



Flexibles Arbeitstier

Beim Test wusste der Mercedes-Benz Vito als Sechssitzer-Midsized-Shuttle mit Komfort und Top-Power zu beeindrucken.

Für alle Fälle: der Vito als flexibler Kombi im Einsatz.
Unten: Auch bei Maximalbestuhlung kann der Vito rund 1.080 l Kofferraumvolumen bieten.



Der aktuelle Vito wurde von Daimler 2014 auf den Asphalt gesetzt. Das Testfahrzeug Vito 119 BlueTec Pro präsentiert inzwischen die 3. Generation der erfolgreichen Van-Familie im Midsize-Transportersegment und stellte sich als Kombifahrzeug für alle Gelegenheiten, vom Warentransport bis zum VIP-Shuttle, vor. Schon auf den ersten Blick macht das Outfit einiges her: Die Frontansicht mit großem Stern im Kühlergrill strahlt Leistungsbereitschaft

ANZEIGE

SPEEDYWASH
Bürstenwaschanlagen
www.speedywash.info



und Zuverlässigkeit aus. Hinzu kommt noch die sportlich wirkende Graumetalliclackierung. Nur die senkrecht abfallende, etwas „kastige“ Heckpartie lässt den Ursprung aus dem Transporter-Segment erkennen. Dafür stehen zur Individualisierung unterschiedliche Ausstattungspakete sowie Farbkombinationen fürs Exterieur und Interieur zur Verfügung.

Ansonsten kann der Vito 119 BlueTec Pro in allen Bereichen mit PKW oder SUVs aus dem Mittelklasse-Segment und teilweise höher mithalten. Und er bietet mehr Platz sowie eine erhöhte Sitzposition für Fahrer und Passagiere. Der Vito Pro wird serienmäßig mit Einzelsitzen vorn und im Fahrgastraum mit Dreier-Sitzbänken in der 1. und 2. Fahrgastreihe geliefert. Das Testfahrzeug wurde mit ausgebautem Sitz rechts außen als 7-Sitzer in der Anordnung 2 plus 2 plus 3 gefahren.

Flexibel und kompakt

Das variable Innenraumkonzept mit Einzelsitzen, Zweier- und Dreier-Sitzbänken ermöglicht die Mitnahme von sechs, sieben, acht oder neun Personen, jeweils einschließlich Fahrer. Hinzu kommen bis zu etwa 1.030 l Kofferraumvolumen. Die Sitze in Reihe zwei und drei sind verschiebbar auf einem Schienensystem angeordnet. Falls der Fahrer Platz für Fracht benötigt, kann er sie mit wenigen Handgriffen verschieben. Außerdem lassen sich die Lehnen klappen und die Sitze platzsparend und einfach komplett zu-



Viel Komfort für Fahrer und Fahrgast



sammenfallen oder ausbauen. Somit kann der Vito Tourer Pro mit wenigen Handgriffen Menschen oder Material oder beides transportieren. Außerdem dürfte es dank kompaktem Fahrzeugmaß von 5,14 x 1,93 x 1,96 m (Länge x Breite x Höhe) keine Parkplatzprobleme geben.

Power-Antrieb

Der Vito 119 ist als wendiger Hecktriebler mit der leistungsstärksten Version des Motors OM 651 üppig bestückt. Dank zweistufiger hochaufgeladener Downsizing-Technologie ersetzt dieser 4-Zylinder-Turbodiesel mit 2,1 l Hubraum sogar die 6-Zylinder-Dieselmotoren und aus dem oberen Leistungssegment des Vorgängers und sorgt für außergewöhnliche Fahrleistungen.

Der Fahrer kann immerhin auf 190 PS bei 3.800/min und ein enormes maximales Drehmoment von 440 Nm bei

1.400 bis 2.400/min zugreifen. So wird der Mercedes-Benz Vito 119 in nur 9,0 sek von 0 auf 100 km/h getrieben. Und das auch noch ziemlich komfortabel: Das serienmäßig eingebaute 7-Gang-Wandler-Automatikgetriebe 7G-Tronic Plus lässt den Motor von der jeweiligen Einstiegsdrehzahl an kontinuierlich fast bis zur Nenndrehzahl mit kräftigem Sound hochziehen, bis dann in Kick-Down-Pedalstellung die Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h erreicht wird.

Sparsam unterwegs

Im Alltagsbetrieb arbeiten im Vito 119 das 7G-Tronic Plus und der OM 651 vor allem in den unteren Drehzahlbereichen von 1.200 bis 2.400/min auf Flüsterniveau zusammen und sorgen für sparsame Verbrauchswerte. Vor allem bei diesen Drehzahlen besitzt der OM 651 eine phantastische Motorelastizität, Standfestigkeit und



Plus für den Bus

Die „Plus-Bus“-Linien sind mit den Bahnfahrplänen abgestimmt, sodass für die Fahrgäste keine größeren Wartezeiten bestehen.

