



Daimler-Chef Dieter Zetsche (r.) und Volker Mornhinweg (l.), Leiter Mercedes-Benz Vans, bei der Vorstellung des neuen Vito in Berlin

Fotos: Daimler AG

Mercedes-Benz Vito

Chefsache für Zetsche

Hingucker am Daimler-Stand dürfte auf der Nfz-IAA im Reigen der großen Trucks auch ein Kleiner sein: der Mercedes-Benz Vito. Denn die dritte Generation wartet mit einigen Verbesserungen zum Vorgänger auf.

Manche Dinge im Leben sind einfach Chefsache. Und wenn sie dann noch eine Herzensangelegenheit sind, dann kommt man trotz vieler anderer Verpflichtungen einfach nicht daran vorbei. So könnte man die Beziehung von Daimlers-Vorstandsvorsitzenden Dieter Zetsche zum Mercedes-Benz Vito bezeichnen. Fiel doch die Konstruktion der ersten Generation des Transporters in den 1990er-Jahren in die Zeit, als er für Daimler in der Nutzfahrzeugentwicklungsleitung tätig war und somit das Projekt aus erster Hand betreute. Als Daimler-Chef sieht man Zetsche heute eher selten bei den Nutzfahrzeugen. Umso bedeutsamer erscheint daher, dass sich der 61-Jährige einige Stunden Zeit nahm, um die dritte Modellgeneration

in Berlin persönlich der erwartungsvollen Presse vorzustellen. Die Neuausrichtung war auch dringend vonnöten, hat doch der Wettbewerb – gerade der aus Wolfsburg – dem Daimler-Vertreter im mittleren Fahrzeugsegment mit den Jahren kräftig den Rang abgelaufen. Zu teuer, zu hoher Verbrauch, zu laut, unzureichende Nutzlast: So lauteten die zentralen Kritikpunkte der Kundschaft. Wie hat die Mercedes-Entwicklungsabteilung auf diese „Mängelliste“ reagiert? Gehen wir dem im Folgenden Punkt für Punkt nach. Vorweg geschickt: Ohne ausgiebige Tests lässt sich nicht sagen, wie viel Neues in dem

Neuen steckt und ob viele Bauteile nicht noch aus dem Vorgänger stammen – Optik und Maße jedenfalls lassen das vermuten. Wie dem auch sei, zumindest ist es Daimler gelungen, kräftig an der Preisschraube zu drehen.

Der Vito startet bei einem Nettopreis von 17990 €

Denn der Vito als 109 CDI Kastenwagen startet in Deutschland bereits bei einem Nettopreis von nur 17990 €. Wie das? Nun, es ist vor allem das Ergebnis der Einführung eines Vorderrad-antriebs beim Vito, verbunden mit dem 1,6-l-Vierzylinderturbodiesel OM 622. Im Gegensatz zum OM 651 für die Hinterrad- und Allradvariante ist der 622er quer eingebaut, was Bauraum spart. Apropos sparen: Mit den Leistungsstufen 65 kW/88 PS im 109 CDI

und 84 kW/114 PS steht das Aggregat für Downsizing, auch beim Kostenaufwand. Er nämlich ist hauptverantwortlich für den verlockenden Einstiegspreis. Zudem ist der Vorderrad-antrieb dank kleineren Motors und wegfallender Komponenten wie etwa der Kardanwelle und dem Hinterachsdifferenzial rund 120 kg leichter als der Vorgänger ohne diese Antriebsvariante. Oder wie es Volker Mornhinweg, Leiter Mercedes-Benz Vans, bei der Fahrzeugpräsentation in der Bundeshauptstadt so schön plastisch ausdrückte: „Ein Elektrohändler kann damit eine Waschmaschine und eine Spülmaschine zusätzlich transportieren. Ein Gärtner vier 70-l-Säcke Blumenerde. Und ein Bäcker sagenhafte 1500 Berliner Pfannkuchen.“ Außerdem ist der aufgeladene Vierventilmotor mit zwei oben liegenden Nockenwellen und Direkteinspritzung dank moderner Konstruktion mit Querstromzylinderkopf, reibungsarmer Beschichtung der Zylinderlaufbuchsen sowie Stahlkolben mit spannungsreduzierten und damit

reibungsarmen Kolbenringen recht leise im Gebrauch. Allerdings haben am Geräuschvorteil des neuen Transporters von 2 dB(A) im Vergleich zum Vorgänger auch einige Fahrwerksverbesserungen wie etwas steifere Aufhängungen für Vorderachse und Motor oder ein nahezu auf Null reduzierter Beugewinkel

der Kardanwelle beim Hinterachsantrieb einen ebenso großen Anteil. Womit Daimler den Vito-Gegnern hinsichtlich der Hauptkritikpunkte Preis, Nutzlast und Geräuschemission ordentlich den Wind aus den Segeln genommen hat. Einen Haken hat die Sache allerdings: Zwar gewinnt man dank Frontantrieb im Vito ordentlich an Nutzlast (1 289–1 369 kg), kann diese aber mitunter gar nicht nutzen. Denn gerade bei schwereren Transportaufgaben empfiehlt Mercedes selbst eher den Hinterradantrieb, womit der Nutzlastvorteil zum Vorgänger auf die Hälfte im Vergleich zum Vorderradantrieb eingedampft wird, nämlich auf 60 kg. Der Frontantrieb ist also vorwiegend etwas für den preissensiblen Kunden mit weniger anspruchsvollen Transportaufgaben. Der OM 651 ist in den drei Leistungsstufen 100 kW/136 PS im 114 CDI mit max. Drehmoment von 330 Nm, 120 kW/163 PS (116 CDI, 380 Nm) und 140 kW/190 PS (119 BlueTec, 440 Nm) verfügbar. Den Allradan-

