

Transporter

Artikel vom 19. Juni 2018



Daimler AG 70567 Stuttgart

Mit dem Vision Van präsentierte Mercedes-Benz Vans auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 eine wegweisende Transporterstudie für den urbanen Raum. Der Vision Van entstand im Rahmen der strategischen Zukunftsinitiative adVANce. Mit adVANce entwickelt sich Mercedes-Benz Vans vom reinen Transporterhersteller zu einem Anbieter von ganzheitlichen Systemlösungen. Der Vision Van verfügt über einen vollautomatisierten Laderaum, integrierte Drohnen zur autonomen Luftzustellung und eine moderne Joystick-Steuerung. Dank eines 75 kW starken Elektroantriebs mit bis zu 270 km Reichweite erfolgt die Zustellung mit dem Vision Van lokal emissionsfrei. Der Elektroantrieb garantiert zudem, dass der Vision Van auch bei innerstädtischen Fahrverboten für Verbrennerfahrzeuge in der City betrieben werden kann. Mit einem zukunftsweisenden Design gibt Mercedes-Benz Vans einen Ausblick auf die Transportergenerationen von »übermorgen«. Darin verschmelzen die Intelligenz, Effizienz und Vernetzung des Fahrzeugs in nie dagewesener Weise. Zugunsten einer Drive-by-Wire Steuerung mittels Joystick verzichteten die Designer auf Lenkrad, Pedalerie und Mittelkonsole und schufen so neue Möglichkeiten für die Gestaltung. Dadurch entsteht ein einzigartiger Innenraum, in dessen Mittelpunkt die intelligente Kommunikation zwischen Fahrer und Fahrzeug steht. Zudem konnte der Fahrersitz weiter nach vorne versetzt und dadurch die Nutzfläche des Fahrzeugs erhöht werden. Das Aushängeschild von Mercedes-Benz Vans hat einer ganzen Fahrzeugklasse seinen Namen gegeben. Vor 21 Jahren in erster Generation vorgestellt, fahren heute mehr als drei Millionen Sprinter in über 130 Ländern dieser Erde. Die ohnehin vielfältige Produktpalette des erfolgreichen Sprinter ist jetzt um eine Ausführung mit 5,5 t zulässigem Gesamtgewicht gewachsen. Im gleichen Schritt hat Mercedes-Benz die Dieselmotoren des Sprinter überarbeitet und in Europa vollständig auf Euro 6/VI umgestellt. Gleichzeitig wurde das Leistungsniveau der beiden unteren Motorisierungen deutlich angehoben. Der Sprinter wird nicht nur in aller Welt verkauft, der Sprinter wird auch in aller Welt gebaut. Leitwerk ist Düsseldorf, hier laufen die geschlossenen Sprinter als Kastenwagen und Kombi jährlich in sechsstelliger Zahl vom Band. In Ludwigsfelde bei Berlin fertigt Mercedes-Benz die Fahrgestelle. Weitere Standorte für den Sprinter sind die argentinische Metropole Buenos Aires, Charleston im US-amerikanischen South Carolina, Fuzhou in China und Nischni Nowgorod in Russland. Überall entsteht er nach den gleichen hohen Mercedes-Benz Qualitätsmaßstäben. Die USA sind inzwischen nach Deutschland der zweitgrößte Absatzmarkt für den Sprinter. Er wird inzwischen über 280 Stützpunkte landesweit vertrieben und betreut, denn das erfolgreiche europäische Konzept überzeugt auch amerikanische Kunden. Dieser Erfolg soll ausgebaut werden: Um Nordamerika noch besser bedienen zu können, wird zurzeit ein Vollwerk für den Sprinter in Charleston, South Carolina errichtet. Der Baubeginn für die Fabrik ist in diesem Sommer erfolgt. Voraussetzungen für den Erfolg des Sprinter sind sein maßgeschneidertes Konzept und fortlaufende Weiterentwicklung. Kasten, Kombi, Pritsche, Fahrgestell – daraus besteht das Programm des Sprinter. Das eng gestaffelte Programm aus drei Radstands-, vier Längen- und drei Höhenvarianten, aus Hinterachsen mit Einzel-, Zwilling- und Supersingle-Reifen, aus Gesamtgewichten von 3,0 t bis nun sogar 5,5 t sowie aus einer Vielzahl von Karosserie-, Ausstattungs- und Antriebsvarianten ab Werk erfüllt fast alle Wünsche und ist in seinem Segment unübertroffen. Ergänzt wird das Angebot durch ein leistungsfähiges Aufbauhersteller-Management, das in Zusammenarbeit mit zertifizierten Aus- und Aufbauspezialisten weitere Lösungen anbietet. Für Sonderaufbauten kommt der Sprinter gerade recht. Das Fahrgestell ist mit Fahrerhaus, mit Doppelkabine sowie als Windlauf lieferbar, also ohne Fahrerhaus. Hinzu kommt das Tiefrahmenfahrgestell, einzigartig für Transporter mit Heckantrieb: Hier ist der Rahmen hinter dem Fahrerhaus um 205 mm abgesenkt. Mit dem Sprinter ist Sicherheitstechnik auch für Transporter zum Verkaufsargument geworden. Ihre Spanne reicht vom Seitenwind-Assistent über Abstandswarn-Assistent (COLLISION PREVENTION ASSIST), Totwinkel-Assistent und Spurhalte-Assistent bis zum Fernlicht-Assistent. Nach einer individuellen Prüfung der jeweiligen Aufbaulösung durch Mercedes-Benz Vans war mit einer werksseitigen

