Transporter

Artikel vom **23. Januar 2021**



2019 folgte die Einführung des eSprinters. Er ist Teil der Strategie von Mercedes-Benz Vans zur Elektrifizierung der gewerblichen Transporterflotte.

Das kleinste Nutzfahrzeug mit Stern feierte im Herbst 2012 seine Premiere und wurde seither permanent weiterentwickelt und mit neuen Features ausgestattet. Vor allem die Kombination aus hoher Funktionalität und Wirtschaftlichkeit sowie der sehr gute Fahrkomfort und eine umfangreiche Sicherheitsausstattung zeichnen den Citan aus. Das beliebteste gemeinsam mit Mitsubishi entwickelte Modell ist der Kastenwagen. Dank großer Türen, einer niedrigen Ladekante und einem großzügigen Laderaumangebot lässt der Citan beim Be- und Entladen keine Wünsche offen. Eine vollflächige Trennwand schützt Fahrer und Beifahrer im Kastenwagen vor verrutschender oder kippender Fracht. Damit im Laderaum alles sicher an seinem Platz bleibt, kann die Ladung mit Spanngurten und den serienmäßigen Zurrösen fachgerecht fixiert werden. Seit der Markteinführung 1995 gibt der Mercedes-Benz Sprinter einer ganzen Fahrzeugklasse den Namen: Die Sprinterklasse. Jetzt hatte die dritte Generation

des Mercedes-Bestsellers Weltpremiere. Sie kann seit Februar 2018 in Deutschland bestellt werden, und seit Juni ist sie in den Nutzfahrzeug-Zentren und Van-ProCentern von Mercedes-Benz verfügbar. 2019 folgte die Einführung des eSprinters. Er ist Teil der Strategie von Mercedes-Benz Vans zur Elektrifizierung der gewerblichen Transporterflotte. Kastenwagen, Tourer, Pritschenwagen, Fahrgestelle, Bus oder Triebkopf als Aufbauart, drei Antriebskonzepte, Kabinengestaltung, Aufbaulängen, Tonnagen, Laderaumhöhen und Ausstattungsdetails: Allein aus diesen Parametern ergibt sich eine nochmals gesteigerte Variantenvielfalt des Sprinters. Mehr als 1700 verschiedene Ausführungen lassen sich so zusammenstellen. Das Antriebskonzept von Heck- und Allradantrieb wird im Sprinter der dritten Generation um einen neuen Vorderradantrieb ergänzt. Bei dieser Version steigt konstruktionsbedingt die Nutzlast um 50 kg gegenüber dem Heckantrieb; eine 80 mm niedrigere Ladekante macht das Be- und Entladen oder das Ein- und Austeigen deutlich komfortabler. Zu den technischen Höhepunkten des Fahrzeugs zählen zwei neu entwickelte Getriebe für den Frontantrieb. Ein Novum im Transporter-Segment ist der Einsatz einer 9-Gang-Wandlerautomatik. Die Gangstufungen wurden auf ein bestmögliches Verhältnis zwischen Verbrauch und agilem Fahrverhalten getrimmt.

