

Markanter und schnörkelloser Auftritt: Der neue Vito ist unverkennbar ein Mercedes-Nutzfahrzeug.



Es grünt so grün

Optisch eine grüne Minna, technisch eine grüne Welle, und im Vertrieb grünt die Hoffnung: Mercedes hat sich mit dem neuen Vito viel vorgenommen.

Vermeiden wir die Diskussion, wie neu ein neuer Transporter ist. Neue Karosserie, neues Cockpit, gründlich überarbeitetes Fahrwerk, im Testwagen obendrein der neue Frontantrieb – was tut es da zur Sache, wenn der Rohbau unter dem Blechkleid des Mercedes Vito identisch ist? Ohnehin kommt es bei einem Transporter nicht darauf an wie neu er ist, sondern wie gut.

Ein erster Rundgang zeigt eine gelungene Einheit aus Form und Funktion: Der neue Vito pflegt einen markanten Auftritt im Stil des Hauses, ist aber weniger aufgebregelt als sein Zwilling V-Klasse, der mit geblähten Nüstern und Föhnwelle vorfährt. Der Vito dagegen zeigt großvolumige und unlackierte Stoßfänger vorne wie hinten, dazu den scharfen Blick eines Anpackers – das wirkt robust und tatkräftig, passt. Jedoch hätte Mercedes dem Vito getrost Seitenschutzleisten spendieren können, auch die so häufig lädierten Schweller sind ungeschützt.

Transporter schätzt man wegen ihres voluminösen Hinterteils. Hier fährt der Vito in langer Ausführung vor und streckt sich auf 5,14 m. Er schluckt nominell 6,3 m³ Fracht, doch Obacht, Mercedes rechnet die flache Verlängerung ins Fahrerhaus mit ein, macht im Zweifelsfall 0,6 m³ Abzug. Raumausnut-

zung ist eben keine Stärke des Vito, seine ist Nase zu lang, die auch Längsmotoren aufnehmen muss. An Bord geht's nicht sehr hell zu, zeitgemäßes LED-Flutlicht ist im Heck nicht vorgesehen. Ein altes Laster des kleinen Lasters ist eine mögliche Kollision von geöffneter Schiebetüren bei Heckflügeln in 270-Grad-Ausführung. Immerhin warnt ein Aufkleber an der Ecksäule vor möglichen Blechschäden.

Ein weiterer Aufkleber erläutert die maximale Belastung der Zurrösen. Das ist so vorbildlich wie die großen und stabilen Ösen selbst. Mit Holzboden und Airline-Schienen auch an den Wänden gab's im Testwagen keinen Mangel an Ladungssicherungen. Dies alles sowie die Ausstattung mit Reserverad und weiteren Extras ließ das gewogene Leergewicht ohne Fahrer auf 1,93 t klettern. Angesichts der Abmessungen trotzdem günstig, aber rund 100 Kilo mehr, als der Fahrzeugschein verspricht.

Das Cockpit

Ein Abteil weiter vorn läuft der Fahrer auch in den neuen Vito in gewohnter Weise einfach hinein, von Einstieg kann nicht die Rede sein. Mercedes hat den Sitz neu aufgepolstert, nun schmiegt sich die Lehne um den Rücken, auch die Sitzfläche ist bequem. Kräftig gebaute Fahrer spüren immer noch die Unterkonstruktion, aber nicht mehr so schmerzhaft wie einst. Nach wie vor ist die Längsverstellung knapp; die Lehne klappt allerdings weiter nach hin-

ANZEIGE



TECHAU

ANHÄNGE-VORRICHTUNG

- für Transporter, LKW, Reisemobile, Geländewagen, Sonderfahrzeuge
- Einzelanfertigung nach Maß
- hohe Anhängelasten
- Kleinserienfertigung

Hermann Techau GmbH
Anhängertechnik und Fahrzeugbau
Bayernstr. 1 · D-28219 Bremen
Tel. 04 21 / 3 86 12-0
Fax 04 21 / 39 19 72
E-Mail: info@techau.de

www.techau.de



Der Frachtraum erreicht erst in der langen Ausführung ansehnliches Format, die Türen können auf Kollisionskurs gehen.

ten. Allerdings ist das Verstellrad kaum erreichbar.

