

Einer der testgefahrenen neuen Viano am Hamburger Hafen. Das Gesicht des Kleinbusses ist nun im Stil der Pkw-Baureihen gehalten



Mercedes-Benz Viano

Spritsparen mit Stil

Der neue, facegeliftete Mercedes-Benz Viano soll Platzhirsch VW T5 Beine machen. Wir fuhrten verschiedene Varianten des Kleinbusses in der Hansestadt Hamburg.

Schon auf den ersten Blick ist zu erkennen: Beim facegelifteten Viano hat man einen echten Mercedes vor sich. Ganz im Stil der Pkw-Baureihen ist das Gesicht des Kleinbusses nun gehalten. Neue Reflexionsscheinwerfer rahmen den Kühlergrill ein. In das Gehäuse der Scheinwerfer sind das serienmäßige Tagfahrlicht mit einer eigenen Lichtquelle und die Nebellampen integriert. Ebenfalls umgestaltet haben die Daimler-Ingenieure die Stoßfänger des Viano, nun ebenfalls mit einer Gitteroptik. Die glatte und ungenarbte Oberfläche ist in allen Modellvarianten in Wagenfarbe lackiert. Gleiches gilt für den drei-

teiligen Heckstoßfänger. Er ist tiefer heruntergezogen und soll dem Kleinbus eine erhöhte Dynamik verleihen. Oberhalb des Stoßfängers sind links und rechts die neuen Heckleuchten angesiedelt. Die einteiligen Leuchten mit einer integrierten schwarzen Blende in Glasoptik rahmen das Heck ein.

Evolution unterm Blechkleid

Die eigentliche Evolution des Viano hat sich aber unterm Blechkleid vollzogen. Nach anhaltender Kundenkritik haben die Stuttgarter vor allem in drei Bereichen für Verbesserungen gesorgt: Abroll- und Federverhalten

und damit Fahrkomfort, Geräuschniveau und Spritverbrauch.

Die Vorderachse des überarbeiteten Viano basiert zwar unverändert auf einer Einzerradaufhängung mit Federbeinen. Im Detail jedoch hat Mercedes-Benz die Achse völlig neu entwickelt.

Ob Tragfeder und Federteller, Stützlager und Federbeindom, die Querlenker einschließlich Lagerung oder der Drehstabstabilisator und seine Lagerung – alle diese Elemente sind verbessert. Darüber hinaus arbeitet die Lenkung mit einer modifizierten Kennlinie und einem anderen Drehstab. Ähnlich ist die Situation an der angetriebenen Hinterachse. Auch hier blieb die Basiskonstruktion mit einer Einzerradaufhängung an Schräglenkern erhalten: Die Entwickler haben aber Federn, Zusatzfedern und Stoßdämpfer komplett neu abgestimmt und die Dämpfer anders gelagert. Innovativ ist auch die besonders komfortbetonte Lagerung der Lenker

mit einer Funktionstrennung von Längs- und Seitenkraft. Im Ergebnis – und das konnten wir auf den Straßen rund um den Hamburger Hafen selbst erfahren – lässt sich der Viano präzise, berechenbar und sicher steuern. Eine weitere Steigerung erscheint nur mit der weiterhin ab Werk lieferbaren Luftfederung einschließlich automatischer Niveauregulierung an der Hinterachse möglich. Der Fahrkomfort für die Passagiere wird zusätzlich durch das abgesenkte Geräuschniveau im Innern gesteigert. Dafür sorgen zusätzliche Absorber, gezielte Versteifungen in



der Karosseriestruktur, verbesserte Dämmungen und veränderte Dichtungen. Unsere Messungen während der Testfahrten in Hamburg ergaben im Schnitt folgende Schallpegelwerte im Bereich des Fahrerarbeitsplatzes: 50 dB(A) bei stehendem Fahrzeug, 59 dB(A) bei 50 km/h und 64 dB(A) bei 100 km/h. Das ist noch kein überragendes Ergebnis, aber doch eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorgängermodell.

Neue Motoren, neues Getriebe

Schließlich haben die Mercedes-Techniker auch beim Spritverbrauch deutliche Fortschritte erzielt. Sie beziffern das Einsparpotenzial zum Vorgänger auf rund 15 %. Als Basis dafür ist zunächst die aktuelle Generation von Vier- und Sechszylindermotoren (siehe Kasten) in Euro-5-Ausführung zu nennen. Die langhubig ausgelegten Triebwerke mit 83 mm Bohrung und 99 mm Hub sind dank ihres hohen Drehmoments besonders durchzugsstark. Wie bei den Aggregaten für Großbusse geht Mercedes hier nach der Maxime vor: Drehzahlen runter, Drehmomente hoch –