trieb gibt es ausschließlich in der stärksten Motorisierung. Diese erreicht zudem dank SCR-Technik bereits Euro 6, während die übrigen Antriebe mit dem Paket aus AGR, DPF und Oxi-Kat noch mit der Abgasstufe Euro 5b+ kategorisiert sind. Bemerkenswert ist: Der 116 CDI mit BlueEfficiency-Paket und

Der Verbrauch sinkt zwischen 0,6 und 2,6 l/100 km

Lkw-Zulassung kommt nach NEFZ auf einen Verbrauchswert von 5,7 l/100 km. Im Durchschnitt sinkt der Dieselsonsum im Vergleich zum Vorgänger laut Hersteller um rund 20 % – was im Fahrzeugtest natürlich zu überprüfen wäre. Je nach Modell soll der Vorteil sogar 32 % betragen. Nicht unerheblich daran beteiligt sollen auch die verbesserten Nebenaggregate sein, wie die neue Lenkung mit elektromechanischer Unterstützung, die nur Energie braucht, wenn das Lenkrad eingeschlagen wird, oder die Lichtmaschine, die dank intelligentem Generatormanagement ausschließlich im Schubbetrieb lädt. Das gilt auch für die bedarfsgerecht arbeitende Kraftstoff- und Ölpumpe oder den Kompressor der optionalen Klimaanlage mit Freilauf, der nur bei eingeschalteter Klimatisierung aktiv ist. Anders formuliert: Nach Herstellerangaben sinkt der Verbrauch des neuen Vito zwischen 0,6 und 2,6 l/100 km gegenüber der zweiten Generation. Bereits bei einer Jahresfahrleistung von



Die dritte Generation konnte ihre Nutzlastaufnahme im Vergleich zum Vorgänger steigern

20 000 km würde dies – bei einem gegenwärtigen Dieselpreis von rund 1,10 € im Großhandel – einen Kostenvorteil zwischen rund 130 und 570 € im Jahr bedeuten. Apropos Kosten: In allen Motorvarianten garantiert Mercedes-Benz Wartungsintervalle von bis zu 40 000 km oder zwei Jahre (bisher 30 000 km). Die Wartungsabstände werden individuell kalkuliert, denn mit Einführung des neuen Vito wird der Servicecomputer Assyst in Europa zur Serienausstattung. Er berechnet aus den Daten zur tatsächlichen Motorlast, zum Fahrstil, zu den gefahrenen Kilometern und den Nutzungsbedingungen ein flexibles Serviceintervall. Auf dem Papier sinken die Wartungs- und Reparaturkosten jedenfalls gegenüber dem Vorgänger um bis zu 6,4 %. In den Serviceverträgen schlägt sich dies in einer deutlichen Kostensenkung nieder. Durch die niedrigeren Ausgaben für Reparatur und Wartung sowie den voraussichtlich hohen Restwert fallen mit dem Modellwechsel auch die Beiträge von Serviceleasing und Langzeitmiete geringer aus. Für den hohen Restwert und das Wohlbefinden des eigenen Personals sorgt der neue Vito durch die serienmäßige Sicherheitsausstattung an Bord. Dazu zählen neben adaptivem, also ladungsabhängigem ESP auch der aus dem Sprinter bekannte Seiten-

windassistent, der Aufmerksamkeitsassistent sowie die Reifendrucküberwachung. Optional kann man erstmals im Transportersegment einen Parkassistenten ordern, daneben auch Abstands- und Totwinkelwarnsystem oder den Spurhalteassistenten. Manch Spediteur und Fuhrparkleiter mag vielleicht sagen: „Was geht mich das Wohlbefinden meiner Fahrer an!“ Erweisennermaßen arbeitet aber nur der gut am Steuer, der entspannt und zufrieden ist. Für das Erreichen dieses Zustands hält der neue Vito einiges bereit. Die Sitzfläche ist gewachsen, die ebenfalls größere, weit nach oben gezogene Rückenlehne bietet guten Seitenhalt, wie wir beim Probesitzen feststellen konnten. Der Fahrersitz ist zusätzlich in der Höhe verstellbar. Neben dem Multifunktionslenkrad gefällt auch die Positionierung des

An den Fahrerkomfort ist gedacht

Schalthebels für das Sechsganggetriebe, der ergonomisch günstig aus der Mittelkonsole ragt. Augenfällig sind zudem drei große offene Ablagen oben auf der Armaturentafel. Sie nehmen Papiere, Klemmbretter, Tablets und Ähnliches auf. Zusammengefasst: Die Daimler-Ingenieure haben bei der Entwicklung der dritten Vito-Generation ebenso ans große Ganze wie an die wichtigen Kleinigkeiten gedacht und ein tragfähiges Modell für die Zukunft geschaffen.

Claus Bünnagel ■



Schematische Darstellung des Vorderradantriebs beim Vito

