



Mercedes Vito 110 CDI Blue Efficiency

**Äußerlich fast ganz der Alte: Wer die neue Vito-Generation erkennen will, muss zweimal hinschauen.**

## Seine Effizienz

Er ist sparsam, fahrsicher und komfortabel, dazu ausreichend flink: Der rundum überarbeitete Vito entpuppt sich als sympathischer Arbeitskollege.

**D**er Lieblingsbegriff der Autohersteller heißt zurzeit Effizienz. Ob Motoren, Getriebe oder ganze Autos: Alles hat gefälligst effizient zu arbeiten. Man sieht sie förmlich vor sich: drahtige Karosserien mit Muskeln an den richtigen Stellen und keinem Gramm Fett am Körper. Nach Möglichkeit unterwegs im Sparmodus und doch stets höchst leistungsbereit.

Ein Mercedes ist gegen ein gewisses Aufgeld – beim Vito Kastenwagen netto 250 Euro – noch effizienter als effizient. „Blue Efficiency“ heißt das Stichwort beim jüngst renovierten Vito. Dahinter steckt eine Technik, die in Transportern ihresgleichen sucht: Zu neuen Dieselmotoren und neuen Getrieben gesellt sich ein Sparpaket mit Start-Stopp-Einrichtung. Mit nur 7,7 l/100 km soll der ge-

wöhnliche Vito 110 CDI im Normmix auskommen, mit Blue-Efficiency-Paket verspricht der Mercedes gar einen Verbrauch von 7,4 l/100 km.

Mercedes-Benz gibt sich redlich Mühe, die Motoren sind sehr langhubig ausgelegt. Zwei Nockenwellen mit Rollenschlepphebeln für vier Ventile pro Zylinder, Siebenloch-Einspritzdüsen und geregelte Nebenaggregate von der Öl- über die Kühlwasserpumpe und die Ölspritzkühlung der Kolben bis zur Lichtmaschine versprechen Sparsamkeit. Gleiches gilt für das weit gespreizte Getriebe und eine lange Gesamtübersetzung – bei Höchstgeschwindigkeit dreht die Maschine kaum mehr als 3.000 Touren. Und auch wenn der Begriff Blue Efficiency nur mühsam über die Zunge geht, zum Effizienzpaket zählen mit

Start-Stopp-Anlage, Leichtlaufreifen, geregelter Servopumpe der Lenkung und Schaltpunktanzeige verlockende Details.

Verbrauchsnormen sind eine Sache für sich, beim Vito aber kommt die Realität dem Versprechen vom Prüfstand nahe: Mit 8,2 l/100 km umrundete der voll ausgeladene Testwagen die standardisierte Redaktionsstrecke – Rekord für diese Fahrzeugklasse. Die Abweichung von der Norm ist einfach zu erklären: Der Vito ging als aufgelasteter 3,05-Tonner auf Tour und rollte der Jahreszeit gemäß auf Winterreifen. Auch stellte sich der Motor nicht bei jedem Ampelhalt automatisch ab: Die Temperatur pendelte um null Grad, doch bei Minustemperaturen läuft der Diesel durch. Dazu sind in der Norm weder deftige Steigungen noch Vollgasetappen vorgesehen.



**BLUE EFFICIENCY**

Auch abseits des offiziellen Testprogramms entpuppte sich der Vito als Knauer: Wer ihn leer fährt, hat bei angepasster Fahrweise eine Sieben vor dem Komma. Und selbst wenn der Mercedes rücksichtslos über die Autobahn gepeitscht wird, überschreitet er die 10-l-Marke nur knapp.

**Blick aufs Detail.** Dank Ausgleichswellen für die Maschine, niedriger Drehzahlen und verbesserter Geräuschdämmung ist der Vito für einen Transporter sehr gesittet unterwegs. Im Extremfall tourt die



**Die Fahrerkabine ist eher knapp bemessen, doch mit hochwertigen Materialien robust und wohnlich ausgeschlagen.**

Maschine zwar hoch hinauf bis 4.500 Umdrehungen, doch fühlt sich der Diesel zwischen knapp unter 1.500 und etwa 3.000 Umdrehungen am wohlsten. Er ist kein Ausbund an Temperament, zieht aber zuverlässig und überaus geschmeidig fast aus Leerlaufdrehzahl. Einzig bei 1.200 Umdrehungen markiert er mit einem unwilligen Brummen, dass es genug ist mit den Niedrigdrehzahlen.

