

# Von der Kette

Erst die Weltpremiere in Berlin, dann das Debüt auf der IAA und jetzt der Fahrtermin in Spanien: Der Mercedes-Benz New Vito greift zur Marktführerschaft.



Auf Angriff gebürstet:  
die New-Vito-Flotte auf  
der Driving Experience

# gelassen

**D**aïmler hatte den neuen Vito bei der Driving Experience in Spanien für erste Probefahrten auf den Asphalt gesetzt. Jetzt konnte der Vito zeigen, ob er wirklich als Angreifer auf den Thron der Wolfsburger T-Modelle taugt. Und so viel vorweg: Bei der Driving Experience zeigte sich, er hat im Kampf um die Marktführerschaft im Midsize-Transportersegment die besten Gene als Thronanwärter in die Wiege gelegt bekommen. Der New Vito kann dank hervorragendem Fahrwerkskomfort mit fahrstabiler Trimmung, elegantem und übersichtlichem Cockpit, einer vorbildlichen Fahrerplatzergonomie und intuitivem Handling sowie Bestnoten in Wendigkeit, Lenkverhalten und Fahrharmonie neue Maßstäbe setzen. Weiterhin hat der New Vito für einen Van eine hohe Wertigkeit zu bieten, wozu vor allem ein Wohlfühl-Interieur und umfangreiches Sicherheitspaket als Serienausstattung beitragen. Kurz gefasst: rundum ein fast perfektes Fahrzeug. Nur Klei-

derhaken könnte Mercedes-Benz Vans noch bei den Kastenwagenmodellen spendieren.

In Bilbao hatten die Stuttgarter eine imposante Testfahrzeugflotte aufgefahren und präsentierten damit einen interessanten Querschnitt durch die inzwischen 3. Vito-Generation, die es jetzt sowohl mit Front- als auch Heckantrieb gibt. Nicht dabei der New Vito 4x4, weil die Allradvariante erst nächstes Jahr verfügbar ist. Dafür waren auch alle Motoren für den New Vito im Angebot zu finden: die 1,6-l-Motoren OM 622 mit 88 und 114 PS (Vito 109 CDI und 111 CDI) und die 2,1-l-Motoren OM 651 mit 136, 163 und 190 PS (Vito 114 CDI, 116 CDI und 119 CDI). Allesamt 4-Zylinder-Reihendieseln.

Mercedes-Benz Vans hatte einen anspruchsvollen Rundkurs inklusive einem Besuch der Fertigungsstätte des New Vito im spanischen Mercedes-Benz-Werk Vitoria abgesteckt. Gestartet wurde direkt am Flughafen Bilbao.

## New Vito Hightechpower

Beim New Vito mit Frontantrieb kommt der Motor OM 622 in allen drei Längen sowie in den drei Gewichtsvarianten mit 2,5, 2,8 und 3,05 t Gesamtgewicht zum Einsatz. Den kompakten 4-Zylinder-Diesel mit 1,6 l Hubraum, Abgasturbolader mit variabler Geometrie und 1.600 bar Common-Rail-Direkteinspritzung gibt es in zwei Leistungsstufen: 88 PS (65 kW) und 114 PS (84 kW) bei jeweils 3.800/min mit maximalen Drehmomentwerten von 230 Nm bei 1.500 bis 2.000/min und 270 Nm bei 1.500 bis 2.500/min. Die Abgasnachbehandlung erfolgt über Abgasrückführung (AGR), Dieselpartikelfilter (DPF) und Oxikat. Derzeit gültige Abgasstufe Euro 5b+, auf künftige Euro-6-Stufe vorbereitet.

Der OM 651 kommt im New Vito mit Heckantrieb in allen drei Längen sowie in sämtlichen Gewichtsvarianten mit 2,5 t, 2,8 t, 3,05 t und 3,2 t Gesamtgewicht zum Einsatz. Den Vierzylinder mit 2,15 l Hubraum, zweistufigem Abgasturboladersystem und 1.800 bar Common-Rail-Direkteinspritzung gibt es in drei Leistungsstufen: 136 PS (100 kW), 163 PS (120 kW) und 190 PS (140 kW) bei jeweils 3.800/min mit maximalen Drehmomentwerten von 330 Nm bei 1.200 bis 2.400/min, 380 Nm bei 1.400 bis 2.400/min und 440 Nm bei 1.400 bis 2.400/min. Abgasnachbehandlung: Euro 5b+ mit AGR, DPF und Oxikat. Bei 190 PS Euro 6 zusätzlich SCR-Technologie mit Adblue.

Wartungsintervalle: OM 622 und OM 651 maximal 40.000 km beziehungsweise zwei Jahre.



