

Rot gesehen? Äußerlich ist der aufgefrischte Vito fast ganz der Alte, doch unter der Haube puckert ein neues starkes Herz.



Auf einem anderen Stern

Neue Motoren, neue Automatikgetriebe, neue Assistenzsysteme – der kompakte Mercedes Vito hat frischen Schub erhalten.



Gewachsen: An Bord sind nun 24 Liter Adblue, das passt zu Sauberkeit mit Doppel-SCR-Kat und langer Reichweite.

Auch unter den handfesten Anpackern der Transporterszene finden sich mitunter verblüffend sanfte Varianten. Siehe Mercedes Vito. Da knabbert der Käufer eben noch am Thema Nutzlast, sucht nach den Millimetermaßen der Türen, kalkuliert Radstände und Kubikmeter des Frachtabteils, verheddert sich im unübersichtlichen Konfigurator. Doch Autos muss man fahren. Bitte einsteigen, satt schließt die Tür. Und schon bewegt sich der Vito-Fahrer in einer anderen Welt. In der Mercedes-Welt, auf einem anderen Stern. Es geht leise zu und sanft, von der rauen Außenwelt und der Straße entkoppelt. Und das in einem nüchternen Kastenwagen.

Bereits beim Start hält sich der Diesel so dezent im Hintergrund, wie es sich für

bedrängte Verbrenner in der Defensive gehört. Dabei bleibt es auch unterwegs, selbst wenn der Fahrer die Maschine zwischendurch auf steilen Landstraßen hochjubeln lässt. Die Nenndrehzahl liegt mit 4.200 Touren weit oben, bei etwa 4.800 Touren setzt der Begrenzer ein. Muss man nicht haben, auch nicht hier im Vito 114 CDI mit Hinterradantrieb, mit 100 kW (136 PS) Leistung und 330 Nm Drehmoment. Geht aber. Genauso wenig stören den Motor Niedrigst Drehzahlen so um 1.200, 1.300 Umdrehungen. Er läuft dann vielleicht einen Hauch rauer. Aber zieht geduldig, schließlich steht das volle Drehmoment zwischen 1.100 und 2.400 Touren an, also fast immer. Die Strecke im Großraum Stuttgart führt in der Nähe von Schorndorf vorbei, Geburtsort von Gott-

Vito: Die neuen Dieselmotoren

Modell	Vito 110 CDI	Vito 114 CDI	Vito 114 CDI	Vito 116 CDI	Vito 116 CDI	Vito 119 CDI
Antrieb	Front	Front	Heck/4x4	Heck	Heck/4x4	Heck/4x4
Zylinder/Hubraum	4/1.749	4/1.749	4/1.951	4/1.951	4/1.951	4/1.951
Leistung kW (PS)/min	75 (102)/3.800	100 (136)/3.800	100 (136)/4.200	120 (163)/4.200	120 (163)/4.200	140 (190)/4.200
Max. Drehmoment Nm/min	270/1.600	330/1.750	330/1.100–2.400	380/1.200–2.400	380/1.200–2.400	440/1.350–2.400
Getriebe	Sechsgang manuel	Sechsgang manuel	Neungang Automatik	Sechsgang manuel	Neungang Automatik	Neungang Automatik
Normverbrauch WLTP l/100 km*	7,4	7,2	7,1	7,0	7,1	7,0
CO₂-Emissionen WLTP g/km*	193	188	186	183	187	184

*Kastenwagen, jeweils kürzeste Variante, zul. Gesamtmasse 3050 kg

lieb Daimler. Er suchte stets Anwendungsfälle für seine Triebwerke, erfand dabei Motorrad, Motorboot, Auto und LKW. Dieser Motor hätte ihm gefallen.

Hoch anerkannt: OM 654

Vom ebenfalls neuen Diesel für den Vito mit Frontantrieb spricht man in Stuttgart wenig, der kompakte Motor mit 1,75 Litern trägt zwar das Mercedes-Kürzel OM 622, ist jedoch eine Ableitung des Renault R9N. Umso mehr ist vom Mercedes OM 654 die Rede. Der Zweiliter ist ein hoch anerkanntes Triebwerk. Mit leichtem Aluminiumblock und stabilen Stahlkolben, mit Ausgleichswellen und verringerter Reibung sowie einer zweistufigen Aufladung. Seine Laufkultur scheut keinen Vergleich, vor allem nicht zum raubeinigen Vorgänger. Zu haben ist er in drei Leistungsstufen (siehe Tabelle). Als Tourer und Mixto mit PKW-Zulassung kommt sogar eine Performance-Variante (176 kW/239 PS) hinzu. Da die Straße soeben eine Kläranlage berührt: Im Vito sind gleich mehrere

dieser Anlagen an Bord, gekühlte Hoch- und Niederdruck-Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter und sogar zwei SCR-Katalysatoren. Im Bauch des Transporters schwappen jetzt 24 Liter Adblue, das reicht weit. Der Motor erfüllt

Bereits beim Start hält sich der Diesel so dezent im Hintergrund, wie es sich für bedrängte Verbrenner in der Defensive gehört.



