



Mercedes-Benz Vito 113 CDI Blue Efficiency

Blau gemacht

Straffe Formen, gewöhnungsbedürftige Silhouette: der aktuelle Vito mit Hochdach und Blue-Efficiency-Sparpaket

Die mittlere Motorisierung des neuen Vierzylinders ist ein Fall für alle Lebenslagen. Sie verbindet Mumm mit Sparsamkeit.

Blau ist die Farbe des klassischen Arbeitsanzugs. Blau haben die Autohersteller zur Farbe der Sauberkeit ernannt („Blue Efficiency“). Für einen Kastenwagen mit umweltschonender Antriebstechnik ist blauer Lack deshalb so etwas wie ein naturgegebenes Farbleid.

Dem Allrounder Mercedes Vito 113 CDI steht es gut. Die dezent aufgefrischte Karosserie sitzt auch nach acht Jahren straff, fast sportlich. Dass der Rundbogen entlang der Kante des Seriendachs nicht ganz mit dem Hochdach und der schrägen Frontscheibe harmoniert, man sieht es einem Transporter nach. Er soll nicht

mit einem Beau à la Mercedes CLS wetteifern, er muss ganz handfeste Ansprüche erfüllen. Das macht der Vito anständig: Er schultert knapp 1 t Nutzlast. Unter dem Hochdach beträgt das Volumen 7,4 m³. Dank Verlängerung bis unter die Vordersitze darf schlankes Transportgut knapp 3 m messen. Die Ladekante ist

niedrig, die Zurrösen sind stabil. Obacht beim Beladen: Wählt der Käufer die 270-Grad-Heckflügeltüren, geraten sie mit der offenen Schiebetür auf Kollisionskurs. Andere Transporter verrichten ihren Job jedoch mindestens genauso gut, deshalb muss der Vito mit weiteren Vorzügen aufwarten.

Einer lauert seit der jüngsten Überarbeitung unter der flachen Motorhaube. Der kompakte Diesel mit knapp 2,2 l Hubraum ist inzwischen sogar bis in die feine S-Klasse vorgedrungen. Im 113er Vito leistet die vielseitige Maschine 100 kW (136 PS), auch das maximale Drehmoment von 310 Nm ist nicht von Pappe. Mit diesen Daten versucht sich der Vito als Alleskönner.

Er nimmt Autobahnen mit bis zu 170 Sachen unter die Räder und ist sich nicht zu schade für Stop-and-Go-Betrieb auf Kurzstrecken.

Der Motor schaltet auf Pause. Hier unterstützt ihn optional das Blue-Efficiency-Paket mit Start-Stopp-Einrichtung, Schaltanzeige, geregelten Nebenaggregaten und Leichtlaufreifen. Das funktioniert prächtig, der Motor startet bei grüner Ampel so schnell, wie er zuvor bei Rot ausgegangen ist. Innerorts spart sich der Vito damit laut Norm um rund einen halben Liter nach unten. Wer erlebt, dass der Motor während einer Stadtdurchquerung zehn oder zwanzig Mal auf Pause schaltet, der glaubt's auf Anhieb.

Ohnehin hat Mercedes den Vito 113 CDI auf schwäbische Sparsamkeit getrimmt. Der Antrieb zum Beispiel ist nochmals rund zehn Prozent länger übersetzt als im schwächeren Vito 110 CDI. Zusammen mit dem weit gespreizten Sechsganggetriebe führt das zu sympathischen Niedrigdrehzahlen. Bei Höchstgeschwindigkeit schnürt der Mercedes mit

wenig mehr als 3.000 Touren dahin. Tempo 100 heißen im sechsten Gang 1.900 Umdrehungen, wer auf der Landstraße zugunsten der Dynamik eins tiefer fährt, macht auch nicht viel falsch.

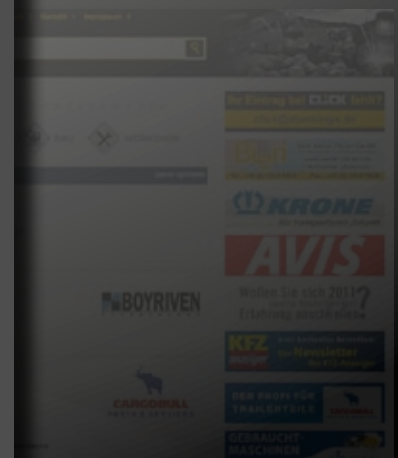
Die Fahrt mit Tourenzahlen auf LKW-Niveau klappt gut dank der ebenso kraftvollen wie elastischen Maschine. Sie fühlt sich im Bereich des maximalen Drehmoments von 1.400 bis 2.600 Umdrehungen am wohlsten. Weiter hinaufdrehen muss der Vito-Fahrer selbst bei voller Auslastung nur selten. Hier liegt ohnehin nicht seine Stärke: Oberhalb von 3.000 Touren legt der Diesel eher zäh zu. Viel weiter unter den Bereich des Top-Drehmoments sollte die Drehzahl ebenfalls nicht sacken – unterhalb von 1.200/min bricht der Motor ein, hat nichts mehr zuzusetzen.

