



Grüne Minna

Wenn der übliche Mercedes Vito zu knapp ausfällt, wie wär's mit einem Hochdach? Dazu passt bestens die mittlere Motorisierung 1 1 1 CDI.

Das Hochdach schmiegt sich mit einer Biegung an die Karosserie.



Nun aber mal halblang: Die mittellange Ausgabe des Mercedes Vito hat ihren besonderem Reiz. 20 cm mehr Ladelänge oder, anders formuliert, eine zehn Prozent größere Ladefläche kann der von Haus aus innen knapp geschnittene Vito gut gebrauchen. Gleichzeitig bleibt der mittelgroße Vito annähernd so handlich wie sein kleiner

Bruder: Der Radstand ist identisch, das bedeutet trotz knapp 5 m Außenlänge nur 11,8 m Wendekreis – prima.

Wer noch mehr Platz benötigt, stößt zunächst auf den extralangen Vito. Der aber dreht nicht mehr so gelenkig auf der Hinterhand und 5,2 m Länge bereiten bei der Parkplatzsuche Probleme. Der Ausweg heißt Hochdach: Wie auch privat bei einem Reihenhaus, so geht man beim Vito bei knapper Grundfläche gern ein Stockwerk nach oben. Macht in diesem Fall ein Wachstum von rund 40 cm auf 2,3 m Höhe und 6,5 m³ Ladevolumen, also 1,3 m³ mehr als bei der gleich langen Flachmann-Ausgabe. Zum echten Volumenfahrzeug entwickelt sich der Vito auch dann nicht, dafür läuft die Karosserie nach oben hin zu schlank aus, für einen richtigen Raumkreuzer ist das Ladeabteil

überdies zu kurz geraten. Außerdem wirkt manche Linie gewöhnungsbedürftig. Während besonders der Vito ansonsten unter den Transportern die schnittige Keilform verkörpert, muss sich das Hochdach jetzt mit der nach hinten abfallenden Dachlinie arrangieren, was optisch nicht recht gelingen will.

Ästheten werden sich auch daran stören, dass Motorhaube und Frontscheibe einerseits sowie die Stirn des Hochdachs andererseits unterschiedliche Winkel bilden. Andererseits stehen dem Mercedes die hohen, bis ins Dach hinein reichenden und getönten Fenster der Heckflügeltüren bestens.

Doch Optik ist bei einem Kastenwagen weniger gefragt als Praxis. Und da fallen zum Beispiel Heckflügeltüren ins Auge, deren Scharniere ohne eine Fettschicht

Macht weit das Tor: große Scheiben
in den weit aufragenden Hecktüren,
wahlweise zwei seitliche Schiebetüren.



Der Mittelsitz dient nur als Notsitz –
oder als Ablage: hier klappbar in der
Rückenlehne

Dicker Pluspunkt: Prima Komfort und bestens dosierbare, kraftvoll zupackende Scheibenbremsen

auskommen, in die man zum Ausklinken der Tür in die 180-Grad-Position woanders meist unweigerlich hineingreift. Oder die zwar schlichte, aber sinnvolle Auskleidung der Ablage oberhalb des Fahrerhauses.

Die Schiebetüren des Testwagens glitten so leichtgängig ins Schloss, wie man sich das wünscht. Allerdings gehen sie auf Konfrontationskurs mit den Heckflügeltüren, falls die im 270-Grad-Winkel offen stehen.

Der Einrichtung des Laderaums ist eine Frage der Intentionen des Besitzers: Trennwand oder Gitter (eines von beiden sollte möglichst aufpreisfrei sein), Holzfußboden, Schienen-Befestigungssystem – die Aufpreisliste gibt einiges her, was den Vito maßgerecht zuschneidert. Doch weshalb so kompliziert? Der kluge Mann wählt die passende Trennwand und greift zum Ausstattungspaket Cargo: Dazu zählen ein Holzboden mit Lastschuttschienen, Zurrschienen in der Seiten-

wand und eine Handvoll Zurrgurte, gleich mit den passenden Ösen versehen. Kostet rund 500 Euro und klärt das häufig vernachlässigte Thema professioneller Ladungssicherung, zu dem Mercedes beim Kastenwagen ohnehin besonders kräftige und große Zurrösen im Boden beisteuert.

