

Pressepräsentation Mercedes-Benz Vito: Kampfansage

Von Peter Schwerdtmann

Bei Mercedes-Benz traf die Lebensweisheit unserer Omas bezüglich Arbeit und Vergnügen dieses Mal nicht zu, denn zunächst hatten sie die V-Klasse als luxuriöse Großraumlimousine vorgestellt, und jetzt erst schieben sie das Arbeitstier Mercedes-Benz Vito hinterher. Das Ziel für beide ist klar, auch wenn Daimler- und Mercedes-Benz-Chef Dr. Dieter Zetsche es jetzt bei der Vito-Premiere in Berlin eher auf den Transporter münzte: "Wer hart genug arbeitet, muss sich nicht auf die Dauer mit Platz zwei zufriedengeben."

137 000 Exemplare des bisherigen Vito konnte Mercedes-Benz in den ersten sechs Monaten des Jahres weltweit absetzen, zwölf Prozent mehr als im Vorjahr. Aber Zetsche ist sicher, im Midsize-Segment der Transporter „gibt es für uns noch ein bisschen Luft nach oben“. Deswegen wird der neue Vito auch in Amerika antreten, gebaut in einem neuen Werk in Argentinien. „Jetzt machen wir den Vito zu unserem zweiten Weltauto“, stellt Volker Mornhinweg, der Chef der Van-Sparte, mit Blick auf die erstmals weltweit produzierte C-Klasse fest und fügt hinzu: „Wir spielen in diesem Marktsegment voll auf Angriff.“

Das zeigt sich schon mit der Entscheidung, den bisher üblichen Heckantrieb und den Allradantrieb um eine dritte Variante, den Frontantrieb, zu erweitern. Die quer eingebauten 1,6-Liter-Diesels stecken in den Modellen Vito 109 CDI (65 kW / 88 PS) und Vito 111 CDI (84 kW / 114 PS). Der Antriebsstrang nach hinten fällt hier weg, und der mit Renault produzierte Motor – bekannt aus der C-Klasse – wiegt deutlich weniger, so dass rund 120 Kilogramm zusätzliche Nutzlast entstehen. Über Preise wurde ich in Berlin noch nicht gesprochen. Nur der für den Vito 109 CDI wurde genannt. Er kostet ohne Mehrwertsteuer 17 990 Euro. Zu den anderen Preisen war nur zu hören, trotz mehr Leistung und besserer Ausstattung sollen die nicht teurer, sondern eher billiger werden.

Bei den 2,1-Liter-Dieseln stehen drei Leistungsstufen zur Wahl: der Vito 114 CDI mit 100 kW / 136 PS, der Vito 116 CDI mit 120 kW / 163 PS und der Vito 119 Bluetec mit 140 kW /

190 PS. Dabei nimmt der 119 Bluetec als erster Euro6-Motor eine besondere Rolle ein. Für den Vito mit Hinterradantrieb, serienmäßig für alle Kleinbusse (Vito Tourer) mit Automatik, Pkw-Zulassung und dem stärksten Diesel gibt es auch das Blue-Efficiency-Paket zu erwerben. Für den als Lkw zugelassenen Vito 116 CDI Blue Efficiency ermittelte Mercedes-Benz einen durchschnittlichen Normverbrauch von 5,7 Litern auf 100 km. Über alle Modelle gilt ein bis zu 2,6 Liter gesunkener Normverbrauch.

Die neuen Verbrauchswerte sind auch beim Vito-Antrieb das Ergebnis von viel Feinarbeit über bedarfsgesteuerte Nebenaggregate, die Verminderung der inneren Reibung und rollwiderstandsarme Reifen. Auch der für einen Transporter günstige Luftwiderstandsbeiwert von 0,32 dürfte erheblich dazu beigetragen haben.

Ebenfalls günstig auf die Betriebskosten wirkt sich ein verlängertes Wartungsintervall aus. Der Bordcomputer entscheidet, wann es soweit ist. Mercedes-Benz nennt wenigstens 40 000 Kilometer oder zwei Jahre.

An den drei Stellschrauben, die besonders beim Nutzfahrzeugegeschäft Erfolg versprechen, haben die Entwickler also gedreht: ein niedrigpreisiges Frontantriebsmodell für den Einstieg, günstige Betriebskosten und längere Wartungsintervalle.

Als einziges Modell seiner Klasse steht der Vito als Kasten in drei Aufbauhöhen zu Wahl. Mit bis zu 1369 Kilogramm bezeichnet Mercedes-Benz diese Variante als den „Nutzlastriesen seiner Klasse“. Als Vito Mixto verbindet er eine Doppelkabine mit einem Laderaum. Diese Vito-Generation bietet erstmals auch Kleinbusse unter der Bezeichnung Vito Tourer an. Die gibt es in drei Ausstattungsvarianten, deren Namen für sich sprechen: Base, Pro und Select. Dabei steht Base zum Beispiel für den Transport einer Baukolonne in Arbeitskluft, der Pro ist ebenfalls noch unempfindlich und ebenso pflegeleicht und der Select steht für Shuttle-Fahrten zum Beispiel zwischen Hotel und Flughafen.

