



Mercedes-Benz

De nieuwe Mercedes-Benz Vito

Persinformatie

Lage bedrijfskosten, een groot laadvermogen en bijzonder veilig – de nieuwe Vito is de referentie in het segment van de middelgrote bestelwagens

28 juli 2014

Inhoud	Pagina
Korte versie	2
Lange versie	8
Design: synthese van form en functie	10
Unieke keuze: voorwiel-, achterwiel- of vierwielaandrijving	17
Hoog veiligheidsniveau – de Vito als norm in zijn categorie	31
De nieuwe Vito is een economisch wonder	38
Een opmerkelijk ruim gamma voor de nieuwe Vito	40
Vertrouwde kwaliteit – de nieuwe Vito toont wat hij kan	50

De beschrijvingen en informatie in deze persmap gelden voor het internationale modelaanbod van Mercedes-Benz en kunnen per land verschillen.

Lage bedrijfskosten, een hoog laadvermogen en bijzonder veilig – de nieuwe Vito is de referentie in het segment van de middelgrote bestelwagens

- De verbluffende veelzijdigheid van de nieuwe Vito
- Het modelaanbod van de nieuwe Vito is bijzonder ruim: de gesloten bestelwagen, de Vito Mixto en de Vito Tourer family
- Voor het eerst in dit segment: voorwiel-, achterwiel- of vierwielaandrijving
- Twee turbodieselmotoren in vijf vermogensvarianten
- Systematisch ontworpen om de bedrijfskosten laag te houden
- Tot acht airbags in de Vito Tourer, nieuwe assistentiesystemen

Stuttgart/Berlijn- De nieuwe Mercedes-Benz Vito onderscheidt zich door zijn onmiskenbaar stevige koetswerk, zijn hoge intrinsieke waarde, zijn maximale voordelen en zijn lage bedrijfskosten. Daarmee toont hij zich de enige echte en veelzijdige professional in het segment van de middelgrote bestelwagens met een maximaal toegelaten voertuiggewicht tussen 2,5 en 3,2 ton. En ondanks zijn ongeëvenaarde laadvermogen blijven zijn aankoopprijs en onderhoudskosten toch verrassend laag. In Duitsland is de Vito 109 CDI als gesloten bestelwagen beschikbaar vanaf 17.990 euro (zonder btw).

De verbluffende veelzijdigheid van de nieuwe Vito

Ambachtlieden, handelaars, dienstverleners, koerierdiensten en taxi's – de nieuwe Vito is echt een voertuig voor iedereen. De Vito is bijvoorbeeld het enige voertuig in zijn categorie waarvan de gesloten versie in drie verschillende lengtes en met drie verschillende aandrijfsystemen beschikbaar is. Bovendien heeft hij het grootste laadvermogen in zijn klasse: tot 1.369 kg. Daarnaast combineert de Vito Mixto die met een crewcab uitgerust is, de voordelen van een gesloten bestelwagen met die van een busje. En met de nieuwe Vito Tourer schrijft Mercedes-Benz een volledig nieuw hoofdstuk in het passagierstransport. Dat model bestaat in drie uitvoeringen: de functionele en stevige Vito Tourer BASE, de veelzijdige Vito Tourer PRO en de hoogwaardige Vito Tourer SELECT. Dankzij die complete modelfamilie kan de Tourer aan elk type van passagiersvervoer aangepast worden.

De nieuwe Vito maakt een assertieve en onmiskenbare indruk. Bij de Vito is design echter geen doel op zich. Met een Cx-waarde van 0,32 geeft hij blijk van een bijzonder lage windweerstand. Dat vermindert het brandstofverbruik en verbetert de prestaties.

En zelfs op het eerste gezicht laat het koetswerk van de nieuwe Vito geen twijfel bestaan over zijn hoge kwaliteit – dat blijkt bijvoorbeeld uit de smalle, gelijkmatige voegen.

Interieur: een hoog zitcomfort

Zowel de bestuurder als de begeleider genieten in de nieuwe Vito van een hoog zitcomfort, terwijl ze over meer ruimte beschikken dan in de voorganger.

De cockpit van de nieuwe Vito werd helemaal vernieuwd en is nu een voorbeeld van functionaliteit en ergonomie. De structuur, met een symmetrische basisvorm, is helder en is ontdaan van elementen die een veilige bediening kunnen hinderen. De cockpit straalt een voor deze categorie van voertuigen uitzonderlijk hoge kwaliteit uit.

Tijdens de ontwikkeling ging er veel aandacht naar het opbergconcept. Uiteindelijk is de nieuwe Vito voor heel wat bestuurders niet alleen een kantoor, maar ook een leefruimte.

Voor het eerst in dit segment: voorwiel-, achterwiel- of vierwielaandrijving

Het aandrijfsysteem van de nieuwe Vito laat er geen twijfel over bestaan dat dit een voertuig voor alle toepassingen is. Als eerste in zijn categorie is hij nu ook met vierwielaandrijving beschikbaar, naast de uitvoeringen met voor- of achterwielaandrijving.

De boodschap is duidelijk: het nieuwe systeem voor voorwielaandrijving is erg licht. Wanneer de Vito niet of licht geladen is, biedt de voorwielaandrijving een betere tractie. Bovendien is de aankoopprijs bijzonder aantrekkelijk. De achterwielaandrijving die haar waarde al bewezen heeft, is de juiste oplossing voor toepassingen waarbij zware lasten geladen of getrokken moeten worden, en waarbij een bijzonder goede rijdynamiek vereist is.

Vierwielaandrijving is nodig wanneer een grote tractie vereist is, in zware omstandigheden of op grindwegen. Dankzij het nieuwe ontwerp van de vierwielaandrijving is de Vito 4x4 even hoog als de modellen met voor- of achterwielaandrijving.

Twee turbodieselmotoren in vijf vermogensvarianten

De nieuwe Vito met voorwielaandrijving is ontworpen voor het volgende gebruiksprofiel: voertuigen met een laag tot middelhoog maximaal toegelaten voertuiggewicht die hoofdzakelijk door één chauffeur bediend worden. De kosten zo laag mogelijk houden was eveneens een prioriteit.

Die versie is uitgerust met een dwars ingebouwde, compacte viercilinder die een cilinderinhoud van 1,6 liter heeft en in twee vermogensvarianten bestaat: de Vito 109 CDI van 65 kW (88 pk) en de Vito 111 CDI van 84 kW (114 pk).

Wanneer hoge prestaties vereist zijn, een intensief gebruik van de wagen gemaakt wordt, en zware ladingen en aanhangwagens vervoerd worden, is de nieuwe Vito met achterwielaandrijving en de viercilinder van 2,15 liter de juiste keuze. Die krachtbron is beschikbaar in drie vermogensvarianten: de Vito 114 CDI, 100 kW (136 pk); de Vito 116 CDI, 120 kW (163 pk); en de Vito 119 BlueTEC, 140 kW (190 pk). Als de eerste Euro 6 motor in deze categorie verdient de Vito 119 BlueTEC een bijzondere vermelding.

Standaard wordt de Vito met een manuele 6-versnellingsbak uitgerust. De 7G-TRONIC PLUS automaat met koppelvormer is als optie beschikbaar voor de Vito 114 CDI en Vito 116 CDI, en is standaard voor de Vito 119 BlueTEC en de Vito 4x4. Dit is de enige versnellingsautomaat voor bestelwagens met een koppelvormer en zeven versnellingen.

Systematisch ontworpen om de bedrijfskosten laag te houden

Van de versnellingsbak over de wrijvingsarme achteras en de elektromechanische stuurinrichting tot de hulpsystemen – de ingenieurs hebben de nieuwe Vito ontworpen om het verbruik zo laag mogelijk te houden. In de NEDC verbruikt het nieuwe model gemiddeld ongeveer 20% minder dan zijn voorganger.

Voor de Vito BlueEfficiency toont zich op het vlak van het verbruik bijzonder zuinig. Dat pakket is beschikbaar voor de nieuwe Vito met

achterwielaandrijving en is standaard voor elke Vito Tourer met automaat, een inschrijving als personenauto en de krachtigste motorvariant. Het gecertificeerde cijfer van 5,6 liter per 100 kilometer voor de Vito 116 CDI BlueEfficiency, met inschrijving als bedrijfsvoertuig, is ongeëvenaard in deze voertuigcategorie.

Met welke motorvariant de nieuwe Vito echter ook uitgerust is, telkens zijn de service-intervallen bijzonder lang: 40.000 km of twee jaar.

Verbeterde ophanging met nieuwe, elektromechanische stuurinrichting

De ophanging, die haar kwaliteiten al ruimschoots bewezen heeft, werd nog verbeterd. Het uitgangspunt daarbij vormden de stuurinrichting met de elektromechanische stuurbekrachtiging en de gewijzigde kinematische eigenschappen. Ook de achteras met schuin geplaatste wielarmen en schroefveren werd aangepast, o.a. met een nieuwe afstelling voor de veren en schokdempers.

De gesloten uitvoering en de Vito Mixto zijn ontworpen voor zware ladingen. Een comfortophanging is als optie beschikbaar voor de Mixto en is standaard op alle modellen van de Vito Tourer. Die comfortophanging wordt gekenmerkt door minder stugge veren en een gevoeliger sturing van de schokdempers.

Hoog veiligheidsniveau – de Vito als norm in zijn voertuigcategorie

De nieuwe Mercedes-Benz Vito verlegt ook op het vlak van de veiligheid de normen. Dat is te danken aan de bijzonder precieze stuurinrichting, de schijfremmen rondom (afhankelijk van het model met een remsysteem van 16" of 17") en het standaard ingebouwde ADAPTIVE ESP.

Tot acht airbags in de Vito Tourer, nieuwe assistentiesystemen

De gesloten uitvoering van de Vito is de enige bestelwagen die standaard met airbags en een gordelwaarschuwing uitgerust is, zowel voor de bestuurder als voor de begeleider. De Vito Tourer PRO en de Vito Tourer SELECT zijn bovendien voorzien van windowbags en thorax/pelvis-bags vooraan. Voor het eerst is het ook mogelijk om achteraan in de Tourer windowbags te laten inbouwen. Met in totaal tot acht airbags is de Tourer de nieuwe referentie in zijn segment.

Attention Assist maakt deel uit van de standaarduitrusting van de nieuwe Vito. Dat systeem houdt verschillende parameters in het oog en trekt daaruit besluiten over de conditie van de bestuurder. De zijwindassistent, een unieke uitrusting in deze categorie, is eveneens standaard. De zijwindassistent elimineert zo goed als volledig het effect van windstoten op de auto. Ook de bandendrukcontrole behoort tot de standaarduitrusting.

In overeenstemming met de persoonlijke behoeften van de klant kan de nieuwe Vito met nog andere assistentiesystemen uitgerust worden. De actieve parkeerhulp is uniek en nieuw voor bestelwagens. Ook de afstandswaarschuwing is een uniek uitrustingselement in dit segment. Wanneer de bestuurder van rijstrook wil wisselen, geeft de dodehoekassistent een waarschuwing als er zich andere voertuigen in de dode hoek bevinden. En de spoorassistent waarschuwt de bestuurder wanneer de wagen van zijn rijstrook dreigt af te wijken.

Meer licht voor meer zicht: Intelligent Light System

Het optionele Intelligent Light System (ILS) vormt in de nieuwe Vito een alternatief voor de krachtige halogeen koplampen die standaard ingebouwd worden. Bij dat voor bestelwagens unieke systeem worden in de richtingaanwijzers, de dagrijlichten, en de dim- en grootlichten met bochtverlichting led-lampen ingebouwd. Afhankelijk van de rijnsnelheid passen de koplampen de lichtdistributie aan landwegen en snelwegen aan.

Twee wielbasissen, drie lengtes, tot vier gewichtsvarianten

De nieuwe Vito is in drie verschillende lengtes beschikbaar, die telkens 140 mm groter zijn dan die van de vorige Vito. Dat is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de grotere voorzijde die voetgangers een betere bescherming biedt. De Vito is nu beschikbaar in een lengte van 4895 mm, 5140 mm of 5370 mm. Afhankelijk van het model is de maximale voertuighoogte 1910 mm zodat alle varianten dus ruim onder de limiet van twee meter blijven. Dat betekent dat ze probleemloos in parkeergarages met meerdere verdiepingen of in automatische carwashes kunnen.

De uitvoeringen met een maximaal toegelaten voertuiggewicht van 2,8 ton en 3,05 ton vormen de kern van het aanbod van de Vito. Ze worden aangevuld met een variant van 2,5 ton en een van 3,2 ton. Dankzij de nieuwe voorwielaandrijving in combinatie met een compacte dieselmotor bedraagt het

rijklare gewicht van de gesloten Vito, met medium lengte en standaarduitrusting, maar 1761 kg. Het gevolg is dat zelfs de Vito met een maximaal toegelaten voertuiggewicht van 3,05 ton zich door een indrukwekkend laadvermogen van 1289 kg onderscheidt. Kampioen op dat vlak is echter de Vito met achterwielaandrijving met een maximaal toegelaten voertuiggewicht van 3,2 ton en een laadvermogen van 1369 kg. In zijn categorie doet geen enkel voertuig het beter.