Das Cockpit des Vito wirkt etwas höhlenartig-dunkel, das liegt am schwarzen Farbton und an der wuchtigen Mittelkonsole, sie erinnert an den Citan. Auch die dunkle blecherne Trennwand strahlt nicht nur Kühle, sondern auch etwas Düsternis ab – da muss im Design ein Gothic-Fan arbeiten. Materialqualität und Verarbeitung indes lassen keine Wünsche offen. Schon die Türen schließen satt wie bei einem Safe, Doppeldichtungen minimieren Windgeräusche. Handfeste und doch etwas nachgiebige sowie genarbte Oberflächen demonstrieren, wie hochwertig es an einem Transporter-Arbeitsplatz zugehen kann. Das zweifach verstellbare Lenkrad liegt gut in der



Auch mit verlängertem Überhang zeigt der neue Vito gelungene Proportionen – wie der Transporter ohnehin schlüssig auftritt.



Der Wendekreis fällt in der Ausführung mit Frontantrieb üppig aus, das Fahrwerk dagegen entpuppt sich als Geniestreich.

Hand und eine Vielzahl von durchdachten Ablagen auf, im und unter dem Cockpit nimmt von Parkmünzen über elektronisches Gerät bis zum Klemmbrett alles auf, was sich in einem Transporter so ansammelt. Hinzu kommen Getränkehalter und geschickt eingeteilte Türfächer. USB- und 12-V-Anschluss liegen ebenfalls in Reichweite. Nur eine Sitztruhe fehlt – sie entfällt zugunsten des Laderaums.

Klar gezeichnete Instrumente informieren tadellos. In der Einfach-Ausführung des Cockpits ist die Tankanzeige allerdings auf ein Balkendiagramm reduziert, und die Anzeige der Kühlwassertemperatur versteckt sich im Bordcomputer. Er lässt sich in diesem Fall während der Fahrt nur etwas mühsam durch Tasten in der Instrumenteneinheit bedienen. Wer sich

Mit Holzboden und Airline-Schienen auch an den Wänden gab's im Testwagen keinen Mangel an Ladungssicherungen.

Technische Daten: Mercedes Vito 111 CDI



Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.140 mm
Breite Karosserie/Spiegel	1.928/2.249 mm
Höhe gesamt	1.911 mm
Radstand	3.200 mm
Wendekreis	12,9 m
Breite/Höhe Schiebetür	961/1.252 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.391/1.261 mm
Laderaum über Fahrbahn	558 mm
Laderaum (L/B/H)	2.586/1.685/1.392 mm
Breite zw. den Radkästen	1.270 mm
Ladevolumen	6,3 m³
Spurweite vorn/hinten	1.660/1.646 mm
Leergewicht Testwagen	1.935 kg
Nutzlast	865 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.800 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.490/1.490 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	2.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	4.800 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Aufladung mit Abgas-Turbolader, variable Turbinengeometrie. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 80/79,5 mm, Hubraum 1.598 cm³, Leistung 84 kW (114 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 270 Nm bei 1.500 bis 2.500/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5b+.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 4,18/2,24/1,39/0,90/0,71/0,55, R-Gang 3,89, Übersetzung Antriebsachse 4,19. Antrieb auf die Vorderachse.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, untere Querlenker, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern, Stabilisator. Reifen 205/65 R 16 C auf Rädern 6,5 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, Durchmesser 300/300 mm, ESP mit ABS, ASR, Seitenwind-Assistent und weiteren Unterfunktionen, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe.