## New Vito Künstliche Intelligenz

Einzigartig im Transportersegment dürfte das umfangreiche Sicherheitspaket für den New Vito sein. Allein die serienmäßige Fahrdynamikregelung umfasst adaptives ESP, Seitenwind-Assistent, ABS, ASR, die elektronische Bremskraftverteilung EBV, den hydraulischen Bremsassistent BAS, Berganfahrhilfe, automatisches Trockenwischen der Bremscheiben bei Regenfahrt, das vorausschauende Anlegen der Bremsbeläge in kritischen Fahrsituationen sowie Gurtstraffung und Fensterschließung.

Hinzu kommen der Aufmerksamkeits-Assistent, Reifendrucküberwachung und bei Order einer Anhängerkupplung die Anhängerstabilisierung TSA. Einzigartig ist im Transportersegment auch die optionale Voll-LED-Scheinwerfertechnologie beim New Vito mit adaptivem Fernlicht-Assistent, dynamischer Leuchtweitenregulierung für Abblend-, Nebel- und Autobahnlicht sowie aktivem dynamisch geregeltem Kurvenlicht. Optional sind weitere Assistenzsysteme der neuesten Generation erhältlich,

wie zum Beispiel der aktiv Park-Assistent, der selbstständig einparken kann, der Abstands-Warnassistent, der Totwinkel-Assistent, der Spurhalte-Assistent sowie Rückfahrwarner und Rückfahrkamera. Bemerkenswert auch die serienmäßigen Airbags und Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer. Die Modelle ab Vito Tourer Pro verfügen über Windowbags und Thorax-Pelvis-Sidebags vorn. Für die anderen Modellvarianten sind sie auf Wunsch verfügbar. Weiterhin sind erstmals Windowbags im Fond zu bekommen. Mit maximal acht Airbags setzt der New Vito Tourer damit neue Maßstäbe im Insassenschutz. **AS**



Touring Mixto: vorn 5-Sitzer-PKW, hinten Lastenmulle

### Nutzlastriese und Sparmodell

Die erste Wahl fiel auf den Vito-Kastenwagen 111 CDI. Ein besonders interessantes Modell mit dem Downsizing-Motor OM 622, der 114 PS und ein maximales Drehmoment von 270 Nm zu bieten hat. Der kleine Turbodiesel brachte den Vito 111 trotz einer Zuladung mit halber Nutzlast sowie Fahrer und Beifahrer überraschend agil vom Stand weg auf das gewünschte Marschtempo. Dieser Motor ist nicht nur beim Spurt mit hohen Drehzahlen in seinem Element: Er arbeitet beim wirtschaftlichen Fahren als 1,6-l-Diesel in den unteren Drehzahlbereichen von 1.500 bis 2.500/min besonders leise, ungewöhnlich laufruhig und durchzugsstark und verlangt vom Fahrer dank hoher Motorelastizität erstaunlich wenig Schaltarbeit mit dem serienmäßigen 6-Gang-Getriebe.

Dagegen muss der Fahrer beim Vito 109 CDI mit dem OM 622 in der 88-PS-Version (wurde ebenfalls mit vergleichbarer Zuladung gefahren) schon öfter zur Joystick-Schaltung greifen, um den Motor bei Laune zu halten. Auch beim Beschleunigen verstreicht deutlich mehr Zeit, bis das gewünschte Tempo erreicht ist. Doch sowohl der Vito 111 als auch der 109 rollten in Spanien bei erlaubtem Autobahntempo von 120 km/h mit nur 2.160/min im lang übersetzten 6. Gang dahin. Damit ist der

Vito-Fahrer sparsam und gelassen unterwegs. Der serienmäßige Tempomat sorgt auf komfortable Art für eine gleichmäßige Reisegeschwindigkeit mit hohen Transportleistungen.

Die Vito-Typen mit dem OM 622 sind wendige Frontriebler. Auf der Fahrt ließen sich jedoch keine störende Einflüsse wie das Zerren am Lenkrad in Kurven oder das Scharren der Vorderräder beim Anfahren feststellen. Damit empfiehlt sich der Vito mit Frontantrieb für den überwiegenden Solobetrieb und auch dann, wenn höchste Nutzlast bei niedrigen bis mittleren Gesamtgewichten gefragt ist. Unter diesen Einsatzbedingungen hat der Vorderantrieb sogar Traktionsvorteile zu bieten.

Kunden, die Priorität auf niedrigste Kosten legen, sind zum Beispiel mit dem Einstiegsmodell Vito 109 CDI gut bedient. Dieses Fahrzeug ist als Kastenwagen schon für 17.990 Euro laut Netto-Preisliste zu haben. Damit ist der New Vito sogar noch günstiger als sein Vorgänger. Außerdem kann der Frontriebler mit dem OM 622 als Nutzlastriese bis zu 1.369 kg zuladen und eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 168 km/h erreichen.