Pag. 7

Lage bedrijfskosten, een hoog laadvermogen en bijzonder veilig – de nieuwe Vito is de referentie in het segment van de middelgrote bestelwagens

- **Lage bedrijfskosten – de nieuwe Vito is een economisch wonder**
- **Voor het eerst in dit segment: voorwiel-, achterwiel- of vierwielaandrijving**
- **Een beproefde waarde: de OM 651 motor voor de Vito met achter- of vierwielaandrijving**
- **Nieuw: OM 622 turbodieselmotor voor de Vito met voorwielaandrijving**
- **Interieur: een functionele en aantrekkelijke werkplaats**
- **De nieuwe Vito en zijn ‘accessoires’: het toppunt van veelzijdigheid**
- **Nieuwe en unieke assistentiesystemen bezorgen de Vito de leiding**
- **De nieuwe Vito Tourer BASE, PRO en SELECT: veel meer dan een personeelsbusje**
- **Vertrouwde kwaliteit: de nieuwe Vito toont wat hij kan**

De nieuwe Mercedes-Benz Vito onderscheidt zich door zijn onmiskenbaar stevige koetswerk, zijn hoge intrinsieke waarde, zijn maximale voordelen en zijn lage bedrijfskosten. Daarmee toont hij zich de enige echte en veelzijdige professional in het segment van de middelgrote bestelwagens met een maximaal toegelaten voertuiggewicht tussen 2,5 en 3,2 ton. De nieuwe Vito heeft heel wat DNA van de succesvolle Mercedes-Benz Sprinter overgenomen. Op het vlak van design oogt de nieuwe Vito even opvallend als functioneel en is hij uitgerust met een hoogwaardige en bestuurdersvriendelijke cockpit. Zijn motoren zijn ongeëvenaard zuinig en met een keuze tussen voorwiel-, achterwiel- en vierwielaandrijving geeft dit model blijk van een unieke veelzijdigheid. En hoewel de Vito een verbluffend hoog laadvermogen heeft, meer dan 1000 kg bij een maximaal toegelaten voertuiggewicht van 2,8 ton, zijn de aankoopprijs en onderhoudskosten onverwacht laag. Nieuwe assistentie- en veiligheidssystemen bezorgen hem een voorsprong op de concurrenten. Uiteindelijk stelt het volledige gamma – de gesloten uitvoering, de Mixto en de nieuwe Tourer minibussen (Vito Tourer BASE, Vito Tourer PRO en Vito Tourer SELECT) – een nieuwe norm. Op de Duitse markt is de gesloten Vito 109 CDI al te koop vanaf 17.990 euro (zonder btw).

De verbluffende veelzijdigheid van de nieuwe Vito

Ambachtslieden, handelaars, dienstverleners, koerierdiensten en taxi's - de nieuwe Vito is echt een voertuig voor iedereen. In de uitvoering als gesloten bestelwagen is de Vito het enige voertuig in zijn categorie dat in drie verschillende lengtes beschikbaar is. In de uitvoering met voorwielaandrijving heeft hij het grootste laadvermogen in zijn klasse. Daarnaast combineert de Vito Mixto die met een crewcab uitgerust is, de voordelen van een gesloten bestelwagen met die van een busje.

En met de nieuwe Vito Tourer schrijft Mercedes-Benz een volledig nieuw hoofdstuk in het passagierstransport. Dat model bestaat in drie uitvoeringen: de functionele en stevige Vito Tourer BASE, de veelzijdige Vito Tourer PRO en de hoogwaardige Vito Tourer SELECT. Dankzij die complete modelfamilie leent de Tourer zich voor elk type van passagiersvervoer.

- **De nieuwe Vito – aantrekkelijk en door en door innovatief**
- **Bijzondere aandacht voor de koetswerkdetails**
- **Interieur: een hoog zitcomfort**
- **Cockpit: een voorbeeldige functionaliteit**
- **Opbergconcept: ruimte voor grote en kleine items**
- **Entertainment: altijd goed verbonden**

Met zijn krachtig ogend radiatorrooster die door schep getekende en vleugelvormige koplampen geflankeerd wordt, maakt de nieuwe Vito een assertieve en onmiskenbare indruk. De bestelwagen past perfect in het ruime aanbod bedrijfsvoertuigen van Mercedes-Benz – van de Citan, de kleine bestelwagen, tot de zware Actros-modellen voor het langeafstandsvervoer. Een kenmerkend stijlelement zijn de drie geperforeerde spijlen in de radiatorrooster van de nieuwe Vito. Dat ontwerp straalt dynamiek uit, terwijl het tegelijk de luchtstroom naar de belangrijke koelelementen verbetert.

Zoals de andere bedrijfsvoertuigen van Mercedes heeft deze bestelwagen een horizontale bumper met een extra luchtinlaat. Die loopt met een opvallende vorm naar beneden en bezorgt de nieuwe Vito een stoer uiterlijk. In de standaarduitvoering zijn de stevige bumpers niet gelakt om kosten bij kleine schade te verminderen. Voor kopers die belang hechten aan een sierlijk uiterlijk, zijn de bumpers en andere demonteerbare koetswerkonderdelen in de koetswerkkleur beschikbaar (standaard bij het topmodel, de Vito Tourer SELECT).

De nieuwe Vito – aantrekkelijk en door en door innovatief

Voor de nieuwe Vito is design geen doel op zich. De nieuwe koplampen zijn maar één voorbeeld van de perfecte synthese tussen vorm en functie. Het optionele Intelligent Light System (ILS) biedt een alternatief voor de krachtige halogeen koplampen die standaard ingebouwd worden. Dat in het segment van de bestelwagens unieke systeem maakt gebruik van de led-technologie voor de richtingaanwijzers (die op een toorts lijken – een typisch kenmerk van het merk), de dagrijlichten, de dimlichten en de grootlichten met bochtverlichting.

Afhankelijk van de rijnsnelheid passen de koplampen automatisch de lichtdistributie aan het gebruik op landwegen en snelwegen aan. ILS omvat ook de Highbeam Assist die de lichten bij tegen- en voorliggers, en in steden en dorpen automatisch dimt. Een 'coming home' functie verlicht de omgeving rond de auto nadat de contactsleutel verwijderd is.

Bijzondere aandacht voor de koetswerkdetails

De motorkap van de nieuwe Vito die een dynamische en sculpturale pijlvorm heeft, loopt over in de flanken die met hun twee langgerekte en lichtjes extravagante contouren een indruk van dynamiek in het leven roepen. Een dynamiek die overigens precies te meten is: de luchtweerstand is met een Cx-waarde van 0,32 erg laag. Dat vermindert het brandstofverbruik en verbetert de prestaties.

Zelfs op het eerste gezicht straalt het koetswerk van de nieuwe Vito een hoge kwaliteit uit, dankzij elementen zoals de smalle, gelijkmatige voegen en het onopvallende geleidingsmechanisme voor de schuifdeur. Elk detail van de nieuwe Vito combineert vorm en functie. De optionele dakrails zijn daar een voorbeeld van. Ze vormen de basis voor de draagsystemen, zonder dat ze de hoogte van de nieuwe Vito boven de twee meter doen uitkomen. Dat is belangrijk om de toegang tot parkeergarages met meerdere verdiepingen en automatische carwashes te vrijwaren.

De achterlichten van de nieuwe Vito hebben een onmiskenbare vorm. Ze zijn hoger geplaatst zodat andere weggebruikers het voertuig beter opmerken. Tegelijk zijn de achterlichten door die positie in druk verkeer ook beter beschermd. Voor de achterlichten is de led-technologie als optie beschikbaar. Ook dat is meer dan een designkenmerk - led-lampen verminderen het stroomverbruik. En met een levensduur die ongeveer even lang is als die van de auto, behoort het vervangen van lampjes tot het verleden.

Achterdeuren die optioneel tot tegen de zijflank kunnen opendraaien, vormen een alternatief voor de standaard achterklep van de nieuwe Vito.

Interieur: een hoog zitcomfort

In de nieuwe Vito nemen zowel de bestuurder als de begeleider plaats in zetels met uitgesproken contouren. Het zitkussen is groter geworden, net als de rugleuning die ook nog verhoogd werd om een goede zijdelingse steun te

bieden. De gelijkmatige naden zijn een aanduiding van de hoge afwerkkwaliteit. Beide voorzetels zijn voorzien van hoofdsteunen die in twee richtingen versteld kunnen worden. De zetels zelf kunnen in de lengterichting verschoven worden, terwijl de bestuurderszetel ook in de hoogte versteld kan worden.

Een belangrijk comfortvoordeel voor grote bestuurders is de aanpassing in de contouren van de scheidingswand in de gesloten bestelwagen. Daardoor kan de zetel over een grotere afstand versteld worden. Een boog in het bovengedeelte maakt het mogelijk om de rugleuning nu 83 mm verder te kantelen dan voordien.

Voor toepassingen zoals koerierdiensten, waarbij de bestuurder vaak in en uit moet stappen, is er een "Plus" bestuurderszetel – een variant met een verhoogd middenstuk voor het zitvlak en dus een vlakke contour. Die zetel is met een nog stevigere stof bekleed.

Mercedes-Benz biedt in de Vito ook optionele comfortzetels voor de bestuurder en de begeleider aan. Die zetels waarvan de helling van het zitvlak aangepast kan worden, zijn voorzien van een armsteun in het midden en van in vier richtingen verstelbare hoofdsteunen. Andere opties die het comfortniveau nog verhogen, zijn de elektropneumatische, verstelbare lendensteun voor de voorzetels met twee luchtkussens in elke leuning of de elektrische zetelverstelling met geheugenfunctie. De schakelaar voor die geheugenfunctie heeft dezelfde contour als de zetel – een kenmerkend stijlelement van Mercedes-Benz – en is op het deurpaneel gemonteerd.

Als een alternatief voor de enkelvoudige passagierszetel die standaard ingebouwd wordt, is een 2-persoonszitbank beschikbaar. Beide zitplaatsen daarop hebben een driepuntsgordel en een in twee richtingen verstelbare hoofdsteun.

Cockpit: een voorbeeldige functionaliteit

De cockpit van de nieuwe Vito werd volledig vernieuwd en is nu een voorbeeld van functionaliteit en ergonomie. De structuur, met een symmetrische basisvorm, is helder en is ontdaan van alle elementen die een veilige bediening kunnen hinderen. Alle bedieningselementen staan binnen handbereik van de bestuurder opgesteld.

Heel wat aandacht ging er naar de details in de cockpit die een voor deze voertuigcategorie uitzonderlijk hoge kwaliteit uitstraalt. De oppervlakken zijn op elkaar afgesteld, terwijl de glans, de structuur, de textuur en de voegen een weloverwogen en harmonieuze indruk maken. De bekleding van het instrumentenbord en die van de bovenzijde van de deuren oogt als leder en voelt prettig aan. Die bekleding, die we al uit de Sprinter kennen, is krasbestendig en gemakkelijk schoon te maken.

De hoek en de hoogte van het stuurwiel met drie spaken kunnen versteld worden. Als upgrade is een multifunctioneel stuurwiel met ritcomputer beschikbaar. Met de knoppen op dat stuurwiel kan de bestuurder de radio, het navigatiesysteem, de telefoon en het combi-instrument bedienen. Een andere optie is het met hoogwaardig nappaleder beklede stuurwiel dat extra grip biedt en nog aangenamer aanvoelt. Dat stuur is ook voorzien van elementen in chroom. De versnellingspook van de manuele 6-versnellingsbak is ergonomisch geplaatst op de middenconsole en lijkt op een joystick. Als de klant voor een automaat gekozen heeft, dan is de keuzehendel op de stuurkolom gemonteerd – een oplossing die niet alleen plaats spaart, maar ook handig is.

Goed leesbare, ronde wijzerplaten met daartussen een informatiedisplay staan direct in het gezichtsveld opgesteld. Het standaard combi-instrument omvat een dagteller, een klok en een brandstofmeter. Op een optioneel pixelscherm dat met de knoppen op het multifunctionele stuurwiel bediend wordt, verschijnt extra informatie van de boordcomputer, het audiosysteem of de navigatie. Links bevinden zich de bedieningsknoppen voor de lichten, plus een knoppenblok voor de assistentiesystemen.

In de strak vormgegeven middenconsole is bovenaan het dubbele DIN audiosysteem ingebouwd, met links en rechts ervan luchtmonden. Daaronder, tussen twee open bergvakken, is een rij bedieningselementen gemonteerd samen met de bedieningsknoppen van de airconditioning. Onderaan de middenconsole is nog een DIN-sleuf waar indien nodig een tachograaf ingebouwd kan worden (bijvoorbeeld voor voertuigen die op commerciële basis goederen vervoeren met een aanhangwagen).

Uit de vorm en de structuur van de bedieningsknoppen blijkt de aandacht voor het detail. Ze voelen niet alleen prettig aan, maar hun kwaliteit staat op het niveau van een personenauto. Voorbeelden daarvan zijn de stijlvolle knoppen voor de centrale vergrendeling in de uitsparingen voor de deurgrepen of de

knoppen voor de optionele zetelverwarming. Ook de knoppen voor de elektrische ruiten en de buitenspiegels hebben een aantrekkelijke en logische vorm.

Zoals zijn voorganger is de Vito uitgerust met een parkeerrem die met een pedaal links in de voertruimte bediend wordt. Dat bespaart plaats en in versies zonder een scheidingswand of in de Vito Tourer vereenvoudigt deze opstelling de toegang tot het achtercompartiment.