Mit ihren „Plus-Bus“-Linien „Hoher Fläming“ konnte die Verkehrsgesellschaft Belzig mbH (VGB) im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) mehr Fahrgäste akquirieren. Vor allem Pendler nutzen zunehmend das Angebot.

Brandenburg hat bundesweit die höchste Pendlerquote. Nach einer Erhebung der Bundesanstalt für Arbeit vom 30. Juni 2016 fuhren 84.776 Berliner ins brandenburgische Umland. Gleichzeitig strömten 203.274 Brandenburger nach Berlin. Damit stieg die Zahl der sogenannten Berliner Auspendler von 2005 bis 2016 um 40,8 Prozent.

Im gleichen Zeitraum nahm die Einpendlerzahl nach Berlin um 32,2 Prozent zu. „Beide Regionen sind in Bewegung“, konstatiert VBB-Geschäftsführerin Susanne Henckel. Vor allem im Landkreis Potsdam-Mittelmark gibt es ein wachsendes Mobilitätsbedürfnis. Die Mehrzahl der 211.000 Kreisbewohner zieht es täglich in die Bundeshauptstadt

(19.085), gefolgt von Potsdam (15.073) und Brandenburg an der Havel (5.922).

Die Gesamtentwicklung erforderte, attraktive Nahverkehrsangebote zu schaffen, um den Individualverkehr zu minimieren. Denn in der ländlich geprägten Region Potsdam-Mittelmark sind viele Einwohner auf das eigene Fahrzeug angewiesen – und sei es nur, um

zu den P+R-Plätzen an den Regionalbahnhöfen zu gelangen. Deshalb „war eine Überlegung, vor allem für die Pendler nach Potsdam und Berlin optimale Umsteigezeiten zu schaffen, um nicht längere Zeit auf den nächsten Anschluss warten zu müssen“, erläutert Christian Stein, Erster Beigeordneter des Landkreises Potsdam-Mittelmark.

46 neue Fahrzeuge

Fündig wurde der VBB beim Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV), der im Dezember 2013 sein „Plus-Bus“-System etablierte. Dieses Konzept ist nicht für alle Linien, aber für ausgewählte Relationen auf Hauptachsen geeignet. So wurde ab März 2014 das „Plus-Bus“-System im Landkreis Potsdam-Mittelmark angeschoben, das seit Dezember 2014 praktiziert wird.

100.000 Euro investierte die VGB in das Projekt. „Wir haben keine Busse extra dafür angeschafft, nur acht Fahrer mehr eingestellt“, bilanziert VGB-

Fahrbarkeit. Insgesamt war der Vito 119 über knapp 1.300 km im kombinierten Testeinsatz mit unterschiedlichen Beladungen unterwegs, wobei ein wirtschaftlicher Gesamtverbrauch von 7,8 l/100 km ermittelt wurde. Davon wurden rund 323 km unter Testbedingungen im kombinierten Einsatz mit sparsamen Verbrauchswerten von 6,2 l zurückgelegt.

Zeitgemäßer Komfort

Passend zur Top-Power des Vito 119 zeigte sich der hervorragende Fahrwerkskomfort mit fahrstabiler Trimmung, das perfekte Lenkverhalten sowie die bemerkenswerte Wendigkeit und hohe Fahrharmonie. Hinzu kommen ein elegantes und übersichtliches

Cockpit, eine vorbildliche Fahrerplatzergonomie sowie Bestnoten in intuitivem Handling. Der Fahrgastraum besitzt ein ansprechendes Interieur und bietet den Passagieren dank verstellbarer Einzelsitzlehnen hohen Sitzkomfort. Hinzu kommt bei der Fondklimaanlage Tempmatic eine gleichmäßige Raumklimatisierung über vier seitlich installierte Deckendüsen, und in den Wandverkleidungen stehen den Mitreisenden gut platzierte Ablagen und Steckdosen zur Verfügung.

Safety first

Außerdem kann der Vito als Van mit einer hohen Wertigkeit auftrumpfen, wozu in erster Linie das ansprechende

Wohlfühl-Interieur sowie ein umfangreiches Sicherheitspaket beitragen. So kann das Eingreifen zahlreicher serienmäßiger Sicherheitssysteme in heiklen Fahrsituationen drohende Unfälle verhindern oder zumindest die Folgen mindern. Zur Grundausstattung unseres Testfahrzeugs zählen neben Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie Tempomat das adaptive ESP mit ABS, ASR, elektronischer Bremskraftverteilung (EVB) und Bremsassistent; der Attention Assist, der typische Anzeichen von Übermüdung oder Unaufmerksamkeit erkennt und so den Sekundenschlaf vermeiden hilft; der CPA (Collision Prevention Assist), der eine Abstands- und Kollisionswarnung mit