Technischer Leckerbissen: Der OM 654 hat sich im PKW Meriten erworben, jetzt darf er endlich im Transporter arbeiten.

Euro 6d-Temp. Weniger darf nicht sein, Euro 6d wäre noch sauberer gewesen.

Ebenso geschmeidig wie das Triebwerk arbeitet die damit verbundene Neungang-Wandlerautomatik. Die flinken Schaltungen sind allenfalls am Drehzahlmesser zu erkennen und an der Ände-

rung des Motorgeräuschs. Schaltrücke lassen sich nun nicht mal provozieren. Zwei Fahrprogramme gibt es und zusätzlich Schaltpaddel für manuelle Eingriffe, doch ein sensibler Gasfuß genügt fast immer. Vorteil von neun Gängen ist eine enorm weite Spreizung von einer bissig-

Schoon

Fahrzeugsysteme



Zubehör zur Selbstmontage

Mehr auf der neuen mobilen Website!



LEO Stampfer-Hebelift



Stirnwandgitter



ALU Werkzeugkiste



FSK Säulendrehkran



Anhängelasterhöhung

☎ 0 49 44 / 91 696-0

🌐 www.fahrzeugsysteme.de

✉ schoon@fahrzeugsysteme.de



Der Innenspiegel zeigt auf Wunsch ein Kamerabild, praktisch beim beladenen Kastenwagen mit Heckscheibe.

kurzen Stufe fürs Anfahren am Berg bis zum gelassenen Rollen im höchsten Gang auf Fernstraßen. Macht hier bei Tempo 100 läppische 1.500 Touren. Das senkt Geräusch, Verbrauch und damit die Emissionen. Und zwischendrin decken die übrigen sieben Fahrstufen dicht an dicht alle Geschwindigkeitsbereiche ab.

Mercedes setzt klar auf die feine Automatik, mit Ausnahme des Vito 116 CDI



Fast unverändert: Drinnen gibt es neue Radios und schicke Luftdüsen, MBUX aber ist nicht lieferbar.

gibt es den Transporter mit Hinterradantrieb nicht mehr mit Schaltgetriebe. Angeblich wünschen es die Käufer so, dann wär's gut. Vielleicht will sich die Marke aber nur umfangreiche und teure Emissionsmessungen für viele Varianten sparen, das wäre weniger gut. Jedenfalls erhöht sich mit der Automatik die Rechnung um netto rund 2.770 Euro wie am 116er Vito deutlich wird - viel Geld, aber es ist gut angelegt.

Der Last- als Lustwagen

Passend zum Antrieb hat Mercedes das Fahrwerk abgestimmt. Mit reichlich Fracht im Heck gleitet der Vito in Langausführung samtig über die Straße, filtert Unebenheiten souverän. Steckt etwa die

neue Luftfeder dahinter? Irrtum, die gibt es nur für die PKW-Varianten, hier sind Schraubenfedern am Werk. Aber auch sie packen den Vito fast in Watte. Ergänzt von der elektromechanischen Lenkung, die bei aller Präzision vor lauter Leichtgängigkeit und Komfort schon den Fahrbahnkontakt vermissen lässt. Und auch der komfortable Fahrersitz gehört zum Bild des wattigen Komforts, er hüllt den Lenker bequem und doch zupackend mit Seitenhalt ein. Das ist Mercedes: Man fährt nicht, man wird gefahren. Nur für die letzte Moderne hat's bei der Überarbeitung nicht gereicht, das feine Infotainmentsystem MBUX ist für den Vito nicht zu haben, es gibt nur neue Radios. Der Ruf „Hallo Mercedes“ verhallt ungehört.

