



Mercedes-Benz Vito 4x4

Das Terrain im Griff

Der Vito 4 x 4 kommt aufgrund seines Antriebs recht „hochbeinig“ daher

Allrad-Fahrzeuge sind in unwegsamem Gelände vorteilhaft. Bei unserer Testfahrt hat der Vito 4 x 4 gezeigt, wo ein solcher Antrieb noch Vorteile bietet. Zudem beweist der Vito, dass Komfort, Fahrvergnügen und Arbeit gut zusammenpassen können.

Wozu braucht man einen Allrad-Antrieb in unseren Breitengraden, könnte man sich berechtigterweise fragen. Selten hat man unwegsames Gelände, und der Winterdienst arbeitet im Allgemeinen gut. Zudem sind die Anschaffungskosten und der Spritverbrauch höher, als bei einem vergleichbaren Fahrzeug mit Front- oder Heckantrieb. Aber gerade im Transportersegment kann sich eine solche Investition lohnen. Denn diese Fahrzeuge sind häufig im Kundendienstesatz, und hier weiß niemand, welche Straßenverhältnisse einen abseits der meist gepflegten

Bei schlechten Straßen- und Witterungsbedingungen zeigt der Allrad-Vito seine Qualitäten

Autobahnen und Bundesstraßen erwarten. Wie schnell einen schlechte Straßen und widrige Wetterbedingungen einholen können, haben wir auf der Testfahrt mit dem Mercedes-Benz Vito 4 x 4 erlebt. Normalerweise machen wir unsere Tour bei trockener Straße und Temperaturen um die 20 Grad. Damit wollen wir eine Vergleichbarkeit unter den Fahrzeugen gewährleisten. In diesem Fall war das witterungsbedingt nicht möglich. Es regnete bei etwa 14 Grad seit Tagen kräftig, und eine Besserung war nicht in Sicht. In diesem Fall muss man sagen: zum Glück. Denn so konnte der Vito 4 x 4 zeigen, wo seine Qualitäten liegen.

Unser Rundkurs führt über 99 km teilweise bergige Landstraße und 102 km Autobahn. Ein Teil dieser Landstraße ist jedoch durch den vergangenen harten Winter schwer in Mitleidenschaft gezogen worden. So findet sich dort eine große Anzahl an Schlaglöchern, verbunden mit einer gelegentlichen Ansammlung Asphalt und Teer, der wohl die schlimmsten Schäden notdürftig reparieren sollte. Gepaart mit dem anhaltenden Dauerregen und leichtem Aquaplaning dienen diese Straßenbedingungen eindeutig nicht zu purem

Fahrvergnügen. Anders ist das mit dem Vito 4 x 4. Sein permanenter Allrad-Antrieb sorgt dafür, dass immer möglichst viele Räder den Wagen vorwärts treiben. Drehen einmal ein oder mehrere Räder durch oder verlieren kurzzeitig den Kontakt zum Boden, greift das von Mercedes entwickelte elektronische Traktionssystem 4ETS ein. Es bremst die durchdrehenden Pneu automatisch mit kurzen Impulsen ab und erhöht dadurch in gleichem Maße das Antriebsmoment an den Rädern, die eine gute Traktion haben (vgl. **güterverkehr** 5/2011 S. 16). Der Fahrer bekommt davon nichts mit, außer das er immer die Kontrolle über den Wagen hat. Angetrieben wurde der Testwagen von der größten erhältlichen Maschine, einem 120 kW (163 PS) bei 3800 min⁻¹ starken Vierzylinder-Dieselmotor. Sein max. Drehmoment liegt bei 360 Nm bei 1600–2400 min⁻¹. Hiermit nahm er bei einer Zuladung von 425 kg plus Fahrer problemlos jede

Messdaten MB Vito 4 x 4

Verbrauch: Ø 9,6 l
Geschwindigkeit: Ø 71 km/h
Zuladung: 425 kg

Technische Daten MB Vito 4 x 4 lang

Motor	Vier-Zylinder-Diesel-Reihenmotor mit Common Rail Direkteinspritzung, Euro 5
Nennleistung	120 kW (163 PS) bei 3 800 min ⁻¹
Max. Drehmoment	360 Nm bei 1 600–2 400 min ⁻¹
Antrieb	Allradantrieb
Getriebe	automatisches Fünfganggetriebe
Gewichte	Leergewicht: 1 975 kg, Zuladung: 825 kg, zul. GG 2 800 kg
Anhängelast	gebremst/ungebremst: 2 000–2 500 kg/max. 750 kg
Maße (L/B/H) außen	5 008/1 901/1 962 mm
Maße (L/B/H) Laderaum	2 667/1 396/1 279 mm (am Boden gemessen)
Sicherheitspaket	Fahrer- und Beifahrer-Airbag, ABS, ESP