Falls der Käufer eines langen und hohen Vito nicht gerade überwiegend Schaumstoff transportiert, empfiehlt sich überdies die Auflastung von 2,77 auf 2,94 t Gesamtgewicht, gleichzeitig verbunden mit einer Erhöhung der Achslasten. Hintergrund: Die Nutzlast von 800 kg fällt in der leichteren Variante für viele Gelegenheiten doch etwas knapp aus. In ►

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.993 mm
Gesamtbreite	1.906 mm
Gesamthöhe	2.328 mm
Radstand	3.200 mm
Wendekreis	11.800 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.259/985 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.630/1.396 mm
Laderaum über Fahrbahn	562 mm
Spurweite vorn/hinten	1.630/1.630 mm
Leergewicht Testwagen	1.970 kg
Nutzlast	800 kg
zGG	2.770 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.470/1.470 kg
Anhängelast (12 % Steigung)	2.000 kg
zul. Zuggesamtgewicht	4.770 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader (variable Turbinengeometrie) und Ladeluftkühlung, vorn längs eingebaut, Direktspritzung 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

Getriebe/Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Schaltung im Armaturenbrett, Übersetzungen: 5,0/2,83/1,79/1,26/1,0/0,80/R.-Gang 4,57, Übersetzung Antriebsachse 3,73, Antrieb auf die Hinterräder

Fahrwerk

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

Bremsen: Vorn und hinten Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser 300/296 mm, vorn innenbelüftet, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ASR, elektronisches Stabilitätsprogramm; mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Reifen: 195/65 R 16 C auf Rädern 6 J x 16

Füllmengen/Elektrik

Tankinhalt: 75 l

Motoröl mit Filter: 8,5 l

Batterie: 12 Volt/100 Ah, Lichtmaschine 200 A

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel verschleißabhängig, Intervall-Minimum 30.000 km

Garantie: Gewährleistung zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung



Im Wettbewerb um die Zahl der Kontrollleuchten hat der Vito die Nase vorn. Ansonsten geht's nüchtern zu.

den Auflastungskosten von 450 Euro sind gleich breitere Reifen und Felgen enthalten.

Die kann der Vito aus Gründen der Tragfähigkeit gebrauchen, der Fahrtsicherheit wegen benötigt er sie nicht. Wie an der Schnur gezogen zieht er um Biegungen, verzeiht gutmütig auch mal zu hohes Tempo und andere Fahrfehler. Man muss schon schneidig unterwegs sein, bis es aus Richtung Reifen quietscht. Vom Eingriff des serienmäßigen ESP ganz zu schweigen – das bleibt, von extremem Rowdytum mal abgesehen, nassem oder sonstwie rutschigem Geläuf vorbehalten. Wenn die Elektronik regelnd eingreift, ist Ausbrechen und Übersteuern verboten – ESP lässt den Transporter untersteuern, für die meisten Fahrer die harmlosere Variante als akute Schleudergefahr. Dann wären da noch die Bremsen, Scheiben rundum, bestens dosierbar, kraftvoll zupackend und mit Bremsassistent ausgerüstet – alles zusammen vorbildlich.

Der Komfort ist für einen Transporter seines Schlages ebenfalls prima. Zwar federt der Vito vollbeladen auf groben Unebenheiten sehr tief ein und wippt etwas nach, doch insgesamt benimmt er sich leer wie beladen ausgesprochen verbindlich und umgänglich – ein Mercedes eben, der sich auf ein aufwändiges Fahrwerk stützt.

Dieses Fahrwerk verkraftet zurzeit Motorleistungen bis 218 Pferdestärken – im hier getesteten Vito 111 CDI kommt mit 109 PS exakt die Hälfte dieses Rudels zum Einsatz. Von Schwäche kann dennoch nicht die Rede sein, im Gegenteil. Der Diesel zieht dank gekonnter Übersetzungen von angetriebener Hinterachse und Sechsgang-Schaltgetriebe bereits knapp über Leerlaufdrehzahl tatkräftig

los. Bei etwa 1.500/min brummelt er etwas unwillig, lässt aber nicht locker. Ab 2.500 Umdrehungen wird der Ton dann heller. Unangenehm wird der Motor, das ist auch von den anderen Vito-Triebwerken bekannt, ab etwa 3.000 Touren. Dann schnarrt es, dröhnt es, wird es einfach laut. Ab knapp 130 km/h geht es deshalb recht ungemütlich im Vito zu.

Gut also, dass sich Vito-Fahrer bei typischen Einsätzen rund um den Kirchturm und im Überlandverkehr in ganz anderen Drehzahlregionen aufhalten. Die sind für einen Transporter erstaunlich niedrig: 1.500 bis 2.500 Touren reichen selbst mit dem beladenen Hochdach-Vito völlig aus, wenn sich nicht gerade ein deftiger Berg in den Weg stellt. Der Testwagen stand gut im Futter, beschleunigte in nur 16,6 Sekunden von null auf 100 km/h und rannte mit 159 km/h deutlich schneller als die Werksangabe von 149 km/h.