Bijzonder opvallend is het goede zicht dat de bestuurder heeft. Dat is, vooral in een bestelwagen, erg belangrijk voor de veiligheid. De driehoekige ruiten onderaan de A-stijlen links en rechts zijn een kenmerkend stijlelement van de nieuwe Vito. Al even kenmerkend zijn de grote buitenspiegels die een uitstekend gezichtsveld bieden. Beide spiegels hebben een bijkomend, ingebouwd breedhoeksegment dat goed van pas komt bij het wisselen van rijstrook of bij het manoeuvreren.

Opties zoals de rijlichtassistent, de dodehoekassistent, de regensensor of de elektrisch verstelbare, inklapbare en verwarmde buitenspiegels (afhankelijk van het model kunnen die standaard zijn) ondersteunen de bestuurder in zijn werk.

Opbergconcept: ruimte voor grote en kleine items

Bij de ontwikkeling van de nieuwe cockpit ging veel aandacht naar het opbergconcept. Voor heel wat bestuurders is de nieuwe Vito immers niet alleen een kantoor, maar ook een leefruimte.

Drie grote, open opbergvakken op de bovenzijde van het instrumentenbord trekken de aandacht. Ze zijn nuttig om papieren, clipboards, tabletcomputers en andere items binnen handbereik netjes weg te bergen. De drie opbergvakken zijn bovenaan gedeeltelijk afgedekt om vervelende reflecties in de voorruit te vermijden. Het middelste compartiment is geschikt voor A4-documenten. Links en rechts aan de bovenzijde van het instrumentenbord zijn ook nog bekerhouders gemonteerd.

Kleine items zoals pennen, munten of parkeerbonnen kunt u kwijt in de open bergvakken in de middenconsole, links en rechts van het knoppenpaneel. Onder de middenconsole is nog een stopcontact van 12 V voorzien.

Het grote handschoenvak en het optionele open opbergvak onder de middenconsole bieden nog meer opbergruimte. En opmerkelijk is de manier waarop de deurcompartimenten ingedeeld zijn. Compacte, open opbergvakken halverwege de hoogte lenen zich om kleine items ordelijk weg te bergen. En het grote, open bergvak onderaan vertoont verschillende onderverdelingen: een flessenhouder voor flessen tot 1,5 liter, een groot vak en nog een klein open vak.

Entertainment: altijd goed verbonden

De nieuwe Vito wordt uitgerust met de nieuwste generatie radio's van Mercedes-Benz Vans. Het basismodel is de Audio 10 (dubbel DIN-formaat) met een monochroom scherm van 3,5", Bluetooth-telefonie, toetsenbord, telefoonboek en een sleuf voor een SD-geheugenkaart. Vlakbij zijn in het instrumentenbord een USB 2.0 poort en een AUX-input gemonteerd. De Audio 10 kan uiteenlopende formaten weergeven, zoals WMA, MP3, AAC en WAV.

De Audio 15 van zijn kant heeft een scherm van 5,8" met TFT-technologie en een cd-speler. Via de USB 2.0 poort kunnen draagbare toestellen op de Audio 15 afgespeeld worden. Als een achteruitrijcamera gemonteerd is, verschijnt het beeld daarvan op de display.

De Audio 15 kan gecombineerd worden met het optionele Becker MAP navigatiesysteem – een volledig geïntegreerde navigatiemodule met GPS-antenne, intuïtieve gebruikersinterface met 2D/3D-weergave en TMC om files op een dynamische manier te ontwijken. De compacte Becker MAP PILOT box past discreet in het handschoenvak. Al het kaartmateriaal voor de regio van de koper is af fabriek geïnstalleerd. De box kan weggenomen worden en omvat een USB-verbinding, zodat het mogelijk is om de navigatiemodule online via een computer te personaliseren en te actualiseren.

De nieuwe Vito is ook beschikbaar met de vooruitrusting voor het navigatiesysteem. Daardoor kan de navigatiemodule binnen een vloot in verschillende voertuigen gebruikt worden.

Een unieke keuze: voorwiel-, achterwiel- of vierwielaandrijving

Pag. 16

- **Nieuw: OM 622 turbodieselmotor voor de Vito met voorwielaandrijving**
- **Upgrade: OM 651 motor voor de Vito met achter- of vierwielaandrijving**
- **De eerste motor in deze categorie die aan de toekomstige Euro 6 emissienorm voldoet**
- **Manuele 6-versnellingsbak of 7-trapsautomaat met koppelomvormer**
- **Hulpsystemen: het brandstofverbruik terugdringen**
- **Het BlueEfficiency-pakket vermindert het verbruik**
- **De Vito 4x4 met nieuwe vierwielaandrijving: niets houdt hem tegen!**
- **Verbeterde ophanging met nieuwe elektromechanische stuurinrichting**
- **NVH – de nieuwe Vito werkt in stilte**

Het aandrijfsysteem van de nieuwe Vito laat er geen twijfel over bestaan dat dit een voertuig voor alle toepassingen is. Dit is de eerste Mercedes-Benz die niet alleen met achterwiel- of vierwielaandrijving beschikbaar is, maar ook met voorwielaandrijving. Een andere première bij Mercedes-modellen is dat in één en hetzelfde koetswerk zowel motoren in de lengterichting (voor de achter- en vierwielaandrijving) als in de dwarsrichting (voor de voorwielaandrijving) ingebouwd worden.

De boodschap is duidelijk. In combinatie met een compacte turbodieselmotor vormt de nieuwe voorwielaandrijving een bijzonder lichte eenheid. En dat komt het laadvermogen ten goede: 120 kg meer dan het vorige model, en 60 kg meer dan de nieuwe Vito met achterwielaandrijving. Wanneer het voertuig niet of slechts licht geladen is, biedt de voorwielaandrijving een betere tractie. Bovendien is de aankoopprijs bijzonder aantrekkelijk.

De achterwielaandrijving, een techniek die haar waarde bewezen heeft, is de juiste oplossing bij alle toepassingen waarbij zware ladingen vervoerd worden, aanhangwagens getrokken moeten worden (tot 2500 kg bij voertuigen met een automaat), en er in die omstandigheden nood is aan veel tractie en een uitzonderlijke rijdynamiek. De draaicirkel is kleiner omdat er geen aandrijfassen zijn die de stuurhoek beperken. De nieuwe Vito met achterwielaandrijving is beschikbaar met krachtiger motorvarianten en kan ook gecombineerd worden met een versnellingsautomaat en het BlueEfficiency-pakket. Om het werk van de opbouwfabrikanten te vergemakkelijken, heeft de Vito met achterwielaandrijving hetzelfde laadcompartiment als de Vito met voorwielaandrijving.

Vierwielaandrijving is nodig wanneer een grote tractie vereist is, zoals in veeleisende omstandigheden of op grindwegen. De nieuwe Vito met vierwielaandrijving onderscheidt zich door bijzonder goede rijeigenschappen en een grote stabiliteit. Wegens het nieuwe ontwerp van de vierwielaandrijving zijn de voertuighoogte, de laaddrempel en de instaphoogte van de nieuwe Vito 4x4 haast identiek als die op de modellen met voor- of achterwielaandrijving.

Mercedes-Benz rust het hele gamma van de nieuwe Vito uit met dieselmotoren. Dat is een “must” voor bedrijfsvoertuigen waarvan men verwacht dat ze zuinig zijn en dat ze bij lage toerentallen een goede tractie bieden.

Nieuw: OM 622 turbodieselmotor voor de Vito met voorwielaandrijving

De nieuwe Vito met voorwielaandrijving en de dwars ingebouwde Mercedes-Benz OM 622 motor is op maat gemaakt voor het volgende gebruiksprofiel: voertuigen met een laag tot middelgroot maximaal toegelaten voertuiggewicht die hoofdzakelijk door één chauffeur bestuurd worden. De aankoopprijs en de onderhoudskosten zo laag mogelijk houden, was bij de ontwikkeling eveneens een prioriteit.

Klein maar sterk: de compacte viercilinder van 1,6 liter is het voorbeeld bij uitstek van de systematische downsizing om het verbruik te verminderen. Tegelijk gaat het om een lichtgewicht motor die een hoog laadvermogen mogelijk maakt en tegen een aantrekkelijke prijs te koop is. Deze turbomotor met vier kleppen per cilinder getuigt van een modern ontwerp: dubbele bovenliggende nokkassen, crossflow cilinderkop, wrijvingsarme bekleding van de cilinders, en stalen zuigers met zuigerveren die onder een kleinere spanning staan en dus minder wrijving opwekken. De common-rail injectietechnologie werkt met een injectiedruk van max. 1600 bar; de piëzoelektrische verstuivermonden met zeven gaatjes reageren uitzonderlijk snel en precies.

Een VNT-turbolader garandeert onmiddellijke reacties, een snelle opbouw van het vermogen in de onderste toerentallen en aantrekkelijke prestaties bij hoge toerentallen – op het vlak van vermogensafgifte gedraagt deze compacte motor zich als een grote. Het haast vierkante motorontwerp, met een boring van 80 mm en een slag van 79,5 mm, creëert de voorwaarden voor een grote trekkracht en soepele hernemingen.

Precies afgestemd op de vereisten van een bestelwagen van Mercedes

Wat vermogen en prestaties betreft, is de motor in de Vito heel precies afgestemd op de vereisten die aan een bestelwagen van Mercedes-Benz gesteld worden. De motor is heel specifiek voor de Vito ontworpen, van de inlaatleiding en luchtmassasensor tot het uitlaatsysteem. De vermogensafgifte en rijeigenschappen, de goede koudstart, de injectieregeling, het geluidsniveau, de doorgedreven zuivering van de uitlaatgassen, en de maatregelen om het brandstofverbruik te verminderen, stemmen allemaal overeen met wat u van Mercedes-Benz en de nieuwe Vito verwacht.

Lange onderhoudsintervallen van maximum 40.000 km of twee jaar verminderen de kosten en maken duidelijk dat dit een robuuste motor is. Deze krachtbron heeft dezelfde levensduur als de grotere Mercedes-Benz OM 651 die zijn waarde al bewezen heeft. De nieuwe Mercedes-Benz OM 622 is niet alleen aantrekkelijk wegens zijn lage kosten, maar ook wegens zijn efficiënte prestaties en zijn opmerkelijk hoge comfort. Deze soepele en geruisloze krachtbron die zich door een laag trillingsniveau onderscheidt, wordt in de drie lengtes en de drie gewichtsvarianten van de Vito ingebouwd (maximaal toegelaten voertuiggewichten van 2,5, 2,8 en 3,05 ton).

Voor de zuivering van de uitlaatgassen staan een EGR-systeem, een dieselpartikelfilter en een oxidatiekatalysator borg. De motor die aan de huidige vereisten van de Euro 5b+ emissienorm voldoet, is bovendien al klaar voor de toekomstige Euro 6 emissienorm.

Twee vermogensvarianten voor de nieuwe OM 622

De nieuwe OM 622 is beschikbaar in twee vermogensvarianten: - Vito 109 CDI, 65 kW (88 pk) bij 3800 t/min, maximumkoppel van 230 Nm bij 1500-2000 t/min
- Vito 111 CDI, 84 kW (114 pk) bij 3800 t/min, maximumkoppel van 270 Nm bij 1500-2500 t/min

Omdat de OM 622 zijn maximum trekkracht al bij lage toerentallen vrijgeeft, levert deze nieuwe krachtbron ook meer dan behoorlijke prestaties. De Vito 109 CDI (de cijfers voor de Vito 111 CDI staan tussen haakjes) accelereert in 18,9 (14,4) seconden van 0 tot 100 km/u en haalt een top van 157 (169) km/u.

De kleinste motor kan een aanhangwagengewicht tot 1200 kg (geremd) trekken (1000 kg bij een maximaal toegelaten voertuiggewicht van 3,05 ton).

De krachtiger versie van de nieuwe Vito met voorwielaandrijving kan tot 2000 kg trekken. Het maximale treingewicht bedraagt 4800 kg.

Pag. 19

Upgrade: OM 651 motor voor de Vito met achter- of vierwielaandrijving

In situaties waarin hoge prestaties vereist zijn, een intensief gebruik van het voertuig gemaakt wordt, een hoog maximaal voertuiggewicht nodig is, zware aanhangwagens getrokken moeten worden, of veel tractie nodig is om zware lasten te vervoeren, dan is de nieuwe Vito met achterwielaandrijving en de uitzonderlijk krachtige Mercedes-Benz OM 651 motor de juiste keuze. Die krachtbron die in haast elke auto of bestelwagen van Mercedes-Benz ingebouwd wordt – zelfs tot in de S-Klasse – werd in grote mate aangepast voor gebruik in de nieuwe Vito.

Deze viercilinder van 2,15 liter heeft een boring van 83 mm en een slag van 99 mm – een zogenaamde langeslagmotor voor een grote trekkracht. De dubbele bovenliggende nokkenassen drijven in totaal 16 in- en uitlaatkleppen aan en worden zelf in beweging gebracht door een combinatie van tandwielen en een korte ketting. De common-rail injectie werkt met een maximale injectiedruk van 1800 bar. De brandstof wordt door solenoïde injectoren ingespoten die voorzien zijn van verstuivermonden met zeven gaatjes. Elke vermogensvariant is met een tweetraps turbolader uitgerust: de kleine hogedruklader staat borg voor een goed reactievermogen, en dat al bij toerentallen die amper boven het stationaire toerental uitkomen; de grote lagedrukturbolader wekt bij hogere toerentallen een groot vermogen op.