Elektrik

Batterie 12 V/74 Ah, Lichtmaschine 185 A

Füllmengen

Kraftstofftank: 70 l

Ölinhalt mit Filter 6,5 l

Wartung/Garantie

Wartung: alle 24 Monate, maximal 40.000 km

Garantie: zwei Jahre Neuwagengarantie, lebenslange Mobilitätsgarantie (30 Jahre), 12 Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Mercedes Vito 111 CDI Kastenwagen lang, 25.560 Euro (ohne Mehrwertsteuer)

Fahrleistungen und Verbrauch: Mercedes Vito 84 kW (114 PS)

Beschleunigung:

0–50 km/h	4,9 s
0–80 km/h	10,8 s
0–100 km/h 1	16,9 s

Elastizität

60–80 km/h	IV/V 5,2/7,5 s
60–100 km/h	IV/V 10,7/15,2 s
80–120 km/h	VI 30,0 s
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h

Innengeräusche

Stand/50 V/80 VI/100 VI km/h 44/52/65/68 db(A)

Kraftstoffverbrauch:

Norm Stadt/Land/kombiniert	7,9/5,6/6,4 l/100 km
Teststrecke beladen	8,4 l/100 km
Testverbrauch min./max.	6,8–11,4 l/100 km



Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

+ Gute Verarbeitung, hohe Materialqualität, gutes Platzangebot, zahlreiche Ablagen, sehr gute Außenspiegel, niedriges Fahrgeräusch, Vielzahl von Individualisierungsmöglichkeiten

- Knappes Raumangebot

Antrieb

+ Elastischer Motor und laufruhiger Motor, leer und teilbeladen gute Fahrleistungen, gelungene Getriebeabstufung, Schaltung mit kurzen Wegen

- Fahrbarkeit im sechsten Gang eingeschränkt, serienmäßig knappes Tankvolumen

Fahrwerk/Sicherheit

+ Außerordentlich sicheres Fahrwerk, leer wie beladen hoher Fahrkomfort, ESP mit zahlreichen Nebenfunktionen serienmäßig, zahlreicher Assistenzsysteme lieferbar

- Großer Wendekreis, tiefes Einsacken des Hecks bei voller Beladung

Laderaum

+ Niedrige Ladekante, Verlängerung bis unter die Vordersitze, sichere Türgriffe, stabile Zurrösen

- Volumen in Relation zur Fahrzeuggröße allenfalls durchschnittlich, kein Hochdach lieferbar, Schiebetür und 270-Grad-Hecktüren können kollidieren, keine LED-Beleuchtung lieferbar

Kosten

+ Günstiger Kraftstoffverbrauch, sehr lange Wartungsintervalle, Listenpreis als Vito Worker sehr günstig, umfangreiche Serienausstattung, zahlreiche Extras

- Spritsparteknik nur gegen Aufpreis, Extras treiben den Preis

Verlängerung: flache Zusatzvolumen des Frachtabteils unter den Vordersitzen

häufiger intensiv informieren will, sollte sich das Multifunktionslenkrad gönnen. Eigenwillig: Der Regen-Lichtsensor reagiert relativ spät. Und wer deshalb die Hauptscheinwerfer manuell einschaltet, schaut auf dunkle Instrumente – deren Funktion hängt am Sensor. Ein Lob verdienen sich dagegen die Außenspiegel. Sie liegen tief und stören deshalb nicht beim Abbiegen. Beide tragen Weitwinkelgläser. Und sie bleiben auch bei Schmutzwetter sauber. Generell ist die Bedienung typisch Mercedes, einschließlich des vollgepackten Blinkerhebels, auch unter der Bezeichnung Ingenieurshebel bekannt.

Das Innenleben

Dem Fahreindruck gebührt beim neuen Vito besondere Aufmerksamkeit, vor allem in der neuen Frontantriebsvariante. Unter der Haube sitzt dann ein kompakter 1,6-Liter, hier in der Ausführung mit 84 kW (114 PS). Der nominell zart gebaute Diesel entpuppt sich als ausgesprochen geschmeidiger Geselle. Ab etwa 1.300, 1.400 Touren zeigt er Mumm, fühlt sich in einem sehr breiten Drehzahlbe-

reich wohl und dreht bei Bedarf lebendig hinauf bis 4.500 Umdrehungen. Dabei bleibt der Diesel stets friedlich und umgänglich, sprich leise und lauf ruhig. Ursache der gleichmäßigen Leistungsentfaltung ist die Beatmung mit einem aufwendigen VTG-Lader.