Unbedenklichkeitsbescheinigung eine Auflastung des zulässigen Gesamtgewichts von zuvor 5,0 t auf maximal 5,3 t möglich. Die neue Lösung für maximale Nutzlast ist der Sprinter mit 5,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Mit dieser Gewichtsvariante schließt Mercedes-Benz Vans die Lücke zwischen den Transportern und den leichten Lkw mit Stern. Der neue Sprinter mit 5,5 t Gesamtgewicht basiert auf den Komponenten des bisherigen 5,0-Tonnners. Die Änderungen im Rohbau beschränken sich auf den Vorbau. Im Wesentlichen handelt es sich um eine Aussteifung, neu angeschraubte Konsolen der Dämpferbeine, Verstärkungen und zusätzliche Schweißpunkte an den Schließblechen der Rahmenlängsträger. Zusammen mit dem höheren zulässigen Gesamtgewicht wachsen auch die zulässigen Achslasten. Die maximal zulässige Vorderachslast des Sprinter klettert von 2000 kg in der bisherigen verstärkten Ausführung auf jetzt 2100 kg. Die maximale Hinterachslast steigt von 3500 kg auf 3600 kg. Damit bietet der Sprinter angemessene Achslastreserven auch bei einer ungleichmäßigen Gewichtsverteilung. Die Steigerung des zulässigen Gesamtgewichts von 5,0 t auf 5,5 t geht annähernd komplett in die Nutzlast ein. Sie steigt mit diesem Schritt in allen Ausführungen um rund 450 kg. Der Sprinter als Fahrgestell mit Fahrerhaus erreicht die Tragfähigkeit von rund 3460 kg. Als Kastenwagen und Standard-Radstand beläuft sich die Nutzlast des Sprinter mit Vierzylinder-Dieselmotor auf bis zu 3150 kg. Als Fahrgestell mit Fahrerhaus und langem Radstand von 4325 mm trägt der Sprinter bei Ausnutzung des zulässigen Überhangs von 2200 mm zum Beispiel Aufbauten bis 5023 mm Länge und 2488 mm Breite. Im Unterschied zu leichten Lkw bietet Mercedes-Benz den Sprinter mit 5,5 t Gesamtgewicht auch als Kastenwagen an. Er ist in zahlreichen Längen und Höhen lieferbar. Der Laderaum des Kastenwagens liegt unbeladen nur rund 700 mm über dem Fahrbahnniveau und ist daher zum Be- und Entladen leicht zu erreichen. Gleiches gilt für den werksseitig angebotenen Pritschenwagen. Seine Ladefläche liegt leer nur 1012 mm über der Fahrbahn. Aufbauer profitieren von einer günstigen Rahmenoberkante von ca. 780 mm oberhalb des Fahrbahnniveaus. Damit hebt sich der Sprinter deutlich von leichten Lkws, aber auch von anderen Transportern mit herkömmlicher Rahmenbauweise ab. Auch im Kernsegment des Sprinter gibt es eine Neuheit: Die Ausführungen mit 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht sind jetzt an der Hinterachse optional mit Federn aus GfK (Glasfaserverstärkter Kunststoff) anstelle von Stahlfedern lieferbar. Mit diesem Schritt sinkt das Gewicht ausstattungsabhängig um bis zu 12 kg, entsprechend steigt die Nutzlast. An der Vorderachse des Sprinter kommt bereits seit der ersten Generation des Transporters eine Querblattfeder aus GfK zum Einsatz. Auch hat Mercedes-Benz den Sprinter in Europa komplett auf Euro 6/VI umgestellt. Mit diesem Schritt verfügen nun alle Dieselmotoren zur Abgasminimierung über die SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung. Zusammen mit dieser Änderung ändert Mercedes-Benz die Modellbezeichnungen. Die bisher verwendete Bezeichnung BlueTEC für die Sprinter mit Dieselmotoren nach Abgasstufe Euro 6/VI entfällt. Sie wird durch die Bezeichnung CDI ersetzt. Gleichzeitig passt Mercedes-Benz Vans die Leistungsvarianten des Sprinter an die veränderten Wünsche der Kunden an. Das betrifft die beiden unteren Motorisierungsstufen des Vierzylinders OM 651 mit 2,15 l Hubraum. Neue Einstiegsmotorisierung ist jetzt eine Leistungsstufe mit 84 kW (114 PS). Im Vergleich zum bisherigen Basismotor steigen Leistung und Drehmoment um beachtliche 20 %. Damit erreicht die im Alltagsverkehr wichtige Durchzugskraft mit 300 Nm annähernd das Niveau der bisherigen nächststärkeren Motorisierung. Auch diese mittlere Ausführung der Vierzylinder-CDI-Motoren legt spürbar zu: Leistung und Drehmoment klettern jeweils um rund 10 % auf 105 kW (143 PS) bzw. 330 Nm. Diese Eigenschaften kennzeichnen ebenfalls den stärksten Vierzylinder mit 120 kW (163 PS). Er bleibt ebenso unverändert im Programm wie der im Van-Bereich einzigartige V6 CDI. Aus dem breiten Triebwerksangebot ergibt sich eine klare und schlüssige Abstufung der vier Varianten der CDI Motoren nach Abgasstufe Euro 6/VI. Die Kraftübertragung übernimmt wie bisher serienmäßig das Sechsgang-Schaltgetriebe ECO Gear. Optional findet das Wandler-Automatikgetriebe 7G-TRONIC PLUS Verwendung. Alternativ zum traktionsstarken Hinterradantrieb bietet Mercedes-Benz von 3,5 t bis 5,0 t zulässigem