Das bedeutet in der Praxis: passenden Gang wählen, den Motor ziehen lassen und dann den Rührhebel des etwas wider-

CLICK 2011

JETZT MIT NEUEM BEREICH
WORKSHOP
www.click-a-workshop.com

Die Suchmaschine für die Nutzfahrzeugbranche



www.click-a-truck.com



TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenaufbauweise, längs eingebaut. Abgas-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. 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 2.143 cm³, Leistung 100 kW (136 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 310 Nm bei 1.400-2.600/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 3,46. 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 12 V/74 Ah, Lichtmaschine 120 A

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 113 CDI Hochdach lang
27.708 Euro*

*ohne Mehrwertsteuer

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	5.008 x 1.906 x 2.329 mm
Radstand	3.200 mm
Wendekreis re./li.	11,8/11,8 m
Breite/Höhe Schiebetür	985/1.259 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.396/1.630 mm
Laderaum über Fahrbahn	562 mm
Laderaum (L/B/H)	2.869 x 1.650 x 1.838 mm
Breite zw. den Radkästen	1.277 mm
Ladevolumen	7,4 m ³
Spurweite vorn/hinten	1.630/1.630 mm
Leergewicht Testwagen	2.110 kg
Nutzlast	940 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.050 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.550/1.550 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.300 kg



Am Cockpit gibt es wenig zu deuteln, die Instrumente sind übersichtlich, die Lenkung arbeitet exakt.

borstigen Getriebes tunlichst ignorieren. Doch selbst wer den Vito über die Autobahn peitscht, wird nicht bestraft: Bei gut 10 l/100 km ist trotz Hochdach Schluss, mehr geht nicht. Geht der Fahrer achtsam mit dem Transporter um, revanchiert sich der Vito mit Knausrigkeit. Hochanständige Werte mit einer Acht vor dem Komma sind keine Herausforderung. Ein Testverbrauch von 8,8 l/100 km auf der gut mit Steigungen, schneller Autobahn und Stadtetappen gewürzten Redaktionsstrecke spricht für sich. Absolviert mit voller Auslastung und Winterreifen, versteht sich.

Fast zu viel der Sparsamkeit ist der Verzicht auf eine Außentemperaturanzeige in Verbindung mit dem Blue-Efficiency-Paket. Start/Stop klappt nur bei Plusgraden und der Fahrer würde bei Temperaturen um den Gefrierpunkt schon gerne wissen, weshalb die Maschine an der Ampel mal weiterläuft und mal nicht. Dafür einen Aufpreis zu verlangen, ist angesichts der Vito-Preise dreist. Ebenso übertrieben ist der Verzicht auf das Kühlwasserthermometer. Ist die Information zu viel verlangt, wann der Diesel Betriebstemperatur erreicht hat, damit man ihn rannehmen und scheuchen kann?

Das Leistungsniveau des 113ers reicht für alle Lebenslagen. Der Vito beschleunigt schneidig, rennt flott. Auf den ersten Blick wirken nur die Elastizitätswerte etwas matt ausfallen. Die Physik liefert

die Erklärung: Die Kombination aus langer Übersetzung und Hochdach hemmt den Vorwärtsdrang. Die Wiederbeschleunigung nach Tempoverlust wirkt deshalb eher müde. Daher ist auch die Kombination mit einem Anhänger mit Vorsicht zu genießen. Wenn aus 3,0 t 5,3 t werden, könnte es zäh werden.

Wer den Vito über die Autobahn peitscht, wird nicht bestraft: mehr als 10 l/100 km geht nicht.

Langstrecken absolviert der Vito auf gediegene Weise. Er rollt für einen Kastenwagen vergleichsweise leise in radio-lautstärke dahin. Mitunter gar so sanft, dass der Fahrer aus Versehen Tempolimits überschreitet. Deutlicher meldet sich der Diesel allenfalls im Stand. Rauigkeit zeigt er bei mittlerer Drehzahl und viel Gas. Generell aber geht's anderswo weit deftiger zu, Transporterfahrer sind nicht verwöhnt.

