



Ein neues Familiengesicht für Vito und Viano: Ähnlichkeiten mit A-Klasse und Vaneo sind durchaus erwünscht.

Gut eingepackt für wenig Motorenlärm – der 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel mit wahlweise 80 kW/109 PS oder 110 kW/150 PS (rechts)



So ganz glücklich war man mit den Vorgängern bis zuletzt nicht. Vito und V-Klasse waren zwar keine Top-seller, doch 600.000 Einheiten in sieben Jahren sind auch nicht zu verachten. Beim Hersteller und bei den Kunden kam keine rechte Begeisterung auf – für den Vito gab es wenig kundenfreundlich nur eine Standardlänge, und in der V-Klasse herrschte zuviel Nutzfahrzeugcharme. Dazu kamen Qualitätsprobleme mit der Produktion im Werk Vitoria.

Für neuen Schwung soll der neue Anlauf in der Klasse sorgen. Statt quer eingebauter Triebwerke und Antrieb auf die Vorderräder gibt es jetzt wieder längs eingebaute Motoren und Heckantrieb. Damit passen die Neuen besser ins Produktprogramm, wo man sich künftig mit dem Sprinter die Motoren und Getriebe teilen kann.

Überhaupt sollen die Neuen dem VW T5 das Leben schwer machen. Mit zwei Radstandsvarianten (3.200 und 3.430 mm), drei Fahrzeuglängen (von 4.748 bis 5.223 mm) und zwei Dachhöhen kommen Viano und Vito mit ihrem Nutzwert weit aus mehr Interessenten entgegen als die Vorgänger. Bei Bedarf ist Platz für bis zu acht Fahrgäste plus Fahrer und für ein Kofferraumvolumen von bis zu 970 l für das Reisegepäck.

Wer bei voller Bestuhlung viel Ladefläche braucht, sollte zur Langversion greifen, weil hier der hintere Überhang dem Gepäckraum zu Gute kommt. Im „Kompakt“ geht es dagegen hinter der letzten Sitzreihe recht eng zu.

Viano und Vito überragen das Vorgängermodell selbst in der kürzesten Variante um 9 cm in der Länge. Mit 200 mm Radstand mehr im Viano/Vito Kompakt kommt der gewonnene Raum mehr den Passagieren als dem Gepäckabteil zu Gute. An Raumökonomie übertreffen die Neuen die alten Vitos wohl nicht, dennoch sitzt man auf allen Plätzen gut und in der ersten Reihe deutlich besser. Das

Gar nicht lasterhaft

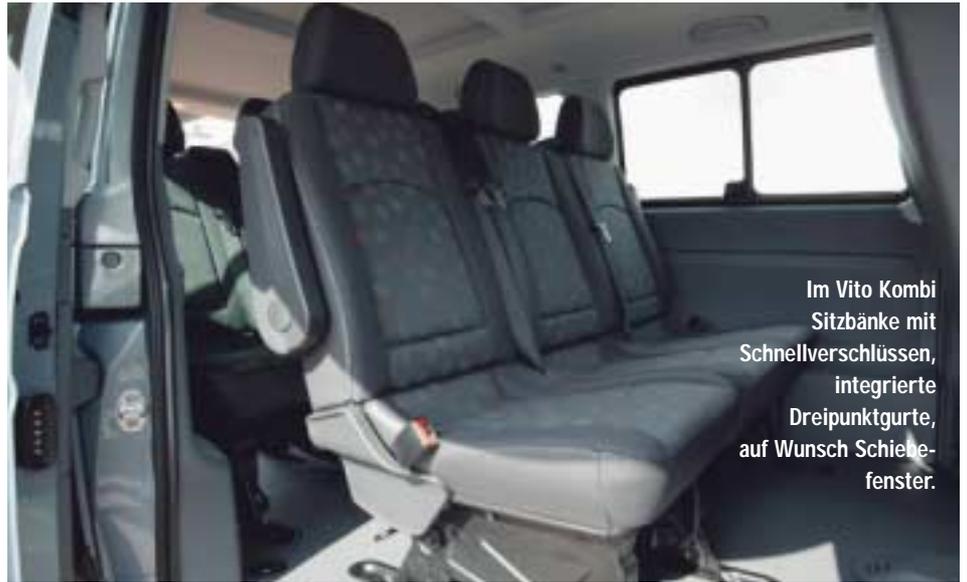
Mit neuem Design und neuer Technik lösen die neuen Vans von Mercedes-Benz die Vorgänger-Generation des Vito und der V-Klasse ab. Drei verschiedene Längen, mehr Variabilität und mehr Ambiente sind ihr Markenzeichen.