MESSWERTE

Beschleunigung

0–50 km/h	5,0 s
0–80 km/h	11,0 s
0–100 km/h	16,6 s
Höchstgeschwindigkeit	159 km/h

Innengeräusche

Stand/50/80 km/h	60/62/68 dB(A)
100/130 km/h/Vmax	73/76/82 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal	9,1 l/100 km
Verbrauch maximal	11,0 l/100 km
Teststrecke beladen	9,1 l/100 km

Testverbrauch gesamt

Verbrauch Ø	10,1 l/100 km
-------------	---------------

Ø = Durchschnitt

Dicker Minuspunkt: Die serienmäßigen Außenspiegel müssen ohne Weitwinkelfeld auskommen.

Diese Harmonie aus Motor, Getriebe und den dazugehörigen Übersetzungen führt zu einem angenehm niedrigen Verbrauch: Auf der standardisierten Redaktions-Hausstrecke kam der Testwagen mit nur 9,1 l/100 km aus – trotz des Hochdachs der Bestwert von sämtlichen drei geprüften Vito-Dieselvarianten. Auch auf schnellen Autobahnetappen profilierte sich der grüne Testwagen: Stuttgart-München kostete bei freier Strecke und schwerem Gasfuß exakt 11 l.

Der angenehme Antriebstrang – von der Geräusentwicklung mal abgesehen – sowie das gleichermaßen sichere wie komfortable Fahrwerk sind beste Voraussetzungen für eine entspannte Fahrweise. Das Fahrerhaus spielt dabei mit. Zwar schränkt die aufpreispflichtige Trennwand den Verstellbereich des Fahrersitzes im Vergleich zum Kombi deutlich ein, doch mittelgroß gewachsene Vito-Lenker finden in alle Richtungen genug Platz. Langbeiner freuen sich speziell über den ungewöhnlich weiträumigen Fußraum – hier ist nur der Ansatz eines Radkastens spürbar.

Wobei der Beifahrer auf der linken Hälfte des Doppelsitzes die Lage ein wenig anders betrachtet: Er muss seine Gliedmaßen irgendwo zwischen Getriebetunnel und dem Schalthebel in der Mitte der Armaturentafel zusammenfalten, beileibe kein Vergnügen.

Die Bedienung wiederum ist überwie-

gend Mercedes-typisch funktionell, bis hin zur platz sparenden Fußfeststellbremse, deren Pedal sich nun, im Unterschied zum Vorgänger, ohne Verrenkungen bedienen lässt. Ebenfalls gewohnt bei Mercedes, für Transporter aber nicht selbstverständlich: Die Heizung verdient sich ein besonderes Lob. Bereits wenige Meter nach dem Kaltstart schaufelt das Gebläse Wärme in die Kabine. Eine neutrale Bewertung verdiente sich die Verarbeitung: Die Spaltmaße der Motorhaube sind ein wenig individuell geraten, Schnarrgeräusche aus dem Armaturenbrett sollten nicht sein. Aber Verkleidungen und Kunststoffpartien saßen wie angegossen.

Ein dicker Minuspunkt sei nicht verschwiegen, zumal er nicht zur ansonsten vorbildlichen Sicherheitsausrüstung des Vito passt: Die Außenspiegel müssen ohne Weitwinkelfeld auskommen – für den Fahrer eines Kastenwagens ohne hintere Seitenfenster eine Zumutung. Kurios: Die gegen Aufpreis erhältlichen elektrisch verstellbaren Außenspiegel verfügen links wie rechts jeweils über Gläser mit Weitwinkelelementen, die manuell einstellbaren Spiegel dagegen nicht. Mit dem Erfolg, dass sich Fahrer von Kastenwagen zum Beispiel mühsam rückwärts aus Einfahrten tasten müssen, beim Spurwechsel weit mehr Aufmerksamkeit gefordert ist als notwendig.

Den ansonsten generell guten Ein-



Kollisionskurs: Öffnen die Hecktüren im Winkel von 270 Grad, dann nehmen die Schiebetüren daran Anstoß.

druck des Kastenwagens kann dieses Detail jedoch nicht verwischen.

Ist doch der Vito 111er mit Hochdach zwar innen etwas knapp geraten, aber nicht nur wegen seines Hochdachs in vielen Punkten herausragend: Sicher, funktionell, und dank günstigem Verbrauch und langen Wartungsintervallen sehr wirtschaftlich. Nun mal halblang. Aber dabei bitte vollhoch.

RANDOLF UNRUH