Das gilt auch fürs Fahrerhaus. Hier ist es zwar eher knapp zugeschnitten, doch wohnlich ausgeschlagen. Die ansehnlichen Materialien lassen sich auch gut anfassen, die Heizung arbeitet wirksam, es gibt viele Ablagen – ein Mercedes eben, bis hin zum typisch tackernden Blinker. Nur die Sitze bieten zu wenig Seitenhalt und bei Belegung mit Zwei-

Zentner-Menschen wirkt das neue Gestühl schon fast durchgesehen. Der Testwagen war mit einem Doppelsitz ausgestattet. Doch angesichts von Mittelkonsole und Joystick-Schalthebel ist der mittlere Platz nur Notsitz – Beifahrer kommen allenfalls im Damensitz unter, mit schräg gestellten Beinen. So bleibt der dritte Platz besser eine Ablage, ergänzt vom ausklappbaren Tisch in der Rückenlehne.

Reserven. Überzeugender sind die Beine des Vito. Federung und Dämpfung haben die Ingenieure prima abgestimmt, satt liegt er auf der Straße. Die aktuellen Schlaglochpisten ebnet er souverän ein. In der langen Variante muss man allerdings etwas auf die Verteilung der Ladung achten: Die Achslasten zeigen wenig Reserven. Die hat dafür das Fahrwerk bei Kurvenfahrt. Präzise zieht der Vito seine Bahn, bis zum ESP-Eingriff ist's weit. Mit Hochdach und dem verlängerten Über-



TESTERGEBNIS	
Beschleunigung	
0 – 50 km/h	4,6 s
0 – 80 km/h	10,2 s
0 – 100 km/h	15,8 s
Elastizität	
60 – 80 km/h (IV/V)	5,4/7,8 s
60 – 100 km/h (IV/V)	11,5/17,0 s
80 – 120 km/h (VI)	23,0 s
Höchstgeschwindigkeit	
	170 km/h
Innengeräusche Stand/50/100 km/h	
	58/64/69 db(A)
Kraftstoffverbrauch	
Teststrecke beladen	8,8 l/100 km
Testverbrauch min./max.	8,8-10,7 l/100 km

Vorsicht Kollisionskurs: Heckflügeltüren und Schiebetür geraten sich ins Gehege.

hang legt er sich spürbar in Kurven hinein, man kennt dies vom Sprinter. Die exakte Lenkung verlangt eine feste Hand. In der Endposition wirkt sie merkwürdig leicht, und der Fahrer sollte tunlichst auf dem Gas bleiben, sonst gibt's einen peinlichen Hüpfen.

Bei derlei Rangiermanövern hat der Fahrer die Umgebung dank guter Außen-

spiegel mit Weitwinkelfeldern links wie rechts bestens im Blick. Das gilt auch für Fahrten bei unangenehmem Schmuddelwetter: Die Gläser bleiben verblüffend lange sauber, selbst wenn unterwegs der schmutzige Lack des blauen Arbeitstiers längst mit einer Schmutzschicht überzogen ist.

RANDORF UNRUH

6. JAHRESTAGUNG

Trends in der Nutzfahrzeug-Industrie

- › Ausblick auf die weltweiten Märkte
- › Europäische Gesetzesvorhaben und -initiativen
- › Elektronikrends
- › Hybridfahrzeugkonzepte
- › Beispiele für Wege aus der Krise der Trailerindustrie
- › Leichtbauinnovationen

Highlight-Vorträge u. a. von:



Dr. Frank Hiller,
MAN Nutzfahrzeuge



Prof. Dr. Eike Böhm,
Mitsubishi Fuso Truck &
Bus Corporation



Dr. Jörg Zürn,
Mercedes-Benz Lkw,
Daimler



Gero Schulze Isfort,
Fahrzeugwerk Bernard
Krone



Weitere hochkarätige Sprecher von:

CERA | Daimler | Doll Fahrzeugbau | Fahrzeugwerk
Bernard Krone | HIS Automotive | IVECO | KIT |
Kögel Trailer | Landesverkehrswacht Niedersachsen |
MAN Nutzfahrzeuge | PA Consulting Group |
ZF Friedrichshafen

Datum, Ort: 22. und 23. März 2011, München
Anmeldung/Programm: www.euroforum.de/nfz