Dat verklaart waarom het hoge maximumkoppel al van bij uitzonderlijke lage toerentallen en over een groot toerentalgebied beschikbaar is – een voorwaarde voor uitstekende rijeigenschappen en een grote soepelheid, ongeacht de omstandigheden. De motor ontwikkelt een hoog specifiek vermogen en geeft een indrukwekkend koppel vrij. Ook deze krachtbron is een voorbeeld van downsizing om een laag verbruik, een laag emissieniveau en een laag gewicht mogelijk te maken.

Twee in tegengestelde richting draaiende balansassen, waardoor de distributie voor de nokkenas verder naar achteren gemonteerd is, en een vliegwiel met twee gewichten dragen bij tot de soepele werking van de motor.

De eerste motor in zijn categorie die aan de toekomstige Euro 6 emissienorm tegemoet komt

In hun huidige uitvoering voldoen de twee kleinste vermogensvarianten van deze motor aan de vereisten van de Euro 5b+ emissienorm. Een ERG-systeem, een dieselpartikelfilter en een oxidatiekatalysator staan in voor de zuivering van de uitlaatgassen. In de krachtigste vermogensvariant voldoet deze krachtbron al aan de Euro 6 emissienorm.

Omdat het onmogelijk is om alleen met ingrepen in de motor aan die emissienorm te voldoen, past Mercedes-Benz de SCR-technologie (Selective Catalytic Reduction) met de BlueTEC-motortechnologie toe, waarbij AdBlue in de uitlaatgassen ingespoten wordt om ze te zuiveren.

Al gedurende een jaar of tien bewijst deze technologie haar waarde in verscheidene honderdduizenden bedrijfsvoertuigen van Mercedes-Benz – van de Atego tot de Actros – en over miljarden kilometers. Ook in de Mercedes-Benz Sprinter zoals die nu sinds een jaar in Europa aangeboden wordt (en voordien al in Noord-Amerika). De nieuwe V-Klasse en een aantal auto's van Mercedes-Benz maken gebruik van SCR met de BlueTEC motortechnologie om zo zuiver mogelijke uitlaatgassen te garanderen.

De BlueTEC-motortechnologie vermindert de stikstofoxides in de uitlaatgassen door in de stroom uitlaatgassen de waterige AdBlue-oplossing in te spuiten. De hitte zet het AdBlue om in ammoniak. In de SCR-katalysator worden vervolgens de stikstofgassen en het ammoniak met een chemische en katalytische reactie in water en stikstof omgezet (voor het milieu ongevaarlijke stoffen). De AdBlue-tank in de nieuwe Vito heeft een inhoud van ongeveer 11,5 liter. Om de tank te vullen, is er net onder de dieselmotortank een tweede vulmond gemonteerd. De prijs van AdBlue bedraagt iets minder dan de helft van die voor diesel. Met deze technologie worden duidelijke successen geboekt: de Vito 116 CDI BlueEfficiency met een vermogen van 120 kW (163 pk) en een inschrijving als truck verbruikt 5,7 liter per 100 kilometer, wat in deze voertuigcategorie ongezien is.

De OM 651 is beschikbaar in drie vermogensvarianten:

- Vito 114 CDI, 100 kW (136 pk) bij 3800 t/min, maximumkoppel van 330 Nm bij 1200-2400 t/min
- Vito 116 CDI, 120 kW (163 pk) bij 3800 t/min, maximumkoppel van 380 Nm bij 1400-2400 t/min
- Vito 119 BlueTEC, 140 kW (190 pk) bij 3800 t/min, maximumkoppel van 440 Nm bij 1400-2400 t/min

Bijzonder opmerkelijk is de motor in de Vito 119 BlueTEC – die levert de superieure prestaties van de vorige zescilinder met het brandstofverbruik van een viercilinder. Met zijn indrukwekkende koppel, zijn lage emissies en zijn grote efficiëntie vormt deze krachtbron een nieuwe referentie voor viercilindermotoren in deze voertuigcategorie.

Prestaties die aan de hoogste eisen tegemoet komen

Op het vlak van de prestaties stelt de nieuwe Vito met achterwielaandrijving zelfs de meest veeleisende bestuurders niet teleur. De Vito 114 CDI (de cijfers voor de Vito 116 CDI staan tussen haakjes) accelereert in 11,8 (10,8) seconden van 0 tot 100 km/u. Met een topsnelheid van 184 (196) km/u is de Vito ook ideaal om lange afstanden af te leggen. En met zijn voor dit type van voertuig superieure prestaties zal de Vito 119 BlueTEC zelfs de meest sceptische consument voor zich winnen. De Vito 119 BlueTEC heeft voor de sprint tot 100 km/u maar 9,0 seconden nodig en haalt een top van 206 km/u.

De OM 651 wordt in de drie lengte- en gewichtsvarianten van de nieuwe Vito ingebouwd (een maximaal toegelaten voertuiggewicht van 2,5, 2,8, 3,05 en 3,2 ton). De krachtigste motorvariant is voorbehouden voor de drie zwaarste uitvoeringen.

De Vito met achterwielaandrijving kan een aanhangwagen tot 2000 kg trekken. Indien nodig kan dat gewicht tot 2500 verhoogd worden. Het maximale treingewicht in combinatie met de versnellingsautomaat bedraagt 5550 kg.

Handgeschakelde 6-versnellingsbak of 7-trapsautomaat met koppelomvormer

In de nieuwe Vito met voorwielaandrijving en de OM 622 brengt een handgeschakelde 6-versnellingsbak de aandrijfkraft op de wielen over. De overbrengingsverhoudingen zijn heel specifiek op de nieuwe Vito afgestemd en gaan van $i = 4,182$ tot $0,549$. Ze werden berekend om wanneer het voertuig geladen is, goede startprestaties te leveren en om bij hogere snelheden het toerental en dus ook het verbruik te verminderen. De versnellingsbak is met de joystick moeiteloos en precies te bedienen.

De handgeschakelde ECO Gear 6-versnellingsbak wordt standaard ingebouwd in combinatie met de achterwielaandrijving en de Mercedes-Benz OM 651

motor. Met zijn ruime spreiding – de overbrengingsverhoudingen variëren van $i = 5,076$ tot $0,675$ – garandeert deze versnellingsbak een maximale tractie bij het weggrijden, alsook lage toerentallen (en dus een rustige en brandstof besparende rijstijl) bij hogere snelheden. Dankzij de levenslange vulling met wrijvingsarme olie werkt de versnellingsbak nu soepeler en dus zuiniger.

De optionele 7G-TRONIC PLUS automaat met koppelomvormer is op zijn beurt ontworpen met het oog op een maximale zuinigheid. De versnellingsbak is als optie beschikbaar voor de twee kleinste vermogensvarianten van de OM 651. Bij de krachtigste variant en in de Vito 4x4 wordt hij standaard ingebouwd.

Dit is de enige automaat met koppelomvormer en zeven versnellingen voor bestelwagens en hij wordt voor het eerst voor de Vito aangeboden. Ook bij deze bak staan de zeven versnellingen garant voor een ruime spreiding met een grote tractie bij lage snelheden en voor lage toerentallen bij hoge snelheden. De automaat wordt gecombineerd met een snel reagerende ECO start/stop-functie. De zo goed als slipvrije koppeling reageert meteen op het gaspedaal en zorgt zo voor een grote levendigheid. Tegelijk wordt het verbruik teruggedrongen. De schakelpunten zijn heel precies op de motorkenmerken afgesteld. Een torsiedemper garandeert een soepele werking, zelfs bij lage toerentallen, en regelt bij een lage belasting de slip van de koppeling van de koppelomvormer. De ontwikkelingsingenieurs hebben ook de opwarming van de olie na een koudstart geoptimaliseerd, alsook het hydraulische systeem van de koppelomvormer. Dat betekent dat de olie na een koudstart snel opwarmt om de wrijvingsverliezen tot een minimum te beperken.

Achteras: een nieuw en zuinig differentieel

De nauwgezetheid waarmee de ingenieurs de nieuwe Vito ontworpen hebben om het verbruik zo laag mogelijk te houden, blijkt ook uit het differentieel voor de Vito met achter- of vierwielaandrijving. Wegens de verbeterde geometrie van de tandoppervlakken loopt de nieuwe eenheid bijzonder soepel en ook geruisloos. Daarbij spelen ook de wrijvingsarme olie die speciaal voor Mercedes-Benz ontwikkeld werd, en de bijzonder wrijvingsarme kogellagers een rol.

Hulpsystemen: het brandstofverbruik terugdringen

Niet alleen het aandrijfsysteem werd systematisch ontworpen om het verbruik, en dus ook de kosten en de emissies, te verminderen. Ook de stuurinrichting

en de hulpsystemen werden verbeterd. De nieuwe elektromechanische stuurinrichting verbruikt bijvoorbeeld alleen maar energie wanneer het stuurwiel verdraaid wordt. En omdat de stuurbekrachtiging snelheidsafhankelijk is, vermindert het stroomverbruik aanzienlijk bij hoge snelheden.

Wat kleine veranderingen aan de hulpsystemen lijken te zijn, leiden tot grote besparingen. Dankzij het intelligente beheersysteem wordt de generator bij voorkeur opgeladen wanneer op de motor geremd wordt. Daardoor gaat bij acceleraties of bij constante snelheden al het motorvermogen zonder enige beperking naar het aandrijfsysteem. De elektrische brandstofpomp regelt de brandstofaanvoer volgens de behoefte zodat ze een variabel debiet opwekt. Hetzelfde geldt voor de oliepomp. Ten slotte werkt de door een riem aangedreven superlader voor de optionele airconditioning maar in één richting en is hij alleen actief wanneer de airconditioning ingeschakeld is.

Het BlueEfficiency-pakket vermindert het verbruik

Al die specifieke maatregelen maken van de nieuwe Vito een erg zuinig voertuig. Daarnaast is als optie voor de nieuwe Vito met de OM 651 motor en achterwielaandrijving nog het BlueEfficiency-pakket beschikbaar. Dat pakket is standaard bij alle Vito Tourers met automatisch en met een inschrijving als personenwagen, en bij alle modellen met de krachtigste motor (140 kW/190 pk).

BlueEfficiency omvat verscheidene aspecten. De ECO start/stop-functie schakelt zelfstandig de motor uit wanneer de auto stil staat, op voorwaarde dat geen versnelling ingeschakeld is en het koppelingspedaal niet bediend wordt. In auto's met de 7G-TRONIC PLUS volstaat het om in de modus D te stoppen en de voetrem ingedrukt te houden. Bij de ECO start/stop-functie hoort ook een bijkomende bufferaccu voor de nieuwe Vito. Die verzorgt de stroomvoorziening van de verbruikers wanneer de motor gestart wordt. Het beheer van de generator werd op zijn beurt verbeterd om de efficiëntie te verhogen. Dat is ook het geval bij de brandstofpomp die de aanvoerdruk en het debiet volgens de behoefte regelt. De banden met lage rolweerstand vergen op hun beurt minder energie. Ten slotte verbetert de bekleding van de onderzijde ook nog de aerodynamische eigenschappen, waardoor het brandstofverbruik nog verder daalt.

De Vito 4x4 met nieuwe vierwielaandrijving: niets houdt hem tegen!

Aannemers, leveranciers van bouwmaterialen, nutsbedrijven, hotels in sneeuwgebieden – vaak kunnen bedrijfsvoertuigen die in veeleisende toepassingen ingezet worden, niet zonder vierwielaandrijving. De permanente vierwielaandrijving waarmee de Vito 4x4 uitgerust is, is een van de krachtigste systemen ter wereld: zijn regelsystemen zijn echt baanbrekend. Als onderdeel van een modulaire strategie is de interne ontwikkeling ervan door Mercedes-Benz nauw verbonden met de ontwikkeling van overeenstemmende aandrijfsystemen voor de SUV's en personenwagens van Mercedes.

De vierwielaandrijving van de Vito 4x4 is gebaseerd op het vertrouwde elektronische tractiesysteem 4ETS met de regelprogramma's ESP en ASR. Op wegen met een goede tractie verdeelt 4ETS het koppel in een verhouding van 45:55 over de voor- en achteras. Als een of meer wielen tractie verliest, remt 4ETS die wielen af en verdeelt ze het vermogen over de wielen met een goede grip.

Het centrale differentieel van de Vito 4x4 is met een dubbele plaatkoppeling uitgerust. Die is goed voor een grendelkracht van ongeveer 50 Nm tussen de voor- en achteras. De koppeling staat permanent onder spanning. Wanneer de wielen op een van de twee assen gaan spinnen, wordt het wrijvingskoppel door een relatieve beweging van de schijven aan de as doorgegeven die het traagst roteert. Die variabele koppelverdeling verbetert de tractie en de rijstabiliteit. De tractie en de stabiliserende werking van deze koppeling met voorspanning zijn duidelijk merkbaar, vooral wanneer de banden weinig grip op het wegoppervlak hebben.