Allen drei gemein ist das neue Cockpit, für das sich die Gestalter am Beispiel des neuen Mercedes-Benz Sprinter orientierten: sinnvoll bis elegant geformte, harte, genarbte Oberflächen, gut anzusehen und gut zu reinigen. Ablagen für Papier, Smartphone, Tablet und was der Profi sonst noch so braucht, sind vorhanden, ebenso Cupholder und Platz für 1,5-Liter-Flaschen. Den Profi am Steuer wird das neue, recht dicke Lenkrad ebenso gefallen wie die großen Rundinstrumente mit Display für den Bordcomputer und die gute Bedienbarkeit aller Funktionen. Kastenwagenfahrer werden es besonders begrüßen, dass sie die Rückenlehne des Fahrersitzes nun um acht Zentimeter weiter nach hinten kippen

können.

Im Vergleich zum Vorgänger ist der aktuelle Vito in aller drei Aufbaulängen um 140 Millimeter gewachsen, was vorwiegend auf den längeren Vorbau zurückzuführen ist. Daraus ergeben sich die Fahrzeuglängen von 4,89 m, 5,14 m und 5,35 m. Die Fahrzeughöhe beträgt maximal 1,91 m. Eine Hochdachversion wird nicht angeboten werden. Die zulässigen Gesamtgewichte liegen zwischen 2,8 t und 3,5 Tonnen. Die Fahrzeuge können auf 2,5 t bzw. 3,2 t abgelastet werden. Ein Fronttriebler mit der mittleren Karosserielänge wiegt in der Serienausstattung 1761 kg.

Mercedes-Benz will auch bei den Midsize-Transportern nicht sagen lassen, man unterlasse es, auch im Nutzfahrzeugbereich Sicherheitssysteme zu „demokratisieren“. Beim Vito beginnt das schon mit der Tatsache, dass der Beifahrerairbag zur Serienausstattung gehört, ebenso der vom Pkw her bekannte Müdigkeitwarner, eine ESP mit vielen Zusatzfunktionen und der Seitenwindassistent. Wer den Parkassistenten, den Spurhalte- und den Totwinkel-Assistenten ebenfalls an Bord haben will, der muss beim Kauf die entsprechenden Kreuzchen setzen.

Auch beim Licht soll der Vito in seinem Lebensraum Zeichen setzen. Denn auch für den Vito bietet Mercedes-Benz gegen Aufpreis sein Intelligent-Light-System mit LED-Blinkern, LED-Tagfahrlicht und LED-Abblend-, Fern- und Abbiegelicht.

Auch beim Nutzfahrzeug zählen heute nicht nur die inneren Werte. Äußerlich gibt sich der Vito als enger Verwandter zur V-Klasse zu erkennen. Doch vorn zeigt er mit seiner eigenen Schnauze und den für Mercedes-Benz-Nutzfahrzeuge typischen gelochten Blechen als „Querspangen“ im Kühlergrill ein ganz anderes Gesicht, aber kein aggressives. Die Kampfansage, von der Zetsche und Mornhinweg sprachen, hat eben doch mehr mit den inneren Werten als mit schnödem Mammon zu tun. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz Vito.



Mercedes-Benz Vito.



Mercedes-Benz Vito.



Mercedes-Benz Vito.



Mercedes-Benz Vito Mixto.



Mercedes-Benz Vito Mixto.



Mercedes-Benz Vito Mixto.



Mercedes-Benz Vito Tourer Base.



Mercedes-Benz Vito Tourer Pro.



Mercedes-Benz Vito Tourer Pro.



Mercedes-Benz Vito Tourer Base.



Mercedes-Benz Vito Tourer Select.



Mercedes-Benz Vito Tourer Select.



Mercedes-Benz Vito Tourer Select.



Mercedes-Benz Vito Tourer Select.



Mercedes-Benz Vito Tourer Select.



Mercedes-Benz Vito: die drei Karosserieversionen.



Mercedes-Benz Vito.



Premiere des Mercedes-Benz Vito: Dr. Dieter Zetsche (rechts) und Volker Mornhinweg.



Premiere des Mercedes-Benz Vito: Volker Mornhinweg.



Premiere des Mercedes-Benz Vito.



Mercedes-Benz Vito: Airbags.



Mercedes-Benz Vito: Müdigkeitserkennung.



Mercedes-Benz Vito: Rückfahrkamera.