Mit dem Motor verbunden ist ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Es arbeitet exakt und mit kurzen Wegen, kleine Widerstände beim Schalten eingeschlossen. Die Übersetzungen sind spritsparend lang ausgelegt, im höchsten Gang dreht die Maschine bei Tempo 100 gerade mal rund 1.800 Touren. Das ergibt freundliche Normverbräuche mit einem Mixwert von 6,4 l/100 km.

Die Einheit von Motor und Getriebe stammt von Renault, man findet sie in nahezu identischer Form auch im aktuellen Trafic. Die Vito-Entwickler haben den Motor mercedisiert, spricht ihren Vorstellungen angepasst, zum Beispiel in der Nenndrehzahl. Beim Transport von Renault zu Mercedes sind allerdings bei gleicher Leistung rund zehn Prozent des Drehmoments auf der Strecke geblieben, macht 270 Nm statt 300 Nm.

Die Vito-Entwickler haben den Motor mercedisiert, spricht ihren Vorstellungen angepasst, zum Beispiel in der Nenndrehzahl.



Berater Tool

Mit drei Klicks zum gewünschten Produkt

- Schnellere und gezieltere Beratung der Kunden
- Branchenspezifische Merkmale
- Umfangreiche Produktbeschreibung
- Direkter Vergleich der Produktmerkmale



- | | | | |
|--------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| ■ 3M | ■ DS Safety Wear | ■ JAH | ■ precoderm |
| ■ Ansell | ■ ergodyne | ■ Kimberly-Clark | ■ Safety Jogger |
| ■ askö | ■ Erich Voss | ■ Kleen Purgatis | ■ SIKA |
| ■ Baak | ■ eureka Tecwear | ■ KNEETEK | ■ Turbo |
| ■ Bata Industrials | ■ Excess | ■ Leiber | ■ Unico |
| ■ BIG | ■ Georg Schmerler | ■ Lemaitre | |
| ■ Brynje | ■ Greven | ■ MASCOT | |
| ■ caramba | ■ HAKRO | ■ MAXGUARD | |
| ■ Centurion | ■ Hase Safety | ■ MRUK | |
| ■ Coba | ■ HERWE | ■ Oel-Kleen | |
| ■ deb | ■ HKS | ■ Physioderm | |
| ■ Dolezych | ■ Hugo Josten | ■ pka | |



www.arbeitsschutz-online.de



Knappe Innenraummaße und ein etwas düsteres Erscheinungsbild – hat da ein Gothic-Fan Hand angelegt?



Gut ablesbare Instrumente, doch die Informationen des Rechners erschließen sich nur sinnvoll mit Multifunktionslenkrad.

ANZEIGE

ALTEC

Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
D-78224 Singen, Tel.: 07731/87111-0
Fax: 07731/87111-11
E-Mail: info@altec.de
Internet: www.altec.de



ALU-RAMPEN

Im Ergebnis ist der Vito zwar kein Ausbund an Temperament, aber als 2,8-Tonner gut unterwegs. Leer wirkt der Transporter unter seinesgleichen regelrecht spritzig, beladen schwimmt er im Verkehr mit. Dann allerdings fordert die lange Gesamtübersetzung ihren Tribut: Auf kurvigen Landstraßen ist der sechste Gang kaum nutzbar, an Steigungen empfiehlt sich frühzeitiges Zurückschalten, sonst gerät der Transporter ins Keuchen. Wer das berücksichtigt, ist recht zügig und auch günstig unterwegs. Der Testwagen, auf der standardisierten Redaktions-Hausstrecke nach Weihnachten wie mancher Fahrer mit leichtem Übergewicht unterwegs, schluckte im Schnitt 8,4 l/100 km – ein guter, aber kein herausragender Wert. Auffallend waren niedrige Autobahnwerte zwischen 6,8 und 11,4 l/100 km – da machen sich Aerodynamik (der Transporter rennt fast 170 Sachen) und die

lange Übersetzung positiv bemerkbar. Auch der Stadtwert von 7,2 l/100 km ist ansehnlich, zumal er ohne Start-Stopp-Technik zustande kam, sie muss Mercedes noch nachliefern. Riesenlange Wartungsintervalls bis 40.000 Kilometer oder zwei Jahre sind Teil der Wirtschaftlichkeitsrechnung.