Een compact, lichtgewicht en bijzonder efficiënt ontwerp met een in de lengterichting ingebouwde motor en met een versnellingsbak en een tussenbak die één blok vormen: die aanpak levert duidelijke voordelen op het vlak van laadvermogen en verbruik op. Een voorbeeld is de compacte constructie van de tussenbak en de zijdelingse aftakas naar de vooras: de cardankoppeling op de cardanas naar de vooras is in het uitgaande tandwiel van de tussenbak geïntegreerd. Dat vermindert in grote mate de plaats die voor de zijdelingse aftakking nodig is. Als een gevolg van die gecombineerde maatregelen weegt de Vito 4x4 slechts 70 kg meer dan het model met achterwielaandrijving.

Conventionele sperdifferentiëlen (in de lengte- en dwarsrichting) zijn overbodig op de Vito 4x4. Dat bespaart niet alleen gewicht, maar verbetert ook de veiligheid en het rijcomfort.

De nieuwe Vito 4x4 wordt standaard met de krachtigste motor geleverd: de OM 651 met een cilinderinhoud van 2,15 liter, een vermogen van 140 kW (190 pk) en een koppel van 440 Nm. Het vermogen wordt door de 7G-TRONIC PLUS automaat met koppelomvormer overgedragen. De tussenbak voor de vierwielaandrijving is in de versnellingsbak geïntegreerd.

De standaarduitrusting van de Vito 4x4 omvat ook 17" velgen en grotere remmen op de vooras. In tegenstelling tot de vorige modellen blijven alle versies van de Vito 4x4 onder de belangrijke limiet van twee meter hoogte.

Verbeterde ophanging met een nieuwe, elektromechanische stuurinrichting

De vorige modellen van de Vito onderscheidden zich al door hun voorbeeldige, dynamische maar toch comfortabele ophanging. Toch hebben de ontwikkelaars van de nieuwe Vito hebben dat aspect nog grondig vernieuwd en verbeterd. Daarbij gingen ze uit van de nieuwe stuurinrichting met elektromechanische stuurbekrachtiging en de wijzigingen aan de kinematische eigenschappen. De stuurbekrachtiging hangt af van de snelheid: bij manoeuvres of bij lage snelheden vergt het sturen nauwelijks inspanning; bij hogere snelheden draait het stuur echter stroever met het oog op een goede rechtuitstabiliteit. Bovendien ontlast de kracht waarmee het stuurwiel terugkeert, de bestuurder.

Zoals voordien steunt de vooras van de nieuwe Vito op McPherson veerbenen met onderaan vorkvormige wielarmen. De vooras en de motor zijn echter stijver op hun hulponderstel gemonteerd zodat de aandrijfeenheid doeltreffend tegen trillingen geïsoleerd is. Net als zijn voorganger heeft de nieuwe Vito achteraan een onafhankelijke ophanging met schuin geplaatste wielarmen en schroefveren. De afstemming van de veren en schokdempers op de achteras is wel nieuw. De schokdempers achteraan hebben een nieuwe positie gekregen. Stabilisatorstangen voor en achter verminderen de rolhoek in bochten.

Voor de nieuwe Vito zijn twee verschillende configuraties van de achteras mogelijk. De gesloten versie en de Vito Mixto zijn ontworpen voor zware ladingen. Daarnaast is er een comfortophanging die standaard ingebouwd wordt in alle modellen van de Vito Tourer, en die als optie beschikbaar is voor de Mixto. Elementen daarin die het passagierscomfort ten goede komen, zijn de minder stugge veren en de gevoeligere regeling van de schokdempers op de achteras. Daardoor worden de oneffenheden in de weg beter opgevangen, terwijl ook de weggeluiden en de wieltrillingen verminderd worden.

Het standaard remsysteem van 16 inch is uitgerust met schijfremmen rondom die tegen fading bestand zijn (intern geventileerde schijven vooraan). Op sommige modelvarianten met de krachtigste motor, een maximaal toegelaten voertuiggewicht van 3,2 ton en vierwielaandrijving wordt standaard een remsysteem van 17 inch gemonteerd. Dat systeem omvat niet alleen remschijven met een grotere diameter, maar ook grotere remzadels op de vooras.

De nieuwe Vito is standaard uitgerust met stalen velgen van 6.5 J x 16 die voorzien zijn van 195/65 R 16 banden (maximaal toegelaten voertuiggewicht van 2,8 ton) of van 205/65 R 16 banden (3,05 ton). 225/60 R 16 banden zijn als optie beschikbaar. 17" stalen velgen met 225/55 R 17 banden zijn eveneens als een optie beschikbaar (standaard bij de krachtigste motor, een maximaal toegelaten voertuiggewicht van 3,2 ton en vierwielaandrijving). Indien gewenst kan de nieuwe Vito ook met lichtmetalen velgen van 16", 17" of 18" uitgerust worden. Het aanbod accessoires van Mercedes-Benz omvat zelfs velgen van 19". Alle velgen hebben niet alleen een stijlvolle vormgeving, maar zijn ook stevig zodat ze geschikt zijn voor slechte wegen.

NVH – de nieuwe Vito werkt in stilte

Een andere factor achter het uitzonderlijk hoge kwaliteitsniveau van de nieuwe Vito is het NVH-niveau. NVH staat voor 'Noise, Vibration and Harshness' (geluid en trillingen). Tijdens de hele ontwikkeling van de nieuwe Vito werd een beroep op akoestische experts gedaan. Daarbij ging de aandacht even goed naar het koetswerk als naar het onderstel, en zelfs naar de ijking van de motorsoftware. Die maatregelen resulteerden in een aanzienlijk lager geluidsniveau dan dat van de vorige versie: - 2 dB(A).

De vooras en de motor van de nieuwe Vito hebben een stijver ontwerp en zijn dus minder gevoelig voor trillingen. In de Vito met achterwielaandrijving is het hulponderstel voor de motor (die in de lengterichting ingebouwd wordt) nu stijver, terwijl ook de steunpunten steviger zijn. Tegelijk hebben de ontwerpers de oriëntatie van het aandrijfsysteem verbeterd zodat de hoekafwijking van de cardanas haast nul bedraagt. Dat voorkomt vervelende trillingen en dus ook geluiden. Het nieuwe differentieel van de achteras is voorzien van nieuwe lagers en werkt ook stiller.

In de nieuwe Vito met voorwielaandrijving is de dwars geplaatste motor voorzien van toplagers met twee steunlagers en twee bijkomende draaisteunen. Ook bij de dwars geplaatste motor worden er op het hulponderstel en het koetswerk lagers met een grote stijfheid gebruikt. Over het algemeen hebben alle aandrijftypes, motoren en chassis-elementen hydraulische steunen om de trillingen te beperken.

De posities van de noodzakelijke openingen tussen het motorcompartiment en de cockpit werden verbeterd en waar mogelijk naar de zijkant verplaatst. Ze zijn zorgvuldig afgedicht met isolatiemateriaal zodat het schutbord het geluid van de motor en de versnellingsbak buiten het interieur kan houden.

In de Vito Tourer wordt hoogwaardig geluiddempend materiaal gebruikt om de isolatie nog te verbeteren. In deze uitvoering verlagen schotten in de carrosserieholtes het geluidsniveau in het passagierscompartiment nog. Het gaat om plastic onderdelen met afdichtstrips in kunstschuim die aangebracht worden voor het koetswerk gelakt wordt. Onder de invloed van de hitte zetten ze uit zodat ze de holtes afsluiten die ongewenste geluiden kunnen doorgeven. Geluiddempende matten – sommige ervan worden op hun ondergrond gespoten – met een aangepaste dikte voorkomen op hun beurt vervelende trillingen en geluiden.

Een nieuwe positie voor de schokdempers op de achteras elimineert de dreungeluiden van het chassis. De veren en schokdempers hebben een nieuw ontwerp gekregen. Dat zorgt niet alleen voor een duidelijk lager geluidsniveau, maar verbetert ook de rijeigenschappen. Geluidsspecialisten werkten mee aan de afstelling van de ophanging, ook tijdens testritten. Tijdens zulke tests worden er over het hele voertuig 60 tot 70 trilsensoren aangebracht om onaangename trillingen van het koetswerk, het onderstel en het aandrijfsysteem te analyseren, en om ze in een tweede fase te voorkomen.

Uitgebreide tests bevestigden dat de experts op het vlak van NVH uitstekend werk geleverd hebben. Het geluidsniveau van de nieuwe Vito ligt hoorbaar lager dan dat van zijn voorganger en de metingen in dB(A) bevestigen dat. Daarnaast meten de ontwikkelaars ook in welke mate gesproken taal begrepen kan worden. Daarvoor passen ze de zogenaamde ‘articulatie-index’ toe. De nieuwe Mercedes-Benz Vito mag dan al een krachtige visuele indruk maken, in feite toont hij zich op de weg bijzonder stil.

Hoog veiligheidsniveau – de Vito als norm in zijn voertuigcategorie

Pag. 28

- **Een record: tot acht airbags in de nieuwe Vito Tourer**
- **Nieuwe assistentiesystemen standaard**
- **Meer licht voor een beter zicht: Intelligent Light System**
- **Nieuw voor bestelwagens: Active Parking Assist**
- **Uniek in het segment van de middelgrote bestelwagens: de afstandswaarschuwing**
- **Dodehoekassistent – hulp bij het wisselen van rijstrook**
- **Spoorassistent: waarschuwing voor de rand van de rijstrook**
- **Achteruitrijalarm en achteruitrijcamera geven informatie bij manoeuvres**

De nieuwe Mercedes-Benz Vito is niet alleen krachtig en zuinig, hij stelt ook nieuwe normen op het vlak van de veiligheid. Mercedes-Benz heeft overigens een lange traditie op dat gebied – een maximale veiligheid voor bestuurders, passagiers en alle weggebruikers is een van de kernwaarden van het merk.

Daarom maakt veiligheid deel uit van de standaarduitrusting van de nieuwe Vito. Dat houdt uiteraard veilige en voorspelbare rijeigenschappen in, ongeacht of het voertuig leeg of geladen is, evenals een precies werkende stuurinrichting en fading-bestendige schijfremmen rondom (met een 17” remsysteem, afhankelijk van het model).

Natuurlijk is er ook ADAPTIVE ESP. Dat systeem voor de rijdynamiek wordt standaard ingebouwd en omvat het antiblokkeerremstelsel (ABS), de aandrijfslijpregeling (ASR), de elektronische remkrachtverdeling (EBV), het hydraulische remhulpsysteem (BAS), de Hill-Start Assist, de Load Adaptive Control (LAC), de Roll Over Mitigation en Roll Movement Intervention (ROM/RMI) als bescherming tegen koprollen, de Enhanced Understeering Control (EUC), de automatische droogremfunctie (bij regen) en de automatische aanvulling van de remmen in kritieke rij situaties (Electronic Brake Prefill). Als de koper de nieuwe Vito met een trekhaak besteld, wordt ook de aanhangwagenstabilisatie (TSA) geleverd.

In kritieke remsituaties activeert de Vito automatisch de adaptieve remlichten. In dat geval knipperen de remlichten in plaats van gewoon maar te branden. En wanneer de wagen na een noodstop tot stilstand komt, worden de adaptieve remlichten gedeactiveerd en de alarmlichten ingeschakeld.

De gesloten versie van de Vito is de enige bestelwagen in zijn categorie die standaard uitgerust is met airbags en een gordelwaarschuwing voor zowel de bestuurder als de begeleider. De modellen Vito Tourer PRO en Vito Tourer SELECT zijn op hun beurt vooraan standaard uitgerust met windowbags en zijdelingse airbags (die heup en borstkas beschermen). In de andere modelvarianten zijn die uitrustings-elementen als optie beschikbaar. En voor het eerst is het ook mogelijk om de nieuwe Vito Tourer achteraan met windowbags uit te rusten. Met in totaal acht airbags is de nieuwe Vito Tourer, in vergelijking met de concurrentie, de nieuwe referentie op het vlak van de bescherming van de inzittenden.

PRE-SAFE is een ander nieuw systeem dat de passieve veiligheid van bestelwagens verhoogt. In kritieke rij-situaties die tot een ongeval kunnen leiden, activeert het systeem preventieve maatregelen om de inzittenden te beschermen. De veiligheidsriemen bijvoorbeeld worden aangespannen, de ruiten worden gesloten, en de positie van de elektrisch verstelbare passagierszetel vooraan wordt aangepast.

Nieuwe assistentiesystemen standaard

De standaarduitrusting van de nieuwe Vito omvat Attention Assist. Dat systeem houdt verscheidene parameters in het oog en trekt daaruit conclusies over de conditie van de bestuurder. Met het oog daarop worden meer dan 70 verschillende variabelen gemeten en verwerkt. Als Attention Assist tekenen van een groeiende onoplettendheid of vermoeidheid opmerkt, klinkt er een geluidssignaal en verschijnt er op het combi-instrument een aansporing om een rustpauze in te lassen.

Uniek in dit segment is dat de nieuwe Vito standaard met de zijwindassistent geleverd wordt. De zijwindassistent elimineert zo goed als volledig de effecten van windstoten op het voertuig, binnen de grenzen van wat fysisch mogelijk is. De mate waarin tegenstuur gegeven moet worden, vermindert waardoor de belasting op de bestuurder in grote mate daalt. De zijwindassistent steunt op het elektronische stabiliteitsprogramma (ESP), een standaardvoorziening, en is actief vanaf een snelheid van 80 km/u.

