



Tony Vos
28 november 2018

De gulden middenweg

De Europese bestelautomarkt is grofweg in drie segmenten ingedeeld. Aan de basis staan de compacte modellen als de Volkswagen Caddy en Renault Kangoo.

Mercedes-Benz is daarin vertegenwoordigd met de Citan. Aan de bovenkant is er een royaal aanbod grote bussen met onder meer de Sprinter. Precies daartussenin eist de Vito een plek voor zich op.

Niet alleen vormt de Vito in het Mercedes-programma de gulden middenweg waar het gaat om zijn positie. We staan oog in oog met de 114 CDI DC, waarbij de laatste twee letters staan voor dubbele cabine. Typisch een 'busje' voor bouwbedrijven die niet alleen materiaal, maar ook mensen moeten vervoeren. Toch is dat maar ten dele waar. Bestelauto's met dubbele cabines worden met name ook verkocht aan ZZP-ers en kleine bedrijven die van deze modellen zowel zakelijk als privé gebruikmaken. En dat blijkt bepaald geen straf, nadat we een week met deze Vito een flinke afstand hebben afgelegd.



Afzien hoeft niet meer

De huidige Vito maakt al weer sinds eind 2014 deel uit van ons straatbeeld. Een auto die duidelijk herkenbaar is, natuurlijk in de eerste plaats door het grote Mercedes-logo op de grille. De ontwikkelingen en verbeteringen bij bestelauto's vinden vooral aan de voorkant plaats. Techniek en elektronica gaan met de tijd mee, terwijl de laadruimte vooral gebaat is bij zo hoekig mogelijke vormen voor een optimaal volume.

De Vito is in vele varianten verkrijgbaar. Aan de basis staat de Vito 109 met een 1.6 liter diesel die Mercedes-Benz bij Renault inkoop. Dat doen ze inclusief de versnellingsbak en voorwiellophanging. Deze Vito heeft dan ook voorwielaandrijving. Dezelfde motor met wat meer vermogen ligt er in de Vito 111. Alle andere varianten bedienen zich van de 2.1 liter diesel die Mercedes zelf bouwt. Deze motor ligt in tegenstelling tot de 1.6 liter in de lengterichting voorin en drijft de achterwielen aan. Mercedes levert deze krachtbron naar keuze met 136 (Vito 114), 163 (Vito 116) en 190 pk (Vito 119). In dit geval hebben we te maken met de Vito 114, die naast het genoemde vermogen tot een koppel komt van 330 Nm en dat al vanaf 1.200 tr/min. Het feest van souplesse wordt alleen maar groter als de Vito 114 wordt geleverd met een zeventraps automaat. Want



afzien in een bestelbus, dat hoeft al jaren niet meer.



Veelzijdige oplossing

Een Vito met dubbele cabine verhoogt enorm de veelzijdigheid van het concept. Binnen de Nederlandse wetgeving moet de laadruimte bepaalde minimale afmetingen hebben, voordat een grijs kenteken wordt toegekend. Mercedes levert de Vito in drie lengtes. De kortste variant komt met dubbele cabine niet aan de wettelijk eis qua laadvolume, dus wordt de koper de lange en extra lange variant voorgesteld. Die meten minimaal 5,14 meter in lengte en dat zit aardig in dezelfde richting als bijvoorbeeld een S-klasse. Vanwege de specifieke Nederlandse eisen importeert Mercedes-Benz Nederland niet de af-fabriek dubbele cabine. Snoeks is een gespecialiseerde ombouwer die het klusje op zich neemt. Er wordt een tussenschot geplaatst die vast met de carrosserie is verbonden. Daarin zit een ruit om vanuit de cabine in de laadruimte te kunnen kijken. De toegevoegde zitrij bestaat uit drie afzonderlijke zitplaatsen, met keurige armleuningen ertussenin. Volop been- en hoofdruimte maken het verblijf daar aangenaam. Voorin staan twee stoelen die in alle gewenste richtingen verstelbaar zijn.

Ook hier armleuningen die op lange ritten het comfort vergroten en zorgen voor een actieve zithouding. Het zicht rondom is uitstekend. Dat komt onder meer door de zijruiten in het midden van de auto en de goede spiegelbezetting.