Widerspenstiger arbeitet das markentypisch etwas harte Schaltgetriebe, das mag sich nach einigen zehntausend Kilometern geben. Aber die Abstimmung passt: knackig kurzer Erster, langer Sechster, dazwischen große aber nicht übertriebene und vor allem harmonische Gangsprünge. Schaltorgien wären falsch, sie bringen nur Hektik ins Spiel. In der Ruhe liegt die Kraft, sie reicht beim Vito mit Einstiegsmotorisierung auch für Autobahnetappen, sofern keine Termine drücken und die Last nicht übertrieben wird.

Wer es eilig hat, greift ohnehin zu stärkeren Ausführungen. Das passende Terrain für den 110er ist die erweiterte Kurzstrecke, vor allem mit Effizienzpaket. Die Start-Stopp-Vorrichtung funktioniert ausgezeichnet: Kaum steht der Vito an der Ampel, schon schaltet der Motor ab. Die

Kupplung ist beim Wechsel auf Grünlicht noch nicht einmal durchgetreten, da läuft der Diesel bereits wieder. Während des automatisierten Startvorgangs funktionieren Licht, Gebläse und auch das Radio ohne lästige Unterbrechung. Mercedes geht auch gegen Drückeberger vor: Zwar lässt sich die Start-Stopp-Anlage per Tastendruck abschalten, doch beim nächsten Start aktiviert sie sich automatisch wieder.

**Auch abseits des offiziellen Testprogramms gilt: Wer den Vito leer fährt, hat bei angepasster Fahrweise eine Sieben vor dem Komma.**

**Fast sportlich.** Neben dem Antrieb haben die Mercedes-Entwickler auch das Fahrwerk runderneuert. Beladen und teilbeladen federt der Vito ausgesprochen verbindlich, trotzdem vermeidet er das etwas schaukelige Fahrverhalten seines großen Bruders Sprinter. Der Vito liegt präzise und angenehm straff, fast sportlich auf der Straße. Er taucht bei schnellen Kurven nicht ein, die Lenkung gehorcht stets

**TECHNISCHE DATEN**

**Motor**

Wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, längs eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnräder und Kette, vier Ventile pro Zylinder, zwei Ausgleichswellen. Bohrung/Hub 83,0/99,0 mm, Hubraum 2143 cm<sup>3</sup>, Leistung 70 kW (95 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 1.400–2.400/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach EU 5.

**Antriebsstrang**

Mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 5,08/2,61/1,52/1,0/0,79/0,68, R.-Gang 4,72, Übersetzung Antriebsachse 3,73. Antrieb auf die Hinterräder.

**Fahrwerk**

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, untere Dreieckslenker, Stabilisator. Hinten Schräglenkerachse, Miniblock-Schraubenfedern. Reifen 205/65 R 16 auf Rädern 6,5 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

**Bremsen**

Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, Durchmesser vorn/hinten 300/296 mm, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

**Elektrik**

Batterie ..... 12V/74Ah  
Lichtmaschine ..... 120A

**Füllmengen**

Tankinhalt ..... 75 l  
Ölinhalt mit Filter ..... 9,0 l

**Wartung/Garantie**

Wartung: Ölwechsel-Intervall nach Anzeige ca. 30.000 km/2 Jahre, Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, zwei Jahre Mobilitätsgarantie.