Gesamtgewicht den Sprinter 4x4 mit zuschaltbarem Allradantrieb sowie optional mit einer zusätzlichen Getriebeuntersetzung an. Ein Transporter, zwei Motoren, drei Längen und drei Antriebe – der Vito von Mercedes-Benz ist der vielseitige Alleskönner unter den mittelgroßen Transportern rund um 3,0 t zulässigem Gesamtgewicht. Vor allem die Antriebstechnik macht den Unterschied: Als einzigen Van seiner Klasse gibt es den Vito wahlweise mit Vorderrad-, Hinterrad- oder Allradantrieb. Zur IAA Nutzfahrzeuge 2016 startete der Vito mit einer Vielzahl neuer Ausstattungsvarianten. Seine Nutzlast liegt bei rund 1300 kg. Der Vito bietet mit seinen drei Längen, Vito kompakt (4,90 m), Vito lang (5,14 m) und Vito extralang (5,37 m), eine breite Auswahl. Es gibt den Vito zudem in unterschiedlichen Gewichtsvarianten bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,2 t. Ungewöhnlich vielfältig sind, mit Blick auf den Einsatz als Nutzfahrzeug, die Sonderausstattungen des Vito. Da wären zahlreiche Tür- und Fenstervarianten oder eine Dachreling mit Trägern. Der Laderaum lässt sich mit einem Holzfußboden, einem Schienensystem zur Lastenverankerung, Zurrschienen an der Seitenwand und Innenverkleidungen höchst funktionell ausstatten. Dachaufbauten und Trägersysteme sowie Gepäckraumwannen stehen entweder ab Werk oder als Zubehör zur Verfügung. Nahezu freie Wahl haben Käufer eines Vito Tourer bei der Ausstattung und Bestuhlung des Fahrgastraums. Da wären Zweier- und Dreier-Sitzbänke, Liege- und Tischpakete. Die Sitze stehen auf Holz- oder Kunststoffböden oder einem Boden mit feinem Teppichbelag beim Einsatz als gehobener Shuttle. Egal ob Kastenwagen, Mixto oder Tourer, verschiedene Heizungs- und Klimasysteme gestalten den Aufenthalt an Bord angenehm. Das Sicherheitsprogramm ist vielfältig. Als erster Transporter verfügte bereits der Vito Kastenwagen serienmäßig über Airbags und Gurtwarner, sowohl für den Fahrer als auch für den Beifahrer. Die Modelle Vito Tourer PRO und Vito Tourer SELECT überzeugen außerdem mit Windowbags und Thorax-Pelvis-Sidebags vorn. Für den Vito Tourer sind Windowbags im Fond zu bekommen. Mit maximal acht Airbags ist er im Vergleich der Maßstab. Zur Serienausstattung gehören der Aufmerksamkeits-Assistent und der Seitenwind-Assistent. Er kompensiert Einflüsse von Windböen auf das Fahrzeug nahezu vollständig. Beim Vito Tourer ist die Reifendrucküberwachung ebenfalls serienmäßig. Zudem lässt sich der Vito mit zahlreichen weiteren Assistenzsystemen individuell ausstatten, zum Beispiel mit dem für Transporter einzigartigen aktiven Park-Assistenten, mit Abstands-Warnassistent (COLLISION PREVENTION ASSIST), Totwinkel-Assistent und Spurhalte-Assistent. Alternativ zu den Halogenscheinwerfern gibt es den Vito optional mit dem Intelligent Light System (ILS). Diese Technik setzt sich aus LED-Blinkern, LED-Tagfahrlicht sowie aus LED-Abblend-, -Fern- und -Abbiegelicht zusammen. Abhängig von der Geschwindigkeit passen sich die Scheinwerfer durch eine variable Lichtverteilung an die Erfordernisse von Autobahn und Landstraße an. Bereits seit seiner Vorstellung in 2014 ist der Vito in Europa mit Dieselmotoren nach Euro 6 lieferbar. Jetzt hat Mercedes-Benz den Vito in Europa komplett auf die schärfste Abgasstufe umgestellt. Das bedeutet für alle Modelle eine wirksame Abgasreinigung mit SCR-Technik und AdBlue-Einspritzung. Außerdem ersetzt die Zusatzbezeichnung CDI die bisherige Bezeichnung BlueTEC. Der AdBlue-Tank fasst in Serienausführung 11,5 l. Optional gibt es die vergrößerte Ausführung mit 25 l. Die Basisdaten der Motoren sind mit dem Schritt zu Euro 6 unverändert geblieben. Für den Vito mit Vorderradantrieb ist ein quer eingebauter kompakter Vierzylinder mit 1,6 l Hubraum in zwei Leistungsstufen verfügbar: Vito 109 CDI mit 65 kW (88 PS) und Vito 111 CDI mit 84 kW (114 PS). Im Vito mit Hinterradantrieb arbeitet ein Vierzylinder mit 2,15 l Hubraum in drei Stufen: Vito 114 CDI mit 100 kW (136 PS), Vito 116 CDI mit 120 kW (163 PS) und Vito 119 CDI mit 140 kW (190 PS). Die Kraftübertragung übernehmen im Vito Sechsgang-Schaltgetriebe und das Automatikgetriebe 7G-TRONIC PLUS – die weltweit einzige Wandlerautomatik mit sieben Stufen für Transporter. Sie gehört zum Serienumfang beim Vito 4x4. Nach unten rundet der Citan das Nutzfahrzeugprogramm von Mercedes ab. Der Citan wird in drei Längen angeboten: Citan kompakt (3,94 m), Citan lang (4,32 m) und Citan extralang (4,71 m). Er fährt ab Werk als Kastenwagen, Mixto und Tourer vor. Hinzu kommen der Kastenwagen Citan WORKER und der Citan

