekino in der Mitte mit seinen Digitalanzeigen vereinigt freundlicherweise diverse Funktionen, ist jedoch je nach Lichteinfall mitunter kaum ablesbar. Kritik verdienen sich auch die Tasten in der Mittelkonsole, da gleichförmig und fast ohne Zwischenraum eng aneinandergesetzt. Da muss der Fahrer genau hinschauen, will er nicht danebengreifen. Und die oben in der Mitte angeordneten Regler der nach Art des Hauses sehr wirksamen Heizungs- und Lüftungsanlage verlangen eine leichte Verbeugung. Die nackt-blecherne Trennwand wiederum strahlt im Winter Kälte ab und verleidet das Radiohören. Wie wär's mit einer einfachen Verkleidung? Damit kein falscher Eindruck entsteht: Hier geht es um Details und nicht ums Ganze. Seinen Vorgänger schlägt der neue Vito um Längen, das Fahrerhaus hat einschließlich der Verarbeitung (den minimal schief eingepassten Handschuhfachdeckel des Testwagens ausgenommen) sehr hohes Niveau. Diesen hohen Level kann die Verarbeitung der schnittig geformten Karosserie nicht ganz halten. Die Motorhaube des Testwagens saß schief – die Kunst der Fuge beherrschen andere besser. Auch flatterte die Hinterkante der Haube bei schneller Fahrt. Weiteres Detail: Die Schiebetür auf der rechten Seite rauschte nicht ganz so elegant ins Schloss wie ihr aufpreispflichtiges Pendant linkerhand.

Womit wir beim Laderaum angekommen wären, um den es beim Kastenwagen schließlich geht. Bei der hier getesteten XL-Ausgabe des Vito mit langem Radstand misst er in der Länge genau zweisiebzig, im Vergleich zu ähnlich gebauten Transportern ist dies nicht üppig, ebenso wie das Volumen von 5,7 m³ – eine Folge des langen Vorbaus. Zum Ausgleich ➤

MESSWERTE

Beschleunigung	
0 – 50 km/h	4,9 s
0 – 80 km/h	9,4 s
0 – 100 km/h	14,1 s
Höchstgewchwindigkeit	176 km/h

Testverbrauch gesamt	
minimal	9,0 l
maximal	13,6l
Teststrecke beladen	10,1 l
Testverbrauch gesamt	10,9 l

Innengeräusche	
Stand	62 db(A)
50 km/h	64 db(A)
80 km/h	65 db(A)
100 km/h	68 db(A)
130 km/h	73 db(A)
Vmax	- db(A)

Vito/Viano: **Mercedes legt schon nach**

„Wir wollen Maßstäbe setzen", so Transporter-Chefentwickler Georg Weiberg von Mercedes-Benz. Doch genau das will ein nicht ganz unbekannter Transporterhersteller aus Hannover ebenfalls mit einer neuen Modellreihe. Deshalb legt die Marke bei der Doppelbaureihe Vito/Viano bereits kurz nach dem Start nach. Bereits angekündigt war das mittlere Hochdach mit einer Fahrzeuggesamthöhe von etwa 2,100 mm. Ebenso hatte Mercedes bereits als CDI-Spitzenmotorisierung einen V6 avisiert, der jedoch erst im PKW mit Stern starten wird.

Damit nicht genug, die Entwickler greifen bereits jetzt in die Serie ein. Die Leistung des mittleren CDI-Motors steigt von 80 kW (109 PS) auf 85 kW (115 PS), das maximale Drehmoment klettert parallel von 270 auf 280 Nm. Als Sonderausstattung der Dieselmotoren folgt im Herbst analog zu den PKW ein Partikelfilter.

Auch bei den Benzinern ist eine Änderung in Sicht: Beim stärksten Motor bleibt es zwar bei der Leistung von 160 kW (218 PS). Doch ab Herbst dient ein stämmiger neuer V6 mit 3,7 Liter Hubraum als Grundlage. Macht mit 325 Nm auch mehr Mumm.

Der schwächere Benziner (3,2 Liter, 140 kW/190 PS) bleibt unverändert.

Mercedes-Benz reagiert überdies auf die Kritik am zu hohen Geräuschniveau: „Wir stopfen alle Löcher", so Weiberg zu mehr Geräuschdämmung zwischen Motorraum und Fahrerhaus. Hinzu kommen optimierte Getriebelager sowie beim Viano ab Frühjahr eine dämmende Unterschale für den Motor.

www.truck-and-bus.com

Gebrauchte Nutzfahrzeuge im Internet

Großbritannien
Niederlande
Frankreich
Italien
Spanien
Portugal
Griechenland
Türkei
Bosnien
Kroatien
Moldawien
Serbien
Ungarn
Bulgarien
Rumänien
Russland
Ukraine
Slowenien
Slowakei
Tschechien
Polen
Litauen
Lettland
Estland
Finnland
Dänemark
Schweden
Norwegen

Die Internet-Plattform von:

KFZ anzeiger
BUS fahrt
MOT BAU

www.truck-and-bus.com

Der heißeste Vito mit Dieselmotor: mit 150 Pferdestärken ein echter Schnell-Transporter.

hat sich Mercedes einen Trick einfallen lassen: Auf Wunsch ragt der Laderaum im unteren Bereich 20 cm weit ins Fahrerhaus unter die Sitze hinein. Das stört dort wenig und schafft den notwendigen Platz zum Transport langer Gegenstände.

Auch sonst lässt sich die Marke mit dem Stern als Profi unter den Nutzfahrzeugherstellern nicht lumpen: Es gibt reichlich Türkombinationen, die Zentralverriegelung schaltet den Laderaum separat, kräftige Zurrösen halten die Ladung an ihrem Platz, wahlweise kommt ein Holzboden zum Einsatz, auf Wunsch mit eingelassenen Zurrschienen. Dieser Boden gehört zusammen mit Zurrschienen an der Seitenwand und den passenden Gurten zum empfehlenswerten Cargo-Paket, dass vorschriftsmäßig gesicherte Transporte erleichtert. Selbst die Ladekante fällt für einen Hecktriebler angenehm niedrig aus – dieser Transporter macht seinem Namen durchaus Ehre. Vorsicht jedoch bei 270-Grad Hecktüren: Bei 180 Grad Öffnungswinkel fehlt ein Feststeller, bei voller Öffnung schlagen sie gegen die geöffneten Schiebetüren. Plus: Die stabilen Scharniere arbeiten ohne Fett, der Griff zum Aushängen der Bügel führt hier mal nicht zu verschmutzten Fingern.

Unter dem Strich sind am neuen Vito nur Details auszusetzen, die das Gesamtbild nicht wirklich stören. Der Vito ist der Mercedes unter den Transportern, allerdings auch im Preis. Rot und wild gebärdet sich dieser spezielle Transporter, er will gebändigt werden, was aktiven Fahrern Spaß bereiten sollte. Aus Freude am Fahren – wär's nicht der Werbespruch der falschen Marke, zum Vito 115 CDI käme er gerade recht.

RANDOLF UNRUH