Aan bijna alles gedacht

Functionaliteit is een belangrijke basisvoorwaarde voor een bestelwagen. In de cabine zijn tal van opbergvakken geplaatst. Zo zijn er drie aflegvakken bovenop het dashboard voor documenten. Let wel op: als dit bijvoorbeeld wit papier is, dan weerspiegelt dit in de voorruit. Aan de uiteinden van het dashboard voorziet de Vito in twee bekerhouders. De middenconsole heeft twee wat onhandige vakjes naast de audio-installatie. In het linker zit bovendien een blok met een USB-aansluiting. Beiden zijn erg ondiep, zodat er bij stevig accelereren wel eens spullen uit kunnen vallen. Laag in de portieren zijn grote vakken aangebracht, inclusief opbergruimte voor flessen. In de linkerwand naast de achterpassagiers zit ook bergruimte, plus twee uitsparingen voor 1,5 liter flessen. Wat echter ontbreekt is een handig vak voor de mobiele telefoon. Zeker een bestuurder die

met regelmaat wil uitstappen plaatst zijn telefoon het liefst binnen handbereik. Als alternatief past een telefoon in de handgreep aan de binnenkant van het portier.



Multifunctioneel

De laadruimte is gemakkelijk te bereiken via twee achterdeuren die eventueel tegen meerprijs van glas kunnen worden voorzien. In dat geval heeft de Vito ook een achteruitkijkspiegel. De lengte van de laadvloer bij de lange versie met dubbele cabine is minimaal 1,59 meter. Voorts is er nog een versie met extra lange laadruimte, waarbij zes centimeter wordt gewonnen. Handig is dat de ruimte onder de achterbank bij de laadruimte wordt betrokken en er daardoor voorwerpen tot zo'n twee meter kunnen worden geladen, mits deze niet te hoog zijn. In de vloer zijn op zes plaatsen sjiroge aangebracht waaraan lading kan worden vergrendeld. De twee achterdeuren kunnen zowel in 90 als 180 graden worden geopend, dat laatste is gemakkelijk als bijvoorbeeld een pallet met een heftruck moet worden geladen. De breedte tussen de wielkasten bedraagt 1,30 meter, waardoor een europallet probleemloos wordt opgeslokt. Als dubbelcabine heeft de lange Vito een nuttig laadvermogen van 840 kg.



De laadruimte kan natuurlijk op verschillende manieren worden ingericht met een lat om lat betimmering zoals in dit exemplaar, een houten vloer, maar ook rekken en kasten om te worden afgestemd op de specifieke zakelijke wensen van de gebruiker. Het laadvolume van de Vito met dubbele cabine varieert van 3,9 tot 4,05 kubieke meter. De extra lange Vito biedt door 23 centimeter extra lengte maximaal 4,55 kubieke meter.



Allrounder

Door de hoge zit hebben alle inzittenden een prima uitzicht. De materialen in de cabine zijn vooral harde kunststoffen. Dat is voor een bestelwagen gebruikelijk. Bovendien geeft dat binnen het programma van Mercedes ruimte aan de V-klasse die vooral op luxe en comfort is gebouwd. De motor doet onder de vloer wel enigszins hoorbaar zijn werk, maar overstemt beslist niet een goed gesprek. Voor goede prestaties moet het gaspedaal worden gevloerd. Maar dan komt de Vito behoorlijk vlot met het verkeer mee. Op binnenwegen een vrachtwagen passeren blijkt geen enkel probleem. De



flippers achter het stuur geven mogelijkheden tot handmatig schakelen. Het gemiddelde brandstofverbruik van de 2.1 liter diesel ligt in de praktijk op 1 liter op 11,8 kilometer.

Het geboden comfort is van een prima niveau. Dat komt niet alleen door de afstemming van het onderstel, maar vooral ook door het goede meubilair. En dat maakt de Mercedes Vito Lang met dubbele cabine tot een prima allrounder voor zowel het vervoer van goederen als personen.

Plus

- + Goed presterende motor
- + Ruime cabine voor vijf
- + Comfortabel qua onderstel en stoelen

Min

- Motor af en toe rumoerig
- Prijs neemt fors toe met opties