CREW für besonders preissensible Kunden. Das zulässige Gesamtgewicht des Citan bewegt sich zwischen 1,8 t und 2,2 t. Besonders vielseitig ist der Citan in der Variante »lang«, die ganz nach Bedarf in drei Gewichtsklassen vorfährt. Besonders flexibel ist der Citan Kastenwagen mit Doppel-Beifahrersitz. Sind die Plätze nicht besetzt, können die Rückenlehnen nach vorne geklappt werden, die mittlere Lehne dient dann bei Bedarf als Schreibplatte. Unterhalb des Doppelsitzes befindet sich ein Staufach. Es ist durch das nach vorne klappende, einteilige Sitzkissen von oben zugänglich. Antriebsseitig besteht die Auswahl aus vier Triebwerken: Der kompakte Turbodieselmotor des Citan mit 1,5 l Hubraum steht in drei Leistungsstufen mit 55 kW (75 PS), 66 kW (90 PS) und 81 kW (110 PS) zur Wahl – jetzt in Europa serienmäßig nach Abgasstufe Euro 6. Mit dem Schritt zu Euro 6 ist das maximale Drehmoment der Dieselmotoren um jeweils 20 Nm auf Werte von 200 Nm bis 260 Nm gestiegen. Verbunden mit dem Schritt zu Euro 6 ist die Serienausstattung für alle Fahrzeuge mit Schaltgetriebe mit dem Effizienzpaket BlueEFFICIENCY. Es enthält unter anderem eine ECO Start-Stopp-Funktion. Alternativ zum Dieselmotor steht Käufern ein Benziner zur Verfügung. Er leistet aus 1,2 l Hubraum 84 kW (114 PS). Je nach Motorisierung gibt es den Mercedes-Benz Citan mit Fünfgang- oder Sechsgang-Schaltgetriebe sowie optional auch mit dem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe 6G-DCT. War es bisher ausschließlich für den Benziner Citan 112 verfügbar, so ist es nun ebenfalls für den Citan 111 CDI ab 2017 zu bekommen.

Hersteller aus dieser Kategorie