De zijwindassistent maakt gebruik van de ESP-sensors die de giersnelheid en dwarsversnelling registreren, om de krachten die windstoten op het voertuig

uitoefenen, te detecteren. Dit assistentiesysteem remt indien nodig de wielen langs de windkant afzonderlijk af. Dat heeft een sturend effect waardoor een eventuele slip als gevolg van de gierbeweging vermeden wordt. De zijwindassistent helpt de bestuurder om niet van zijn traject af te wijken, vooral bij plotselinge, krachtige windstoten op bruggen of bij het inhalen van vrachtwagens bijvoorbeeld. Het effect van de wind wordt in grote mate verminderd.

De bandendrukcontrole is een andere standaarduitrusting. Die voorziening houdt de spanning in de afzonderlijke banden in het oog en toont bij drukverlies een waarschuwing op het combi-instrument. Dat is van belang voor twee aspecten: in de eerste plaats betekent een te lage bandendruk een gevaar, terwijl een onaangepaste bandendruk het brandstofverbruik verhoogt.

Meer licht voor een beter zicht: Intelligent Light System

De nieuwe Vito is het enige model in zijn segment met de optionele LED High Performance koplampen, die de weg 's nachts veel helderder uitlichten. De led-technologie is bijzonder functioneel en energiezuinig. Het Intelligent Light System met in totaal 34 leds wordt met de Adaptive Highbeam Assist gecombineerd. De gemiddelde levensduur van een led bedraagt 10.000 uur, wat vijf keer langer is dan die van een xenonlamp. Alle koplampfuncties van het Intelligent Light System passen de energiezuinige led-technologie toe. En doordat het systeem de lichtdistributie aan de rijtsituatie aanpast, levert het een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid.

De dynamische landwegenverlichting verdeelt het licht van de dimlichten zo dat ook de linkse rand van de weg goed verlicht wordt. De belangrijkste functie van de mistlampen bestaat erin om het licht breder te spreiden en de omgeving beter te verlichten. De linkse led-koplamp draait acht graden naar buiten en verlaagt tegelijk haar stralenbundel. Die nieuwe lichtfunctie wordt meteen geactiveerd nadat de mistlamp achteraan ingeschakeld is. Bij snelheden van meer dan 100 km/u wordt de uitgebreide mistlichtfunctie automatisch uitgeschakeld. De nieuwe snelwegverlichting wordt eveneens automatisch geactiveerd. Wanneer het voertuig recht vooruit rijdt met een snelheid van meer dan 110 km/u, verandert de instelling van de koplamp langs de binnenkant van de rijstrook om de weg over een afstand van ongeveer 120 meter te verlichten. Dat gebeurt uiterlijk bij een snelheid van 130 km/u.

De actieve lichtfunctie werkt met de dim- en grootlichten. De elektronische regeleenheid ervan maakt gebruik van informatie over de stuurhoek, de giersnelheid en de rijsnelheid. De led-modules volgen de bewegingen van het stuurwiel en kunnen, telkens als de Vito een bocht aansnijdt, in een fractie van een seconde tot 15 graden zijwaarts draaien. Scherpe bochten worden dan veel beter uitgelicht.

Als de koplampen ingeschakeld zijn, wordt de ingebouwde afslagverlichting automatisch geactiveerd wanneer de bestuurder de richtingaanwijzers bedient of het stuurwiel verdraait. Die functie wordt geactiveerd bij snelheden tot maximum 40 km/u.

Nieuw voor bestelwagens: Active Parking Assist (actief parkeerhulpsysteem)

Om aan specifieke behoeften tegemoet te komen, kan de nieuwe Vito met nog andere optionele assistentiesystemen uitgerust worden. De Active Parking Assist is een voor bestelwagens nieuwe en unieke optie. Iedereen is wel vertrouwd met de lelijke deuken en krassen die bestelwagens oplopen bij verkeerd gelopen parkeermanoeuvres in het dagelijkse gebruik. Active Parking Assist ondersteunt de bestuurders in die situaties door bij een snelheid tot 30 km/u geschikte parkeerplaatsen te detecteren. De parkeerruimte hoeft maar één meter langer te zijn dan het voertuig. Als de bestuurder het voorstel van het assistentiesysteem aanvaardt, hoeft hij alleen nog maar de juiste versnelling in te schakelen en het gaspedaal (tot max. 10 km/u) en het rempedaal te bedienen. Het parkeerhulpsysteem voert de nodige stuurbewegingen uit. In combinatie met een automaat zal het voertuig zelfs zelfstandig afremmen. Active Parking Assist detecteert zowel parkeerplaatsen parallel met de rijweg als dwars daarop. Bij een parkeerplaats parallel met de rijweg hanteert het systeem ook de stuurhoek om later de parkeerplaats te verlaten. Het systeem maakt gebruik van de sensoren van het bestaande PARKTRONIC-systeem en van ultrasone sensoren voor- en achteraan. De bestuurder ziet de informatie van Active Parking Assist op de display.

Uniek in het segment van de middelgrote bestelwagens: de afstandswaarschuwing

De afstandswaarschuwing van de Vito, die ook als Collision Prevention Assist bekend staat, is uniek in dit segment. De bedoeling van dit systeem is om ernstige kop-staartbotsingen te vermijden. Het systeem dat door de

afstandswaarschuwing en de Adaptive Brake Assist gevormd wordt, waarschuwt de bestuurder wanneer de afstand tot de voorligger te klein is. Bij een acuut botsingsgevaar worden de waarschuwingen dwingender.

De afstandswaarschuwing in de nieuwe Vito is stand-by vanaf een snelheid van 7 km/u. Een radarsensor in de voorbumper meet constant de afstand tot de voorligger (in dezelfde rijstrook) en de relatieve snelheden van de voertuigen. De afstandswaarschuwing berekent ook de vereiste minimumafstand.

Als de afstand tot de voorligger gedurende ruimere tijd te klein is, gaat er in het combi-instrument een waarschuwinglampje branden. Een dynamische afstandswaarschuwing wordt geactiveerd zodra het voertuig de voorligger met een hoge relatieve snelheid/acceleratie begint te naderen. In dat geval weerklinkt er naast de zichtbare waarschuwing ook nog een waarschuwingsgeluid.

De bijkomende Adaptive Brake Assist ondersteunt de bestuurder in kritieke remsituaties. Als de bestuurder te weinig remdruk opwekt, verhoogt Adaptive Brake Assist de druk automatisch tot het niveau dat nodig is om een ongeval te vermijden. De bestuurder kan die ingreep op elk moment ongedaan maken door het pedaal steviger in te drukken. De ingreep wordt onderbroken wanneer de bestuurder uitwijkt, zijn voet van het rempedaal neemt of het gaspedaal indrukt.

Dodehoekassistent – hulp bij het wisselen van rijstrook

Van rijstrook wisselen in de stad, buiten de bebouwde kom een inhaalmanoeuvre uitvoeren, op de snelweg invoegen of van rijstrook veranderen – chauffeurs van bestelwagen moeten in fracties van een seconde beslissingen nemen die een impact op de veiligheid kunnen hebben. De nieuwe Vito is langs beide kanten voorzien van grote buitenspiegels met een ingebouwd breedhoeksegment. De dodehoekassistent is een nieuwe optie die de bestuurder helpt bij het wisselen van rijstrook: als er zich andere voertuigen in de dode hoek bevinden, verschijnt een waarschuwing.

De dodehoekassistent wordt actief bij een snelheid van ongeveer 30 km/u. Hij maakt gebruik van twee radarsensoren voor de korte afstand in de achterbumper en bestrijkt het gebied in de aanpalende rijstroken links en rechts. Als die sensoren tijdens de rit een auto of motor in de dode hoek opmerken, gaat er een rode waarschuwingdriehoek in de buitenspiegel in

kwestie branden. Als het assistentiesysteem vaststelt dat de bestuurder de richtingaanwijzer geactiveerd heeft en hoe dan ook van rijstrook wil veranderen, klinkt er een waarschuwingsgeluid en begint het rode waarschuwingssymbool te knipperen.

Spoorassistent: waarschuwing voor de rand van de rijstrook

Ongewild van rijstrook veranderen – bijvoorbeeld wanneer de bestuurder afgeleid is – is een bijzonder gevaarlijk manoeuvre. In de nieuwe Vito wekt de optionele spoorassistent in die gevallen een waarschuwing op.

Het systeem maakt gebruik van een complexe technologie. Een camera op de binnenkant van de voorruit houdt de weg voor de auto in het oog. Een regeleenheid analyseert permanent de geregistreerde gegevens en herkent de rijstrook en de markeringen door middel van contrastvergelijking. Als de bestelwagen de zijmarkeringen dreigt te overschrijden, zonder een aanduiding of zonder een wijziging in de positie van het gas- of rempedaal, dan gaat de regeleenheid ervan uit dat dit ongewild gebeurt. Het systeem waarschuwt de bestuurder dan met een trilling in het stuurwiel. De waarschuwingdrempel kan via het combi-instrument ingesteld worden.

De spoorassistent is actief vanaf een snelheid van 60 km/u. Het systeem reageert zowel op de gele markeringen bij wegenwerken, als op de witte rijstrookmarkeringen. Indien gewenst kan de bestuurder dit assistentiesysteem uitschakelen.

Achteruitrijalarm en achteruitrijcamera geven informatie bij manoeuvres

Ook manoeuvres moeten veilig uitgevoerd kunnen worden. Het achteruitrijalarm laat voorbijgangers horen wanneer de Vito achteruit rijdt. Een achteruitrijcamera helpt de bestuurder om het manoeuvre uit te voeren. Lijnen op de display van het audiosysteem tonen de waarschijnlijke voertuigpositie op basis van de stuurhoek op dat moment. Met de zoomfunctie om aanhangwagens aan te koppelen, zoomt de camera in op de koppeling van de aanhangwagen. Door speciale uitbreidingslijnen weer te geven, helpt het systeem de bestuurder om een aanhangwagen aan te koppelen.

- **Een laag verbruik: vanaf 5,7 liter per 100 kilometer**
- **Lange service-intervallen, gunstige leasingformules**

Kan een nieuwe en duidelijk verbeterde bestelwagen voor een aantrekkelijkere prijs dan zijn voorganger aangeboden worden? De nieuwe Vito bewijst dat dit kan – en bij middelgrote bestelwagens is dat niets minder dan een economisch wonder. De nieuwe Vito met voorwielaandrijving en met de compacte OM 622 turbodieselmotor vormt op dat vlak een duidelijk statement: de aantrekkelijke aankoopprijs is beduidend lager dan die voor het vergelijkbare vorige model.

Een laag verbruik: vanaf 5,7 liter per 100 kilometer

Daar houdt het echter niet bij op: ook op het vlak van het verbruik verlegt de nieuwe Vito de grenzen. Het dieselverbruik in de NEDC is gemiddeld ongeveer 20% lager dan die van de vorige versie. Afhankelijk van het model kan dat verschil tot 32% oplopen. Concreet betekent dit dat het verbruik van de nieuwe Vito tussen 0,6 en 2,6 liter per 100 km teruggedrongen is. Dat bespaart geld. Op basis van een jaarlijkse kilometerprestatie van 20.000 km – bij een dieselprijs van 1,40 euro per liter – betekent dit een kostenvoordeel van 170 tot 730 euro per jaar.

De nieuwe Vito is niet alleen zuiniger dan zijn voorganger, hij haalt ook de laagste verbruikscijfers in zijn categorie: het gecertificeerde cijfer van 5,7 liter per 100 km voor de Vito 116 CDI BlueEfficiency met een vermogen van 120 kW (163 pk) en een inschrijving als vrachtwagen is in deze voertuigcategorie onovertroffen.

Lange service-intervallen, gunstige leasingformules

Elke nieuwe Vito, ongeacht de motorvariant, onderscheidt zich door zijn lange service-intervallen: tot 40.000 km of om de twee jaar (voordien 30.000 km). De tijd tussen twee onderhoudsbeurten wordt op individuele basis berekend. Wanneer de nieuwe Vito op de markt komt, maakt de ASSYST servicecomputer in Europa deel uit van de standaarduitrusting. Het systeem maakt gebruik van de gegevens over de feitelijke motorbelasting, de rijstijl, de gereden kilometers en de gebruiksomstandigheden om een flexibele service-interval te berekenen.

De onderhouds- en reparatiekosten liggen tot 6,4% lager dan bij de voorganger. Pag. 35
Bij servicecontracten weerspiegelt zich dat in een aanzienlijke kostendaling.
De lagere reparatie- en onderhoudskosten, de redelijke prijspositionering en de
verwachte hoge restwaarde betekenen naar alle waarschijnlijkheid lagere
leasing- en huurtarieven voor de nieuwe Vito zodat hij zijn reputatie als
lagekostenvoertuig alle eer aandoet.