Zu den wichtigsten Neuerungen der dritten Sprinter-Generation gehört die umfassende Internetvernetzung. Die Dienste von Mercedes Pro connect bilden zusammen mit dem ebenfalls völlig neuen MBUX-Multimediasystem (Mercedes-Benz User Experience) die Basis für sämtliche Logistik- und Transportanforderungen. Geringerer Verbrauch, zwei neu entwickelte Getriebe für den erstmals angebotenen Vorderradantrieb, reduzierte innermotorische Reibung und der einzige Sechszylinder im Wettbewerb: Für die dritte Generation des Sprinter hat Mercedes-Benz Vans den Antriebsstrang in vielen Bereichen verbessert. Zu den technischen Höhepunkten des neuen Sprinters zählen zwei neu entwickelte Getriebe für den Frontantrieb. Ein Novum im Transporter-Segment ist der Einsatz einer 9-Gang-Wandlerautomatik. Die Gangstufungen wurden auf ein bestmögliches Verhältnis zwischen Verbrauch und agilem Fahrverhalten getrimmt. Ein niedriges Geräuschniveau und hoher Fahrkomfort zählen zu den weiteren Pluspunkten. Mit Drive Select und Schaltpaddles am Lenkrad können Fahrer manuell in das aktuelle Schaltprofil eingreifen. Das ebenfalls neu entwickelte 6-Gang-Schaltgetriebe überzeugt mit hohem Schaltkomfort ohne lästige Vibrationen am Schalthebel. Möglich wird das durch die neue Sensorik mit Gangerkennung. Auch das bewährte 7G-Tronic Plus-Automatikgetriebe kann jetzt per Drive Select bedient werden. Es ist ab sofort für alle Heckantriebvarianten mit Dieselmotor und alle Allradvarianten verfügbar. Fahrzeuge mit zuschaltbarem Allradantrieb werden überwiegend von den Hinterrädern angetrieben. Im Allradmodus verändert sich die Kraftverteilung: 35 % des Drehmoments werden an die Vorder- und 65 % an die Hinterachse geleitet. Gleichzeitig steigen die Rampen- und Böschungswinkel – vor allem für Fahrten in unwegsamem Gelände, beispielsweise im Baustelleneinsatz oder auf schwierigen Oberflächen wie Schnee oder Geröll, ergeben sich daraus erhebliche Vorteile bei der Traktion und den Fahreigenschaften. Hohes Drehmoment in einem breiten Drehzahlbereich: Der stärkste Dieselantrieb leistet mit seinen 3,0 l Hubraum 140 kW (190 PS) und verfügt über ein Drehmoment von 440 Newtonmeter bei 1600 bis 2600 U/min. Als einziger Sechszylinder im Large-Van-Segment überzeugt das Aggregat nicht nur durch eine enorme Durchzugskraft, sondern auch mit einer ausgezeichneten Laufruhe und maximalem Fahrkomfort. Ebenso wie die 3,0-l-Version verfügt auch der kleinere Vierzylinder-Dieselmotor über eine Common-Rail-Direkteinspritzung. Aus 2,1 l Hubraum generiert das Aggregat beim Heckantrieb wahlweise drei unterschiedliche Leistungsstufen: 84 kW (114 PS), 105 kW (143 PS) oder 120 kW (163 PS). Beim Frontantrieb reicht die Bandbreite von 84 kW (114 PS) über 105 kW (143 PS) bis 130 kW (177 PS). Um Effizienz und Laufleistung in der Vierzylinder-Motorenfamilie zu optimieren, wurde der Reibungsverlust in den Triebwerken und im Riementrieb verringert. Daraus ergibt sich ein hohes Drehmoment und hohe Elastizität auch bei niedrigen Geschwindigkeiten. Das maximale Drehmoment liegt jeweils bereits bei niedrigen Drehzahlen an und steht über einen breiten

Drehzahlbereich zur Verfügung. Zur Reduzierung der Emissionen trägt die bewährte BlueTec-Motorentechnologie bei. Durch die SCR-Technologie (Selective-Catalytic-Reduction) zur Abgasnachbehandlung inklusive AdBlue sinkt der Anteil der Stickoxide nach der Verbrennung um über 80 %. Die AdBlue-Tankkapazität steigt im Vergleich zur Vorgänger-Generation von 18 auf 22 l. Dadurch erhöht sich die Reichweite. Und auch das Nachfüllen geht leichter von der Hand, denn der Füllstutzen im Motorraum lässt sich nun leichter erreichen. Alle Motoren erfüllen die jeweils lokal gültigen Emissionsgesetze. In Europa zum Beispiel Euro 6/VI. Einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Betriebskosten leistet der verbesserte Wartungsrechner Assyst-Plus. Die Ölbelastung wird im laufenden Betrieb noch genauer erfasst und führt so zur Erhöhung der real erreichbaren Ölwechselintervalle. Der Ölpeilstab im Motorraum entfällt, er wird ersetzt durch die Ölstandskontrolle im Kombiinstrument. Zu den Detailverbesserungen gehört auch ein effektiver Schutz vor Fehlbetankungen. Der Fehlbetankungsschutz verhindert, dass versehentlich Otto-Kraftstoff in den Dieseltank und in den Motor gelangt. Neben der konsequenten Weiterentwicklung der Dieselmotoren wird Mercedes-Benz Vans künftig auch in allen Segmenten lokal emissionsfreie Elektroantriebe anbieten und die Elektrifizierung der gewerblich genutzten Flotte konsequent vorantreiben.



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.

Den Anfang macht der eVito, der seit zweiten Jahreshälfte 2018 lieferbar ist. Auf den Vito folgte der eSprinter in 2019. 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. Er ist ein ausgewiesener Spezialist für Handwerk, Handel und kommunale Betriebe: Der Erfolg des Mercedes-Benz Vito basiert auf Stärken wie Vielseitigkeit, Flexibilität und einem ausgewogenen Preis-Leistung-Verhältnis. Umfangreich aktualisiert, ist die Neuauflage jetzt noch attraktiver. Highlights der Modellpflege sind der lokal emissionsfreie eVito Tourer (Stromverbrauch kombiniert: 26,2 kWh/100 km; CO2-Emissionen kombiniert: 0g/km) mit drehmomentstarker E-Maschine und 421 Kilometern Reichweite sowie die effiziente und leistungsstarke Vierzylinder-Diesel-Generation der Motorenfamilie OM 654. Neuheiten im Infotainment-Bereich und bei den Assistenz-Systemen sowie Aufwertungen beim Design runden das Fahrzeug ab. Der neue Mercedes-Benz Vito ist seit dem Frühjahr 2020 bestellbar.



Das zulässige Gesamtgewicht des Mercedes 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.

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. 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 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

© 2025 Kuhn Fachverlag