**Preis**

Mercedes Vito 110 CDI ..... 23.500 Euro\*  
\*ohne Mehrwertsteuer

**Maße und Gewichte**

Länge x Breite x Höhe . . . 4.763 x 1.906 x 1.902 mm  
Radstand . . . . . 3.200 mm  
Wendekreis re/li. . . . . 11,8/11,8 m  
Breite/Höhe Schiebetür. . . . . 985/1.259 mm  
Breite/Höhe Hecktür . . . . . 1.396/1.264 mm  
Laderaum über Fahrbahn . . . . . 556 mm  
Laderaum (L/B/H) . . . . . 2.624/1.650/1.411 mm  
Breite zw. den Radkästen . . . . . 1.277 mm  
Ladevolumen . . . . . 5,2 m<sup>3</sup>  
Spurweite vorn/hinten . . . . . 1.630/1.630 mm  
Leergewicht Testwagen . . . . . 1.890 kg  
Nutzlast . . . . . 1.315 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht . . . . . 3.205 kg  
Zul. Achslast vorn/hinten . . . . . 1.550/1.550 kg  
Anhängelast bei 12 % Steigung . . . . . 2.000 kg  
Zul. Zuggesamtgewicht . . . . . 4.600 kg



Der Laderaum gewinnt durch eine Verlängerung an Platz. Aufgelastet stemmt der Vito fast 1,2 t.

aufs Wort und vermeidet doch um die Mittellage jede Nervosität. Dazu fährt er sich narrensicher, erst auf rutschigem Parkett bekommt das ESP Arbeit. Nur leer reagiert der Vito etwas unwirsch auf kurze Bodenunebenheiten – die wirksamsten Regelsysteme stoßen an Schranken, ruht kein Gewicht auf der Antriebsachse. Beladen wühlt sich der Vito dagegen zuverlässig durch Eis und Schnee.

Der Fahrer sitzt also im Vito gelassen hinter dem Steuer, wie es sich für einen Mercedes gehört. Das Umfeld trägt dazu bei: Da wären die ausgezeichneten neuen Außenspiegel mit perfektem Blickfeld dank Weitwinkelgläsern links wie rechts. Eine wirksame Heizung und Lüftung, gutes Licht auch mit den konventionellen Scheinwerfern, reichlich sinnvolle Ablagen und rundum qualitativ hochwertige Materialien in guter Verarbeitung machen das Leben an Bord angenehm. Weniger ins Gewicht fällt dagegen die neue Klaviatur der Tasten auf der Mittelkonsole.

Sitzriesen geraten im knapp geschnittenen Fahrerhaus allerdings etwas in Bedrängnis: Trotz Höhenverstellung von Lenkrad und Fahrersitz passt ihnen die Sitzposition nicht so recht. Auch ist es mit dem Seitenhalt nicht weit her. Und wer um die zwei Zentner auf die Waage bringt, der spürt durch das Sitzpolster unangenehm den Sitzrahmen.

**TESTERGEBNIS**

**Beschleunigung**

0–50 km/h ..... 5,4 s  
0–80 km/h ..... 12,2 s  
0–100 km/h ..... 19,2 s

**Elastizität**

60–80 km/h (IV/V) ..... 5,2/7,2 s  
60–100 km/h (IV/V) ..... 11,9/15,6 s  
80–120 km/h (VI) ..... 22,6 s

**Kraftstoffverbrauch**

Teststrecke beladen ..... 8,2 l/100 km  
Testverbrauch min./max. . . 8,2–10,3 l/100 km

Höchstgeschwindigkeit. . . . . 158 km/h  
Innengeräusche Stand/50/100 km/h . . . . . 57/64/70 dB(A)

Mehr als 2,4 m Ladelänge wie andere Transporter seines Formats erreicht der Vito nur partiell, wenn im unteren Bereich ein blecherner Kasten als Verlängerung nach vorn ins Fahrerhaus reicht, der dort wiederum Platz wegnimmt. Stichwort Blech: Langstreckenfahrer würden sich auch über die Option einer verkleideten Trennwand freuen, das nackte Stahlblech ist wenig wohnlich und im Winter kalt. Als Vorbild kann in diesem Punkt der Sprinter dienen.