Varianten Längen und Motorisierungen

Längen

- Viano kompakt: Länge 4 763 mm, Radstand 3 200 mm
- Viano lang: Länge 5 008 mm, Radstand 3 200, verlängerter Überhang
- Viano extralang: Länge 5 238 mm, Radstand 3 430 mm, verlängerter Überhang

Motoren

- CDI 2.0: 100 kW (136 PS) bei 3 800 min⁻¹, max. Drehmoment 310 Nm bei 1 400 bis 2 600 min⁻¹, Kraftstoffverbrauch nach NEFZ 7,2 l/100 km, CO₂-Emission 190 g/km, Höchstgeschwindigkeit 174 km/h
- CDI 2.2: 120 kW (163 PS) bei 3 800 min⁻¹, max. Drehmoment 360 Nm bei 1 600 bis 2 400 min⁻¹, Kraftstoffverbrauch nach NEFZ 7,2 l/100 km, CO₂-Emission 190 g/km, Höchstgeschwindigkeit 188 km/h
- CDI 3.0: 165 kW (224 PS) bei 3 800 min⁻¹, max. Drehmoment 440 Nm bei 1 800 bis 2 400 min⁻¹, Kraftstoffverbrauch nach NEFZ 8,5 l/100 km, CO₂-Emission 223 g/km, Höchstgeschwindigkeit 201 km/h
- V6 3.5 (Benzin): 190 kW (258 PS) bei 5 900 min⁻¹, max. Drehmoment 340 Nm bei 2 500 bis 5 000 min⁻¹, Kraftstoffverbrauch nach NEFZ 11,9 l/100 km, CO₂-Emission 279 g/km, Höchstgeschwindigkeit 217 km/h

was den Verbrauch bei ausreichendem Leistungslevel senkt. Alle Dieselmotoren verfügen zudem über einen Oxidationskatalysator, einen Partikelfilter sowie eine gekühlte Abgasrückführung, die ebenfalls den Spritkonsum verringert.

Das gilt auch für die verbesserte Einspritzung im Common-Rail-System. Sie erfolgt präzise durch langlebige Magnetventile und Siebenloch-Einspritzdüsen mit bis zu vier Einspritzungen je Verbrennungszyklus. Dies führt u. a. zu einem sanften Druckanstieg und einem ruhigen Motorlauf. Der maximale Einspritzdruck erreicht 1 800 bar. Doch nicht nur die inner-

◀ **Viele Elemente der einzelradaufgehängten Vorderachse (Bild rechts) wie Tragfeder, Stützlenker und Drehstabstabilisator sind verbessert worden. An der Antriebsachse (Bild links) haben die Mercedes-Techniker die Federn, Zusatzfedern und Stoßdämpfer komplett neu abgestimmt und die Dämpfer anders gelagert**

motorischen Maßnahmen machen den Viano so sparsam. Leichtbaumaterialien, optimierte Aerodynamik, eine optionale Start-Stopp-Einrichtung und rollwiderstandsarme Reifen tun ihr Übriges. Zu dieser Technologie, die Daimler „Blue-Efficiency“ getauft hat, gehört serienmäßig auch die bedarfsgerechte Regelung der Nebenaggregate, die aber noch nicht – wie teilweise bei Hybrid- und Elektrofahrzeugen – elektrifiziert sind. Dennoch lassen sich auch so Verbraucher wie z. B. die Ölpumpe partiell abkoppeln, was Energie spart. Den größten Beitrag zur Spritsenkung aber hat das neue Sechsganggetriebe

geleistet. Während die kleinen Gänge kürzer überetzt sind, hat man die hohen länger ausgelegt und so eine hohe Spreizung erreicht – ähnlich dem PowerShift im Großbus. Bei hohem Tempo liegen so bis zu 1 500 min⁻¹ weniger an als beim Vorgänger.

Für jedes Portemonnaie

Das alles hat natürlich seinen Preis, der mit einigen Extras leicht 40 000 € überschreiten kann. Dennoch hat sich Mercedes bemüht, für bestimmte Märkte und Einsatzbereiche kostengünstige Varianten bereitzustellen. So gibt es den Viano Function bereits unter 30 000 €. Wichtige, preisensible Absatzsektoren wie beispielsweise das Taxigeschäft lassen sich so abdecken, wo der Einklang von Kosten und Komfort entscheidend ist. Übrigens kann man den

Fotos: Birmagel



▲ **Der dreiteilige Heckstoßfänger ist tiefer heruntergezogen als beim Vorgänger und soll dem Kleinbus eine erhöhte Dynamik verleihen. Oberhalb des Stoßfängers sind links und rechts die neuen Heckleuchten positioniert**

Viano künftig auch bei Mercedes-Pkw-Händlern kaufen, womit die Stuttgarter ihr Vertriebsnetz für den Kleinbus von rund 300 auf nun ca. 1 200 Betriebe erhöht hat.

CB ■