- Twee wielbasissen, drie lengtes, tot vier gewichtsvarianten
- De gesloten bestelwagen: een identieke laadruimte, maar een groter laadvermogen
- De Vito Mixto: de combinatie van een gesloten bestelwagen en een personeelsbusje
- De nieuwe Vito Tourer BASE, PRO en SELECT: veel meer dan een personeelsbusje
- De Vito Tourer: een veelzijdige zetelconfiguratie met het oog op uiteenlopende toepassingen
- Een perfecte interieurtemperatuur
- Schuifdeur: elektrisch veiligheidsslot als optie
- De nieuwe Vito – tal van ombouwmogelijkheden

De nieuwe Mercedes-Benz Vito is echt een voertuig voor alle mogelijke toepassingen. Met zijn ruime modelaanbod – gesloten bestelwagen, Mixto en Vito Tourer – valt hij bij erg uiteenlopende klantengroepen in de smaak. De gesloten uitvoering is bedoeld voor zowel goederenvervoer, als handelaars, koerier- en pakjesdiensten, ambachtshandelaars, bouwbedrijven, tuin- en landschapsfirma's, autoverhuurbedrijven.

Met een tweede zetelrij en een scheidingswand kan de Vito Mixto tegelijk goederen en passagiers vervoeren. Dit model mikt op dezelfde doelgroepen als de gesloten uitvoering.

De nieuwe Vito Tourer is veel meer dan een opvolger van het conventionele personeelsbusje. Dit model dat in drie basisuitvoeringen beschikbaar is – Vito Tourer BASE, Tourer PRO en Tourer SELECT – is de ideale partner voor het commerciële passagiersvervoer en kan voor alle toepassingen in dat ruime domein ingezet worden.

Twee wielbasissen, drie lengtes, tot vier gewichtsvarianten

Alle modellen van de nieuwe Vito zijn in verschillende varianten beschikbaar. Zoals voordien kunt u voor de nieuwe Vito uit twee wielbasissen en drie lengtes kiezen: compact, lang (met een grotere overhang achteraan) of extralang (met een grotere wielbasis).

De drie lengtes van de nieuwe Vito zijn telkens 140 mm groter dan die van het voorgaande model. Dat is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de voorzijde die vergroot is om de voetgangersbescherming te verbeteren. De voertuiglengtes zijn nu 4895 mm, 5140 mm en 5370 mm. De twee wielbasissen zijn onveranderd gebleven op 3200 en 3430 mm.

De voertuigbreedte (zonder spiegels) bedraagt 1928 mm – dat is maar een fractie groter dan die van het vorige model – om een goede wendbaarheid in drukke verkeerssituaties te garanderen.

De hoogte van de gesloten versie, de Mixto en de Tourer BASE bedraagt 1910 mm. De Tourer PRO en SELECT zijn maar 1890 mm hoog. Alle varianten blijven onder de belangrijke limiet van 2 meter en kunnen dus probleemloos in parkeergarages met meerdere verdiepingen en in automatische carwashes. Zelfs wanneer de Vito met de optionele dakrails uitgerust is, blijft hij onder die limiet. En omdat de radioantenne ingebouwd is, verhindert die evenmin de toegang.

De uitvoeringen met een maximaal toegelaten voertuiggewicht van 2,8 en 3,05 ton vormen de kern van het aanbod. Ze worden aangevuld met een variant van 2,5 ton en een van 3,2 ton. Verschillende uitrustingslijnen, talrijke opties en een unieke keuze uit drie aandrijfsystemen bieden ruim gelegenheid om de auto te individualiseren.

De gesloten bestelwagen: een identieke laadruimte, maar een groter laadvermogen

De laadruimte van de gesloten uitvoering van de Vito heeft zo goed als dezelfde afmetingen als die van het vorige model. Dat maakt het mogelijk om ingebouwde onderdelen, vanuit servicewagens bijvoorbeeld, zonder wijziging naar de nieuwe Vito over te brengen. De interne hoogte bedraagt 1408 mm, de laadlengte 2433, 2433 of 2668 mm (compacte, lange en extra lange versie). In de gesloten bestelwagens hebben de voorzetels een zetelbasis met open rug wat de laadlengte over de hele breedte van het voertuig nog met 153 mm vergroot. Dat is nuttig bij langere ladingen.

De laadruimte is 1685 mm breed (met een ruimte van 1270 tussen de wielkasten) zodat europallets met de zijkant in de rijrichting geladen kunnen worden. Het volume van de laadruimte bedraagt 5,5 m³ voor de compacte Vito, 6,0 m³ voor de lange versie en 6,6 m³ voor de extralange versie.

Dankzij de nieuwe voorwielaandrijving in combinatie met een compacte dieselmotor weegt de gesloten versie van de Vito (medium lengte) amper 1761 kg. Het resultaat is dat zelfs de Vito met een maximaal toegelaten voertuiggewicht van 3,05 ton een indrukwekkend laadvermogen van 1289 kg kan voorleggen. De kampioen in zijn categorie op dat vlak is echter de Vito met achterwielaandrijving: die heeft een maximaal toegelaten voertuiggewicht van 3,2 ton en een laadvermogen van 1369 kg.

De Vito Mixto: de combinatie van een gesloten bestelwagen en een crewcab

Het basisontwerp van de nieuwe Vito Mixto is vergelijkbaar met dat van het vorige model. Het combineert de mogelijkheden van een gesloten bestelwagen en een crewcab in één voertuig. Het model is standaard voorzien van ruiten tussen de B- en C-stijlen en van een stevige, slipvrije vloer met een gestructureerd oppervlak achteraan. Optioneel levert Mercedes-Benz de Vito Mixto met een vaste scheidingswand met observatievenstertje ter hoogte van de C-stijl.

Klanten kunnen kiezen tussen een achterbank voor twee of drie passagiers. De wegneembare zetels worden met een kliksysteem op de vloer bevestigd. Alle zitplaatsen zijn voorzien van een driepuntsgordel en een in twee richtingen verstelbare hoofdsteun. Er is zelfs een ISOFIX-systeem om een kinderzitje te bevestigen. Indien gewenst is een comfortversie van de achterzetels beschikbaar: zo goed als afzonderlijke zitplaatsen met afzonderlijk verstelbare rugleuningen en armsteunen.

De nieuwe Vito Mixto is beschikbaar in de drie lengtevarianten. De laadlengtes gaan van 1,40 tot 1,87 m en de laadvloer heeft een oppervlakte van 1,86 tot 2,63 m². De laadruimte achter de C-stijl heeft, afhankelijk van de lengte, een volume van 3,1 tot 4,1 m³. De Mixto is voorzien van vier of zes sjiroren, eveneens afhankelijk van de gekozen lengte.

Gesloten versie en Mixto: de laadruimte optimaliseren en de lading beveiligen

Optioneel kan de laadruimte van de gesloten Vito uitgerust worden met een stevige, slipvrije triplex vloer met een gestructureerd oppervlak. Zulk een laadvloer is standaard in de Vito Mixto. De onderzijde van de zijwanden van de laadruimte, zowel in de gesloten versie als in de Mixto, zijn met hardboard

bekleed om ze tegen schade te beschermen. Een vergelijkbare bekleding voor de bovenzijde is in beide modellen als optie beschikbaar. En men kan nog verder gaan door de wanden tot tegen het dak met triplex te bekleden.

Voor de Mixto is er ook een optioneel 'Comfortpakket' dat bijvoorbeeld stevige zijpanelen in kunststof omvat. De linkse zijwand, zonder schuifdeur, is dan voorzien van een opbergvak, een kaartentas, twee flessenhouders en twee bekerhouders. Dat pakket wordt met een hemelbekleding en een slijtvaste kunststof vloer vervolledigd. Om de lading in de gesloten versie en de Mixto te bevestigen, zijn in de vloer standaard stevige sjirogeen aangebracht.

Die methode om de lading te bevestigen, kan nog verbeterd worden met een railsysteem waarin de sjirogeen kunnen verschuiven en om de 25 mm geblokkeerd kunnen worden. Optionele sjirogeen kunnen aan de gordelrail op de zijwand toegevoegd worden. Ook daarin kunnen de bevestigingspunten om de 25 mm geblokkeerd worden.

De inbouw van een led-lichtstrip in de gesloten versie of de Mixto is aanbevolen als er in de laadruimte een werkklamp nodig is. De lichtstrip bestaat uit twaalf leds die de ruimte helder en zonder schaduwen verlichten.

De nieuwe Vito Tourer BASE, PRO en SELECT: veel meer dan een personeelsbusje

De nieuwe Vito Tourer voor het commerciële passagiersvervoer biedt een grote mate van flexibiliteit in combinatie met een hoge veiligheid, een grote zuinigheid en een hoge kwaliteit. De Tourer vormt een zelfstandige familie binnen de modellenreeks van de nieuwe Vito en is beschikbaar in drie basisversies die een uitzonderlijk ruim gamma toepassingen mogelijk maken.

De Vito Tourer BASE is een zuinig en functioneel transportmiddel voor de bouwsector, de industrie, ambachtslieden, handelaars en dienstverleners. Door de vaste ruiten achteraan, de stevige en slipvrije vloer met een gestructureerd oppervlak, de zijpanelen en de hemelbekleding in een onderhoudsvriendelijk hardboard dient dit model zich als een functioneel en zakelijk voertuig aan. Een kindveilig slot voor de schuifdeur en een ruit in de achterklep met een was- en wissysteem maken deel uit van de standaarduitrusting.

De Vito Tourer PRO profileert zich op zijn beurt voor toepassingen waarin comfort even belangrijk is als een eenvoudige schoonmaak. Dat model is op

maat gemaakt voor autoverhuurbedrijven, voor het gebruik door clubs of voor schoolvervoer. In vergelijking met de Tourer BASE telt de PRO nog een aantal bijkomende standaarduitrustingen: twee zetelrijen achteraan; een goed geïsoleerd en gemakkelijk te onderhouden kunststof vloer; een kunststof bekleding van de zijwanden met armsteunen; opbergmogelijkheden en flessen- en bekerhouders; een stoffen hemelbekleding; de vooruitrusting voor een radio in de cabine; en een verstelbare stuurkolom. De buitenspiegels zijn verwarmd en kunnen elektrisch versteld worden. De ruiten zijn getint.

De comfortabele Vito Tourer SELECT is ideaal als hotelshuttle of als taxi. Langs buiten maken de gelakte bumpers en wegneembare koetswerkelementen, de lichtmetalen velgen en de 205/65 R 16 banden zijn status als ambitieus topmodel in zijn reeks duidelijk. Ook de interieuruitrusting van de Tourer SELECT getuigt van hoge kwaliteit: passagiers kunnen rekenen op twee rijen verschuifbare en luxueuze zetels achteraan en op zwart tapijt. De bestuurder en de voorpassagier doen hun voordeel met de TEMPMATIC airconditioning, het multifunctionele stuurwiel, het combi-instrument met pixeldisplay waarop extra informatie verschijnt, de regen-/lichtsensor, het dakbedieningspaneel met vezelkabels, de led-leeslampjes, de dimmer voor de cockpitverlichting, de brillenvakken en de luxezetels.

De Vito Tourer: een veelzijdige zetelconfiguratie met het oog op uiteenlopende toepassingen

De zetels vormen een van de boeiendste aspecten van de nieuwe Vito Tourer. Met het oog op de verschillende toepassingen biedt Mercedes-Benz de Vito in een reeks van varianten aan.

Zo heeft de koper van een Vito Tourer voor de eerste zetelrij in het passagierscompartiment de keuze tussen een 2- of 3-persoonszitbank. Ook voor de tweede zetelrij heeft hij die keuze. De banken worden met een kliksysteem op de vloer bevestigd en dankzij een snelwisselsysteem kunnen ze in geen tijd weggenomen worden. Driepuntsgordels, in twee richtingen verstelbare hoofdsteunen en een ISOFIX-systeem voor kinderzitjes op elke zitplaats staan garant voor een hoog veiligheidsniveau.

Dankzij die zetelvarianten zijn er talrijke combinaties mogelijk die met uiteenlopende uitrustingsopties nog verder geïndividualiseerd kunnen worden.

Luxezetels: het gevoel dat je in een aparte zetel zit

De passagiersbanken bestaan ook in een luxe-uitvoering met gedeelde rugleuningen. In dat geval kunnen de rugleuningen apart versteld worden en kunnen ze, wanneer ze naar voren geklapt zijn, als tafeltje dienst doen. Opklapbare en verstelbare armsteunen zijn eveneens beschikbaar. De driezitsbank is verkrijgbaar met een buitenste zitplaats die neergeklapt kan worden om de toegang tot het achterste deel te vergemakkelijken (standaard in de Vito Tourer SELECT). Die instapfunctie maakt het mogelijk om de zetel in kwestie in één beweging naar voren te klappen – waarbij hij over het voorste verankeringspunt scharniert – en om hem afzonderlijk weg te nemen. Bij deze variant kan de zitbank ook in de laadpositie neergeklapt worden om de laadruimte te vergroten: de rugleuning wordt op het zitvlak geklapt en in de volgende stap wordt de hele bank naar voren geklapt.

Voor de eerste en tweede zetelrij in het passagierscompartiment is een optionele configuratie mogelijk waarbij de zetels naar elkaar toe gericht zijn. Het summum op het vlak van flexibiliteit is echter de manier waarop de zitbanken op een railsysteem met snelloskoppelingen bevestigd zijn (standaard in de Vito Tourer SELECT). In dit geval kunnen de afzonderlijke zitbanken in stappen van 25 mm verschoven worden. Een rubber afdekking verhindert dat de rails vuil worden. De rails zelf bieden talloze mogelijkheden om de lading te bevestigen.