Doch mit Effizienz hat dies schon längst nichts mehr zu tun. Sie beweist der Vito 110 CDI vor allem mit neuem Motor und Getriebe. Er ist tatsächlich durchweg im Sparmodus unterwegs und dabei im Rahmen seiner Möglichkeiten stets leistungsbereit.

**RANDOLF UNRUH**

DOLL

## Panther auf der Straße

Der Fahrzeugbauer Doll, Oppenau, setzt mit seinem neuen 7-Achser Vario S7E-S2 auf hohe Nutzlast (88 t) und beste Traktion. Maßgeblichen Anteil hat die Fahrwerk-Technologie Doll panther mit geteilten und hydraulisch gefederten Achsen mit 12 t Achslast. Das Rad steht durch die senkrechte Konstruktion des Hydraulikstempels immer sauber auf der Straße, der Stempel bewegt sich nicht in Fahrtrichtung, ist geringer beansprucht und wartungsfrei. Die Lenkung mit 55 Grad Einschlag an der siebten Achse und die über einen getrennten Kreislauf gelenkten vorderen beiden Achsen sorgen für hohe Manövrierfähigkeit und schonen die Reifen bei Kurvenfahrt.

Erste Erfahrungen beim „Big Mover“ Hegmann Transit, Sonsbeck, zeigen, dass Vario panther auch bei Autobahntempo 80 ruhig läuft und bestätigen die gute

Kurvenfahrt. Doll hat für den neuen Vario die Forderungen von Big Move aufgegriffen und unter anderem Zurrpunkte im Außenrahmen angebracht. Der kompensierende Schwannenhals und die niedrige Ladehöhe komplettieren die Features ebenso wie das stabile, verwindungsfreie Teleskop-Kastenprofil und die energiesparende LED-Beleuchtung.

ZINK

## Kompetenz aus Oberbayern

Zink Fahrzeugbau blickt auf eine über 100-jährige Geschichte zurück, seit 1978 befindet sich der Betrieb im Gewerbegebiet Landsberg-Nord an der Autobahn München-Lindau. Zahlreiche große Fuhrparks schätzen die Dienste von Zink und lassen ihre LKW hier warten und reparieren. Rahmenrichtanlage, Einbrennlackiererei sowie Hol- und Bringservice sind



Tandem-Abrollcontainer von Zink

nur Auszüge aus dem Firmenportfolio. Zink ist Servicepartner von MAN und liefert für mehr als ein Dutzend von Komponentenlieferanten einen umfassenden Service unter anderem für Meiller, Knorr, Wabco und HMF.

Als Fahrzeugbauer hat sich Zink einen Namen mit Sonderlösungen gemacht, kundenspezifische Ladekranaufbauten und Festaufbauten sind die Spezialität. Vor kurzem wurde ein vielseitiger Tandem-Abrollcontainer mit 14 t Nutzlast gebaut.

## KIT *small* Die leichte Pritsche für alle Typen.



The German Art of Engineering.

Seit 1995 ist TSE in der schweren Klasse zu Hause. Diese langjährige Erfahrung haben wir jetzt in unser neues Produkt KIT *small* eingebracht: Schweres know-how für eine leichte Pritsche. Die leichte Pritsche KIT *small* passt auf jedes am Markt verfügbare Fahrzeug von 3,5 t - 7,5 t zGG.

Das modulare Baukastensystem von KIT *small* macht jede vorstellbare Anwendung und Dachvariante möglich.



Die Pritsche wird komplett geliefert, inklusive Stirnwand, Mittelrungen und eloxierten, abnehmbaren Aluminium Bordwänden 400 mm hoch.



Unterbau ohne Querzüge – kein Hindernis für Räder!



Eckrungen vorne aus feuerverzinktem Stahl zur Aufnahme des Geräteträgers oder Verdeckgestells

TSE · Bei der Mühle 4 · D-72365 Ratshausen · Fon 0 74 27/92 33-0 · Fax 0 74 27/92 33-75 · Email [verkauf@tse-trailersystems.de](mailto:verkauf@tse-trailersystems.de)

[www.tse-trailersystems.de](http://www.tse-trailersystems.de)