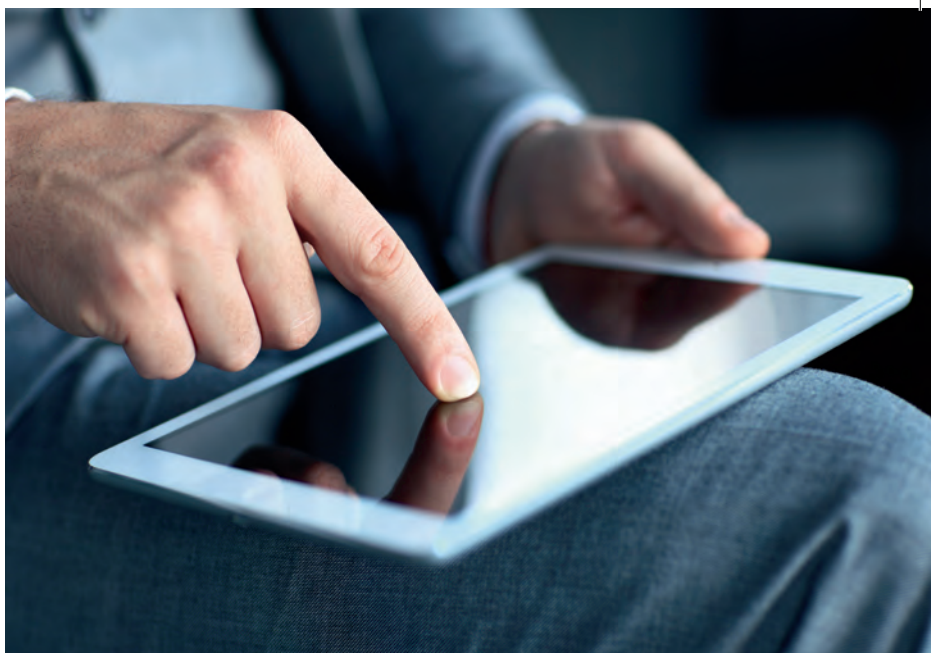
Geschäftsführer Hans-Jürgen Hennig. 46 Niederflrbusse – vom 5 m langen Bürgerbus bis zum 20 m langen Gliederzug – mit einem Durchschnittsalter von 4,5 Jahren umfasst der Fuhrpark. 50 Prozent dieser Fahrzeuge verkehren auf den Plus-Bus-Linien. Sie sind mit nahezu 40 Prozent ausgelastet. Auf den anderen Linien liegt der Auslastungsgrad bei 22 bis 25 Prozent.

Wer mit den stündlich verkehrenden VGB-Plus-Bussen unterwegs ist, hat maximal 15 Umsteigeminuten zwischen Bus und Bahn. Auch damit konnten die Fahrgastzahlen zwischen 2015 und 2016 um 13,1 Prozent gesteigert werden. Teilweise waren es 2016 gegenüber 2014 sogar über 50 Prozent mehr.

„In Treuenbrietzen nehmen wir auch den Schichtwechsel im Krankenhaus um 22 Uhr mit“, erläutert Hennig. Wo früher auf der Linie 582 (Bad Belzig-Treuenbrietzen) um 16.30 Uhr der letzte Bus fuhr, verkehre nun noch um 21 Uhr einer, verdeutlicht der VGB-Chef. „Und der Bedarf wächst“, schildert er. Vor allem schätzen die Pendler die Verlässlichkeit. „Denn der letzte Bus wartet auf den Zug“, versichert Hennig. Einmal waren es sogar 42 Minuten. „Aber das ist selten“, meint er.

Herbert Schadewald

dem Bremsassistenten (BAS Pro) kombiniert; der Spurhalte-Assistent kann helfen, Unfälle durch unbeabsichtigtes Verlassen der Fahrspur zu vermeiden, und der serienmäßige Seitenwind-Assistent kann den Spurversatz bei böigem Seitenwind verhindern. Das Sicherheitspaket wird darüber hinaus mit weiteren Assistenzsystemen komplettiert: Totwinkel-Assistent, Rückfahrkamera, LED-Intelligent-Light-System, das die Beleuchtung variabel an die Licht-, Straßen und Wetterverhältnisse anpasst, und dem vorbeugenden Insassenschutzsystem Pre-Safe, das kritische Fahrsituationen frühzeitig erkennen und vorsorglich Schutzmaßnahmen für die Insassen einleiten kann. **AS**



Die Bus-Fahrt auf Ihrem Tablet

Lesen Sie ab sofort die Bus-Fahrt auch auf Ihrem Smartphone oder Tablet! Wir bieten Ihnen eine App, die für alle Smartphones und Tablets mit iOS- und Android-Systemen optimiert ist. Sie können die App kostenfrei im Apple App-Store oder im Google Play Store herunterladen. Anschließend können Sie die digitalen Ausgaben in der Kiosk-App freischalten oder kaufen!

Nutzen Sie die Vorteile der Magazin-App

- Gesamtes Heft auf Ihrem Tablet
- Feedback- und Empfehlungsfunktionen
- Archiv
- Seitenvorschau
- Lesezeichen
- Inhaltsverzeichnis
- Offline-Magazin

JETZT
BIS ZUM 31.8.2017
GRATIS TESTEN!

Freischaltcode:
Bus-Fahrt-Sommer-
2017