Optionele, luxueuze slaapbank

Indien gewenst kunnen gebruikers in de Vito Tourer PRO en Vito Tourer SELECT ook overnachten. Daarvoor is voor de tweede rij een 3-persoonszitbank beschikbaar met een rugleuning uit één stuk die als luxeslaapbank dienst kan doen. Wanneer de rugleuning volledig neergeklapt is en met een bedextensie uitgebreid wordt, ontstaat er een slaapbank van 2,03 x 1,35 m. Wanneer de rugleuning recht staat, kan de bedextensie als tweede opbergoppervlak dienst doen. De slaapbank is voorzien van laden onder het zitoppervlak. Bij de luxeslaapbank horen ook getinte ruiten om de inzittenden tegen spiedende ogen te beschermen.

Een perfecte interieurtemperatuur

De verwarming en de airconditioning zijn al even individueel als de Vito zelf: elke klant kan die systemen volgens zijn specifieke model en toepassingen aanpassen. In de vloer van de Vito Mixto en van alle uitvoeringen van de Vito Tourer is standaard een bijkomende warmeluchtleiding naar het

passagierscompartiment ingebouwd. De luchtmonden bevinden zich ter hoogte van de B-stijlen. Die voorziening is ook voor de gesloten versie beschikbaar – dat is bijvoorbeeld belangrijk bij een temperatuurgevoelige lading.

Een elektrische verwarmingsbekrachtiger zorgt ervoor dat het interieur na een koudstart al na enkele seconden snel opwarmt. In alle uitvoeringen van de Vito Tourer is er achteraan een bijkomende warmtewisselaar. De temperatuur, het luchtdebiet en de verwarming worden vooraan ingesteld. Voor extra comfort is er voor de Mixto en Vito Tourer een bijkomende verwarming op basis van warme lucht beschikbaar. Dat systeem werkt op brandstof en kan ingeschakeld worden wanneer het voertuig geparkeerd is. Die voorziening combineert de mogelijkheden van een verwarmingsbekrachtiger met een bijverwarming en wordt met een timer of van op afstand gestuurd.

Een andere optie om de temperatuur te regelen, is de bijverwarming op basis van warm water met een functie als standverwarming. Dat systeem werkt ook op brandstof en is beschikbaar voor alle modellen van de Vito. Het systeem dat als een bijverwarming geprogrammeerd kan worden (indien gewenst met een afstandsbediening), regelt de temperatuur voor het begin van de rit, warmt het koelwater vooraf op om de opwarmtijd van de motor in te korten, en dient ook als een verwarmingsbekrachtiger wanneer het voertuig rijdt.

De keuze van de beschikbare airconditioningvarianten is even divers. De halfautomatische TEMPMATIC is een optie. Dat systeem regelt de temperatuur automatisch, het luchtdebiet en de distributie moeten echter manueel ingesteld worden. TEMPMATIC maakt deel uit van de standaarduitrusting voor de Vito Tourer SELECT.

De automatische airconditioning THERMOTRONIC maakt de zaken nog eenvoudiger. Dit systeem heeft twee temperatuurzones zodat de bestuurder en de begeleider de temperatuur afzonderlijk kunnen instellen. Het luchtdebiet en de distributie worden volledig automatisch geregeld. Naarmate de zonnestraling toeneemt, past een zonnensensor tijdig de ventilatorsnelheid en de luchttemperatuur aan om de ingestelde temperatuur in stand te houden. Een automatische airconditioner met een groter vermogen is voor alle versies van de Vito Tourer beschikbaar.

Nog een extra voor alle uitvoeringen van de Vito Tourer is de bijkomende halfautomatische TEMPMATIC airconditioning voor het passagierscompartiment. De luchtdistributie is zorgvuldig overwogen: links en

rechts achteraan zijn er luchtmonden voor warme en koude lucht, ter hoogte van de voeten zijn er luchtmonden voor warme lucht en in het dak luchtmonden voor warme en koude lucht. In combinatie met de THERMOTRONIC in de Vito Tourer ontstaat zo een automatische airconditioning met drie temperatuurzones voor de bestuurder, de voorpassagier en de achterpassagiers.

Optionele elektrische klampaampjes links en rechts achteraan garanderen een perfecte ventilatie van het interieur. Die raampjes kunnen maximaal 40 mm geopend worden en worden door de passagiers of de bestuurder bediend.

Schuifdeur: elektrisch veiligheidsslot als optie

Als een bijkomende veiligheidsvoorziening zijn alle modellen van de Vito met zitplaatsen achteraan standaard voorzien van een actief slot voor de schuifdeur. Dat systeem kan ook als een optie voor de Mixto besteld worden. Wat houdt dat in? Het systeem blokkeert de open schuifdeur in de eindpositie en kan alleen gelost worden door de deurgreep in te drukken. Dat voorkomt dat de schuifdeur ongewild dichtschuift, op een helling bijvoorbeeld.

Alle uitvoeringen van de Vito Tourer zijn beschikbaar met een optionele, elektrische schuifdeur. Die werkt bijzonder geruisloos. Ze wordt bediend met schakelaars op de middenconsole en op de B-stijl en met een knop op de afstandsbediening.

Indien gewenst kan de tweede passagiersrij in alle uitvoeringen van de Vito Tourer voorzien worden van wegneembare bekerhouders. Om de inzittenden te beschermen, is er ook een veiligheidsnet beschikbaar. Dat wordt direct achter de bestuurder en voorpassagier, of achter de tweede/derde zetelrij vastgemaakt. Een ander praktisch kenmerk is de organiser voor de laadruimte, met een tweede laadvloer op halve hoogte in het bagagecompartiment. In de vloer zijn twee winkelmanden ingebouwd.

Voor wie discretie op prijs stelt, zijn getinte ruiten achteraan aanbevolen. Het privacyglas schermt de inzittenden niet alleen af van spiedende blikken, maar verbetert tegelijk ook het uiterlijk van het voertuig.

Om de Vito als taxi te gebruiken, biedt Mercedes-Benz het model aan met een uitgebreid taxipakket. In de binnenspiegel wordt een taximeter ingebouwd die de passagiers over de rit informeert. Dat betekent ook dat er geen DIN-sleuf

voor die functie nodig is en dat die voor andere doeleinden gebruikt kan worden.

De uitrustingselementen van de nieuwe Vito: veelzijdigheid op haar best

Omdat het modelaanbod van de nieuwe Vito van functioneel tot luxueus varieert, zijn er ook tal van opties om het voertuig te individualiseren. Alle uitvoeringen van de gesloten versie, de Mixto en de Vito Tourer kunnen bijvoorbeeld met een schuifdeur links uitgerust worden. Als een alternatief voor de standaard achterklep kunnen alle uitvoeringen van de nieuwe Vito met achterdeuren uitgerust worden. Bij de gesloten versie, de Mixto en de Vito Tourer Base kunnen die deuren tot tegen de zijwand opendraaien.

Om de keuze te vereenvoudigen, heeft Mercedes-Benz aantrekkelijk geprijsde uitrustingspakketten samengesteld met extra's die logisch bij elkaar horen.

Klanten kunnen bijvoorbeeld het Spoor-pakket kiezen dat de dodehoekassistent en de spoorassistent omvat. Het Rijassistentie-pakket voegt daar nog eens de COLLISION PREVENTION ASSIST aan toe. Als de Vito hoofdzakelijk in stadsverkeer gebruikt wordt, is het Parkeer-pakket aanbevolen. Dat omvat de achteruitrijcamera en de Active Parking Assist (actief parkeerhulpsysteem). Het Spiegel-pakket met zijn automatisch dimmende binnen- en buitenspiegels en de sfeerverlichting 's nachts verbetert de veiligheid en het comfort. Elektrisch wegklapbare spiegels zijn minder kwetsbaar voor schade door derden.

Naast de opties die af fabriek beschikbaar zijn, biedt Mercedes-Benz ook nog een ruim gamma accessoires voor de nieuwe Vito aan. Speciaal voor bedrijfstoeepassingen worden stevige kleine of grote bakken voor de laadruimte aangeboden, een schrijffoppervlak, slijtvaste vloermatten, zetelbeschermers en spatlappen. Ambachtslieden en handelaars zullen geïnteresseerd zijn in de basisdakdrager en bijhorende onderdelen, zoals een rollader, een ladderhouder of een set hoekbeugels.

De nieuwe Vito – tal van ombouwmogelijkheden

Om bijkomende stroomverbruikers, zoals elektrische toestellen in verkoopwagens of kampeerversies van de Vito, te voeden, kunnen alle modellen van de nieuwe Vito met een extra accu uitgerust worden. Er zijn ook verschillende types van krachtiger accu's of een krachtige generator.

Mercedes-Benz levert voor de nieuwe Vito een speciale instelbare module, net als voor de voorganger. Die module vormt een interface tussen het elektrische systeem van het voertuig en de klantspecifieke toevoegingen.

Pag. 45

- **Warm en koud: 5,5 miljoen testkilometers over de hele wereld**
- **De nieuwe Vito – kwaliteit af fabriek**

De nieuwe Vito heeft een zwaar testprogramma ondergaan. En niet alleen al op het vlak van motortoepassingen gingen de onderzoeksingenieurs tot het uiterste.

Warm en koud: 5,5 miljoen testkilometers over de hele wereld

Uithoudingstests tegen de maximumsnelheid op de snelle, ovale testpiste in het Duitse Papenburg. Koudetests bij -30 °C in Zweden. De combinatie van temperaturen van 40 °C en een hoogte van 2500 m in de Spaanse Sierra Nevada. De combinatie van temperaturen van -20 °C en een hoogte van 2400 m. Dit jaar nog slaagde de nieuwe Vito in de zwaarste test die hij ooit ondergaan had: bij temperaturen van meer dan 45 °C op een hoogte van 2200 m in Zuid-Afrika. Die nieuwe Vito moest dat alles weken lang ondergaan en soms verscheidene keren na elkaar. En dat sloeg niet alleen op de motoren – ook van andere onderdelen werd het uiterste gevergd. In totaal heeft de nieuwe Vito bij de testritten ongeveer 5,5 miljoen kilometer afgelegd.

De nieuwe Vito – kwaliteit af fabriek

De nieuwe Vito wordt vervaardigd in de fabriek van Vitoria, in het Spaanse Baskenland en in overeenstemming met het strikte productiesysteem van Mercedes-Benz. Er werden gestandaardiseerde processen ingevoerd die in de hele wereld gelden om overal een constant hoog kwaliteitsniveau te garanderen.

Parallel met de modelvernieuwing investeert de onderneming ongeveer 190 miljoen in de productie. Een voorbeeld daarvan is het nieuwe meetsysteem. Dat houdt de afmetingen van het koetswerk met een extreme precisie – de afwijkingen zijn niet groter dan enkele fracties van een millimeter – in het oog. Nieuwe optische uitrusting registreert automatisch de plaats van de koetswerkelementen op de naakte carrosserie. Het volledig gegalvaniseerde koetswerk van de nieuwe Vito heeft een lange levensduur. De nog verbeterde voegdichtingen die haast volledig door robots aangebracht worden, bieden een betrouwbare bescherming tegen binnendringend vocht en dus tegen corrosie.

Daartoe draagt ook de nieuwe productieafdeling bij waar de carrosserieholtes met was behandeld worden.

Pag. 47

Met haast alle zintuigen is het duidelijk dat de kwaliteit van de Vito van het allerhoogste niveau is. Dat begint al in de productie waar de naakte carrosserie, de basisstructuur voor het koetswerk, met extreem kleine toleranties vervaardigd wordt. De hoogwaardige naakte carrosserie vormt de basis van de zichtbare kwaliteit van de nieuwe Vito: zelfs op het eerste gezicht valt op hoe smal en gelijkmatig de voegen in het koetswerk zijn. De manier waarop de deuren sluiten, werd verbeterd. De schuifdeuren bijvoorbeeld schuiven gemakkelijk dicht in hun geleidingssysteem, terwijl de kracht die nodig is om ze te sluiten, merkbaar verminderd werd. En nieuwe kinematische eigenschappen vergemakkelijken het sluiten van de achterklep.

"High solid" metallic lak (eveneens nieuw) is extreem krasbestendig. Wegens de soms zware gebruiksomstandigheden waar bedrijfsvoertuigen mee te maken krijgen, is dat een belangrijk element dat de hoge waarde en het mooie uiterlijk van de nieuwe Vito in stand houdt.

Zoals het hoort, worden in de cockpit van de Vito hoogwaardige en stevige materialen gebuikt. Een voorbeeld daarvan is de bekleding met greinstructuur voor de bovenzijde van de opbergvakken in het instrumentenbord en voor de bovenzijde van de deuren. De zetels achteraan in de Vito Tourer zijn niet alleen comfortabel, maar kunnen ook gemakkelijk verplaatst en weggenomen worden.

Met zijn onmiskenbaar stevige koetswerk, zijn hoge intrinsieke waarde, zijn maximale voordelen en zijn lage kosten is de nieuwe Mercedes-Benz Vito de enige echte en veelzijdige professional in het aanbod middelgrote bestelwagens.

Contactpersonen:

Albrecht Eckl, +49 (0)711 17-5 21 31, albrecht.eckl@daimler.com

Katja Bott, +49 (0)711 17-8 40 20, katja.bott@daimler.com

Meer informatie van Mercedes-Benz vindt u op het internet:

www.media.daimler.com en www.mercedes-benz.com

Pag. 48