### Power für den Schwerarbeiter

Wer mehr Transporter braucht und vor allem schwer beladen oder sogar mit Anhänger unterwegs ist, der wird von den besonders wendigen Vito-Modellen mit Heckantrieb und Motor OM 651 bestens bedient. Dank zweistufiger hochaufgeladener Downsizing-Technologie ersetzt dieser 2,1-l-Turbodiesel jetzt sogar die 6-Zylinder-Dieselmotoren aus dem oberen Leistungssegment des Vorgängers.

Nach den Fahrten mit den „kleinen“ Vito-Modellen war auf den Touren mit den stärkeren Brüdern Vito 114, 116 und 119 ein deutlicher Unterschied bei den Fahrleistungen festzustellen. Schon der Vito 114 mit der Einstiegsmotorisierung legte beachtlich los. Immerhin stehen dem Fahrer 136 PS und kräftige 330 Nm zur Verfügung. Der Vito 116 setzte mit einer Leistung von 163 PS und einem maximalem Drehmoment von 380 Nm noch einiges drauf. Die außergewöhnlichen Fahrleistungen des Vito 119 mit 190 PS und einem enorm durchzugsstarken maximalen Drehmoment von 440 Nm dürfte alles in der Transporterklasse toppen.

Die starken Vitos mit dem OM 651 besitzen vor allem im niedrigen Drehzahlbereich von 1.200 bis 2.400/min eine phantastische Motor-elastizität und Fahrbarkeit. Doch der Vito kann auch beachtlich schnell spurten: Mit kräftigem Sound treibt dann der OM 651 den Vito 114 in 11,8 Sekunden von 0 auf 100



Neugierig?  
www.filterhandel-wismet.de  
Tel.: 09662 420 990 -1  
Fax: 09662 420990 -2

km/h, der Vito 116 schafft das bereits in 10,8 Sekunden, und der Vito 119 benötigt für den Sprint nur sportliche 9,0 Sekunden. Dabei zieht der Motor von der jeweiligen Einstiegs-

ANZEIGE



drehzahl an kontinuierlich bis zur Nenndrehzahl von 3.800/min hoch. Hinzu kommt eine perfekte Abstimmung des Antriebsstrangs auf eine hervorragende Fahrharmonie, sowohl mit dem serienmäßigen 6-Gang-Getriebe als auch mit dem optionalen 7-Gang-Wandler-Automatikgetriebe 7G-Tronic Plus. Letzteres wird beim leistungsstärksten New Vito serienmäßig verbaut. Bei den Höchstgeschwindigkeiten kann der New Vito spielend im PKW-Vergleich mithalten: Je nach Leistungsversion hat Mercedes-Benz Vans eine Auslegung auf 184 (Vito 114), 196 (Vito 116) und 206 km/h (Vito 119) angegeben.

Mit starken Bildern will Mercedes-Benz Vans jetzt den New Vito nach vorne treiben.

Es wird sogar im jüngsten Viral Spot „Dirty Driving“ (<http://youtu.be/VTIifjxNHEPw>) das Geheimnis um die Zeugung der 3. Vito-Generation gelüftet: Demnach soll der New Vito aus einer Begegnung zwischen Actros und S-Klasse entstanden sein. Das ist gewiss eine übertriebene Darstellung. Doch der Vito hat auf der Driving Experience gezeigt: er besitzt beste Gene als Eroberer. So heißt es – besonders für die Wolfsburger: „Aufgepasst, wenn im Rückspiegel der New Vito auftaucht“.

**Adelbert Schwarz**

Einen zweiten Fahrbericht zum Vito finden Sie in der Ausgabe 23 vom 4. Dezember 2014.



Einfaches Handling: spezieller Kameramodus fürs Anhängerkuppeln

# System Trailers

**Unsere Spezialität:  
Systeme für den Wechselverkehr**

Selbstverständlich haben wir auch ein umfassendes Angebot an Tiefkühl-, Zentralachs-, Kippsattelfahrgestellen uvm.!

## Verkauf nur an Fahrzeugbauer

Daher können wir uns auf Ihre Wünsche besonders gut einstellen und Sie haben durch uns keine Konkurrenz bei Ihrem Kunden!  
Modernste Fertigung: 65.000 m<sup>2</sup> Areal, 10.500 m<sup>2</sup> Hallenfläche, Schweißroboter, neue Montagelinie und vieles mehr!

System Trailers Fahrzeugbau GmbH · Otto-Hahn-Str. 1 · 49767 Twist  
Telefon 05936/9340-0, Telefax 9340-65, E-Mail: info@systemtrailers.de

[www.System-Trailers.com](http://www.System-Trailers.com)