Das Fahrwerk

Beachtung verdient der Tank, er ist in Serienausstattung auf 57 l geschrumpft. Dem Handwerker ist's egal, wer aber längere Strecken absolviert, greift besser zum optionalen 70-l-Behälter. Mit Leichtlauf-Sommerreifen, Spartechnik und ein paar Kilo weniger könnte der Vito die 8-l-Marke knacken, dann zählt er zu den Besten seines Fachs.

Diese Position nimmt schon jetzt beim Fahrwerk ein. Ob leer oder beladen – der Vito federt komfortabel und liegt satt und sicher auf der Straße. Zwar hängt er ausgeladen tief in den Federn, aber das ist höchstens optisch ein Mangel. Das ESP lässt einen weiten Spielraum, bis Eingriffe notwendig sind, hat längst jeder Beifahrer vehement protestiert. Trotz Frontantrieb erscheint der Vito auch gut ausbalanciert, schiebt in Kurven nicht über die Vorderräder, taucht auch nicht ein. Mit dieser Abstimmung ist er der neue Maßstab seiner Klasse. Da sieht man dem Vito auch seine zwar sehr präzise, aber auch etwas gefühllose elektromechanische Lenkung nach.

Abzüge gibt es für die Wendigkeit. Der Radstand ist mit 3.200 mm recht lang, und in Kombination mit Frontantrieb wächst der Wendekreis durch den begrenzten Radeinschlag von 11,8 auf ausufernde 12,9 m. Wohl kein Zufall dass die Lenkung im Stand und bei niedrigem Tempo spielerisch leicht arbeitet, ebenso leicht schnellt auch der Preis in die Höhe, wenn der Käufer den vielen Verlockungen der Liste nachgibt. Zwar gibt es den Vito Worker mit auffallend kompletter Ausstattung einschließlich Tempomat und Airbag selbst für den Beifahrer bereits für 17.990 Euro. Doch wer ordentlich zulangt, der kann diesen Betrag mit dem Kastenwagen gut und gern verdoppeln.

Das ist bei einem Mercedes nicht neu, auch nicht beim neuen Vito. Aber egal ob teure oder günstige Ausführung: Gut ist der neue Vito allemal, richtig gut sogar. **Randolf Unruh**

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

Mit uns sind Sie immer auf dem richtigen Weg!

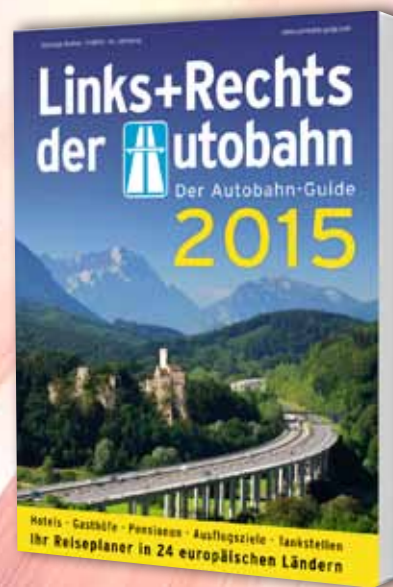
Links+Rechts
der utobahn

www.autobahn-guide.com



Bestellen Sie jetzt die Ausgabe 2015!

Auf 468 Seiten finden Sie eine Vielzahl von ausgesuchten Hotels, Gasthöfen, Pensionen, Gästehäusern, Ferienwohnungen, Tankstellen und Ausflugszielen in 24 Ländern.



FAX +49 2151 5100-215

POST Stünings Medien GmbH · Dießemer Bruch 167 · 47805 Krefeld · Deutschland

TELEFON +49 2151 5100-113 oder -129

E-MAIL autobahn-guide@stuenings.de

Ich bestelle _____ Exemplar/e Links+Rechts der Autobahn 2015
gegen Rechnung (je **€ 9,95** + *Versandkosten)

Name _____ Vorname _____

Adresse _____

Datum/Unterschrift _____

QR-Code
zur Online-
Bestellung