Steigung. Alternativ ist auch noch ein Motor mit 100 kW (136 PS) bei 3 800 min⁻¹ und einem max. Drehmoment von 310 Nm bei 1 400–2 400 min⁻¹ erhältlich. Positiv fallen das Fahrwerk und die Federung des Transporter auf. Die Straßenlage ist gut und auch sportlich angesteuerte Kurven nimmt er dank ESP kontrolliert. Selbst nach langen Strecken steigt der Fahrer entspannt aus. Denn der Vito ist gut gefedert und gibt nicht jedes Schlagloch eins zu eins ins Cockpit weiter. Apropos Cockpit: Dieses ist großzügig und ansprechend gestaltet. Der Fahrersitz lässt

sich so vielfältig einstellen, dass man in jedem Fall eine bequeme Sitzposition findet. Zudem hat Daimler dem Sitz Armlehne, Lordosenstütze und eine Heizung spendiert (alles optimal), was den Komfort vervollständigt. Von dieser Position aus erreicht man gut das Lenkrad (höhenverstellbar und neigbar) mit Blinkerhebel und Tempomat sowie alle Armaturen mit Knöpfen für Radio, Heizung usw. Insgesamt wirken die verbauten Materialien sehr solide und edler, als man das in einem Arbeitsgerät vermuten würde. Auch der Schalthebel liegt im direkten Zugriff. Durch sein Automatikgetriebe – dieses arbeitet übrigens ruckfrei und sauber – muss man da aber eher selten dran. Die Ablage z. B. für das Mobiltelefon ist unterhalb des Schalthebels und so leicht erreichbar.

Eine 1,5-l-Getränkeflasche findet in der Türe ebenso Platz wie DIN-A-4 große Unterlagen oder ein Laptop. Von außen nicht einsehbare Staufächer befinden sich u. a. in der Mitte des Armaturenbretts oder unter dem Beifahrer-Airbag. Für gute Sicht sorgen u. a. die Außenspiegel. Sie sind so konstruiert, dass kein toter Winkel mehr vorhanden ist. Auch die A-Säule schränkt den Blick nicht ein. Besonders angenehm fielen die Scheiben in der Trennwand zum Laderaum sowie in der seitlichen rechten Schiebetür und die verglaste Heckklappe auf. So ausgestattet wird die rückwärtige Ausfahrt z. B. aus einer Parkbucht nicht zum Blindflug. Der Laderaum war durch eine feste Wand vom Fahrerhaus getrennt. Das sorgt für angenehme Ruhe im Cockpit und erlaubt auf

Das Cockpit: großzügig und ansprechend

der Frachtraumseite zumindest bis zu einer gewissen Höhe formschlüssiges Stauen. Denn auf dieser Seite hat die Wand etwa in zwei Drittel Höhe eine Ausbuchtung. Zugang zum Laderaum erhält man entweder durch die serienmäßige rechte Schiebetür oder die Heckklappe. Die Schiebetür ist 985 mm breit, sodass eine Palette seitlich hineingeschoben werden kann. Der Boden ist standardmäßig mit rutschhemmendem Material ausgelegt und mit sechs Zurrösen versehen. In unserem Testwagen waren zusätzlich Lochschienen installiert, die zur Befestigung von Einbauten oder zur Ladungssicherung dienen. Auch hier wirken – wie im Cockpit – die verbauten Materialien sowie die Verarbeitung solide.



Die Bedienelemente sind übersichtlich angeordnet und leicht erreichbar

Fotos: Engler

güterverkehr

FACHZEITSCHRIFT FÜR TRANSPORT UND TECHNIK

HERAUSGEBER

Bernhard Kirschbaum

CHEFREDAKTEUR

Dirk Sanne (verantwortlich)
Anschrift siehe Verlag

REDAKTION

Jacqueline Engler (Chef vom Dienst), Rebecca Klug-Lange, Markus Schmitz, Ralf Theisen

AUTOREN DIESER AUSGABE

Folkher Braun, Jacqueline Engler, Gerlach Fronemann, Frank Hausmann, Michael Kern, Bernhard Kirschbaum, Andreas Marquardt, Jochen Riehm, Matthias Röcke, Dirk Sanne, Michael Vetter, Herbert Schadowald, Marcus Walter, Hans-Jürgen Wildhage

ANZEIGEN

Volker Rutkowski (verantwortlich)

VERTRIEB

Elisabeth Bachem

VERLAG

Kirschbaum Verlag GmbH,
53179 Bonn, Siegfriedstraße 28,
Telefon (02 28) 95 45 3-0,
Telefax (02 28) 95 45 3-27
Internet: www.kirschbaum.de
E-Mail: gueterverkehr@kirschbaum.de
E-Mail (Verlag): info@kirschbaum.de

BEZUGSPREISE UND ISSN

Inland 59,- € jährlich (10 Hefte)
+ 12,50 € Versandkosten, Ausland
59,- € jährlich zuzüglich 21,90 €
Versandkosten. ISSN 0017-5137

KONTO

Postbank Köln Nr. 227620-505
(BLZ 37010050),
S.W.I.F.T.: PBNKDEFF370
IBAN: DE22 3701 0050 0227 6205 05

VERÖFFENTLICHUNGEN

Die Zeitschrift sowie alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlages. Zum Ausdruck angenommene Beiträge und Abbildungen gehen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen in das Veröffentlichungs- und Verbreitungsrecht des Verlages über. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen des Verlages. In dieser Zeitschrift erscheinende Arbeiten dürfen vorher nicht an anderer Stelle veröffentlicht worden sein und auch später nicht anderweitig, weder im Inland noch im Ausland, veröffentlicht werden. Ausnahmen von der Regel bedürfen einer ausdrücklichen Vereinbarung zwischen Verfasser und Verlag.

ANZEIGENPREISE

Preisliste Nr. 41 vom 1.10.2010

SATZ/GESTALTUNG

Mohr Mediendesign, Bonn

DRUCK

SDV Saarländische Druckerei
und Verlag GmbH, Saarwellingen



geprüfte Auflage

JE ■