Lenkrad lässt sich über einen großen Bereich in Höhe und Neigung verstellen, so dass man schnell eine passende Fahrposition findet. Auch die Sitze im Fond sind sehr bequem gepolstert, verfügen über integrierte Gurte und Armlehnen.

Besonders flexibel ist das praktische Schienensystem im Fahrzeugboden des Viano, der Vito Kombi ist serienmäßig mit Schnellverschlüssen für seine Sitzbänke ausgestattet, kann aber auf Wunsch auch mit dem Schienensystem des Viano aufwarten. Während der Viano in den edlen Ausstattungsvarianten Anschluss an den T5 Multivan hält, zieht der Vito Kombi mit seinem kompletten und höherwertigen Innenleben an der vergleichbaren T5-Variante vorbei.

Als Motorisierungen kommen vorerst nur fünf Triebwerke in Betracht - für den kommerziellen Betreiber vorerst nur drei. Es sind die aus dem Vorgänger und dem Sprinter bekannten CDI-Turbodiesel - als 109 CDI mit 88 PS und 220 Nm Drehmoment, als 111 CDI mit 109 PS und 270 Nm und als 115 CDI mit 330 Nm Maximalwert. Während die maßvolle Einstiegsmotorisierung sich eher für den Kurzstreckenverkehr eignet, machen die beiden Leistungsstärkeren ihre Sache auf großer Fahrt gut, ohne dabei laut und aufdringlich zu werden. Die Euro 3-Dieselmotoren werden serienmäßig mit gut gängigen und passend abgestuften Sechsgang-Schaltgetrieben ausgerüstet, eine automatisierte Schaltung à la Sprintshift ist für die Leichttransporter nicht geplant. Das Fahrwerk der Hecktriebler zeigt sich auch auf groben Fahrbahnoberflächen recht komfortabel, ohne an Richtungsstabilität zu verlieren. Auffallend gerade an der längsten Vito-Vari-



Im Vito Kombi Sitzbänke mit Schnellverschlüssen, integrierte Dreipunktgurte, auf Wunsch Schiebefenster.



Für Mercedes-Fahrer ein gewohntes Bild: steil stehendes Lenkrad, Halbkreisarmaturen und Schaltertableau aus den Limousinen, Seilzugschaltung mit Joystick.

Während der Viano in den edlen Ausstattungsvarianten Anschluss an den T5 Multivan hält, zieht der Vito Kombi mit seinem kompletten und höherwertigen Innenleben an der vergleichbaren T5-Variante vorbei.

ante ist deren Wendigkeit, enge Schulhöfe oder Hotelauffahrten dürften für den Mercedes-Kleinbus keine großen Herausforderungen bieten.

Zum Thema Fahrsicherheit können wir nur Gutes berichten. Die vergrößerte Bremsanlage, unterstützt von einem Bremsassistenten, ist jederzeit Herr der Lage, und das weitgehend neutrale Fahr-

verhalten verspricht hohe Reserven. Wenn der Fahrer die Situation falsch einschätzt, bremst das serienmäßige ESP-System den Vito/Viano rechtzeitig ein.

Und wo stehen die neuen Mercedes-Kleinbusse preislich? „Wir halten das Preisniveau“, so Rolf Bartke, „beim Vito legen wir noch einiges an Ausstattung dazu.“ Beim Viano wird der Mehrwert zugeschlagen, die Verkäufer nehmen bereits Bestellungen entgegen. An einem leistungsstärkeren V6-Diesel wird noch gearbeitet, ebenso an einem Partikelfilter, der im nächsten Jahr kommen soll.

WOLFGANG TSCHAKERT

Mit zwei Radstandsvarianten, drei Fahrzeuglängen und zwei Dachhöhen kommen Viano und Vito mit ihrem Nutzwert weitaus mehr Interessenten entgegen als die Vorgänger.