ALTEC
 Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
 D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0
 Fax: 07731/8711-11
 E-Mail: info@altec.de
 Internet: www.altec.de

ALU-RAMPEN

Vito unter Starkstrom

Die Paketdienstfahrer im E-Vito – Sie wissen schon, die weiß-blauen, Heimathafen Hamburg – dürften mit 85 kW und 295 Nm bei der Fahrt von Haus zu Haus nicht unzufrieden sein. Darf's etwas mehr sein? Na klar, für Shuttle, Hotels, für Anspruchsvolle. Gibt's nur als E-Vito Tourer, damit die Paketer nicht in Versuchung kommen. Die Technik stammt aus dem feinen EQV: 150 kW Motorleistung, 362 Nm Drehmoment aus dem Stand, eine nutzbare Batteriekapazität von 90 kWh – alles beachtlich. Dieser E-Vito verträgt schnelles Laden, serienmäßig mit 50 kW, optional mit 110 kW. Das Fahrpedal will beim Start etwas kräftiger getreten werden, es gilt schließlich, schon leer rund



Stark und sauber: E-Vito Tourer mit kräftiger Maschine und großer Batterie

Erste zügige Testfahrt auf gemischter Strecke, Stromverbrauch von 26,4 kWh fast exakt nach Norm.

2,5 Tonnen zu beschleunigen. Aber dann wetzt der Stromer mit einem Affenzahn davon. Vorsicht, die Anzeige für den Momentanverbrauch schnellst ebenso fix in die

Höhe wie der Super-E-Vito davon. Aber es gibt Dämpfungsmittel, der Schnelle lässt sich mit dem passenden Fahrprogramm zügeln, drei stehen zur Wahl. Ebenso

kann der Fahrer wie gewohnt über Lenkradpaddel die Rekuperation einstellen. Noch eleganter agiert die neue Stufe D-Auto: Dann richtet sich der E-Vito in der Rekuperationsleistung nach den aktuellen Verkehrsverhältnissen, ermittelt durch die Assistenzsysteme. Wer jetzt den aktiven Abstandsregler Distronic zuschaltet, erlebt den Schritt zum automatisierten Fahren: Der E-Vito hält automatisch den Sicherheitsabstand ein und bremst rekuperationsgerecht. Leise und abgasfrei stromert er über Schnellstraßen und Nebenstraßen, wispert durch die Stadt. Stört dort niemanden und erschreckt manche. Der Norm-Stromverbrauch beläuft sich auf 26,2 kWh. Nach einer Stunde Testfahrt über eine gut gemischte Strecke zeigt der Bordrechner 26,4 kWh, passt. Da darf es ruhig etwas mehr sein.

Aber der Hersteller offeriert reichlich Assistenzsysteme, auch das ergänzt den Eindruck der sanften Rundum-Verpackung. Das intelligente Lichtsystem passt mit LED-Lampen sowohl Lichtverteilung als auch Leuchtwerte an den aktuellen Verkehr an, spart dabei vorausfahrende Autos oder den Gegenverkehr aus. Der neue aktive Abstands-Assistent Distronic wahrt nicht nur in Corona-Zeiten die notwendige Distanz. Und falls es doch mal eng wird, greift jetzt der aktive Bremsassistent rettend ein. Gewohnt wach passen Spurasistent und Totwinkel-Assistent auf, beide aufmerksam, aber nicht aufdringlich. Neu ist der digitale Innenspiegel mit Weitwinkel-Projektion einer Kamera innen am Heckfenster. Praktisch, wenn der Transporter beladen ist. Aber was ist bei verblechter Kehrseite? Und Brillenträger müssen die Augen fürs genaue Hinschauen erst scharf stellen. Das kann auch der Vito, er findet mit einem Blick zur Seite passende Parklücken und übernimmt freundlicher Weise das Hineinrangieren. Doch ein Warner vor Querverkehr beim rückwärtigen Ausparken und ein Flankenschutz fehlen – dabei gibt's beides doch beim großen Bruder Sprinter längst.

Zurück zum Motor. Da hinten steht ein neuer Vito 119 CDI, wie alle neuen Vito beim ganz genauen Hinschauen am leicht geänderten Kühlergrill mit Doppelripp zu erkennen. Noch eine Runde, denn der stärkste Kastenwagen kann ja alles noch viel besser mit üppiger Leistung von 140 kW (190 PS) und noch üppigerem Drehmoment. Da wird der kompakte Lastwagen zum Lustwagen. Das soll ein Diesel sein? Ach was: So muss ein Diesel sein. **Randolf Unruh**

DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS

Heinz Schutz GmbH
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0
www.schutz-fahrzeugbau.de

SCHUTZ
FAHRZEUGBAU

LEISTUNGSSTARK

- herstellerunabhängige Reparaturen
- termintreue Instandsetzung
- umfangreiches Lieferprogramm (Hydraulikzylinder und Zubehör)
- hochwertige Hydraulikzylinder-Fertigung
- innovative Schwenkarme (pat.)

Ihr kompetenter Hydraulik-Partner.

LAUNHARDT
HYDRAULIK · GMBH

QUALITY
made in
GERMANY

Industriestraße 2A · 45711 Datteln · Telefon +49 (0) 2363 53848
info@launhardt hydraulik.de · www.launhardt hydraulik.de