

# 50 Jahre Transporter von Mercedes-Benz

- Sprinter: mit 1,3 Millionen Exemplaren Bestseller aller Zeiten
- Geschäftsbereich Transporter heute Marktführer in Europa
- In 50 Jahren mehr als 4,5 Millionen Transporter gefertigt
- Start mit dem L 319 im Herbst 1955 auf der IAA
- Ein Hanomag als Basis der zweiten Baureihe
- MB 100 D und Vito: leichte Transporter aus Spanien
- Drei Baureihen decken heute alle Wünsche ab

In 50 Jahren drei große Baureihen mit zusammen zehn Modellreihen, aufgefächert in unzählige Varianten und mehr als 4,5 Millionen Exemplare – Transporter haben bei Mercedes-Benz nicht nur eine große Tradition, sie haben auch viel Erfolg. Nicht umsonst ist die Marke mit dem Stern Europas Nummer eins in diesem Segment. Vor 50 Jahren präsentierte die damalige Daimler-Benz AG auf der IAA mit dem L 319 ihren ersten Transporter in moderner Bauart. Er steht für den Beginn einer Erfolgsstory, die seitdem ununterbrochen fortgeschrieben wird. Heute, 50 Jahre später, deckt Mercedes-Benz mit drei attraktiven Baureihen die Wünsche von Transporterkäufern ab.

## **Karl Benz und Gottlieb Daimler bauten Transporter-Vorläufer**

Was vor 50 Jahren begann, hatte bereits eine Vorgeschichte. Karl Benz und Gottlieb Daimler, unabhängig voneinander in rascher Folge Erfinder des Autos, des Omnibusses und des Lkw, sie haben bereits vor weit mehr als 100 Jahren die Vorläufer der heutigen Transporter entwickelt. 1896 präsentiert Benz seinen „Combinations-Lieferungswagen“, ein Jahr später Daimler seinen „Geschäftswagen“. Heute würde man beide als Transporter einstufen. Zum ersten gemeinsamen Lkw-Programm der jungen Daimler-Benz AG gehört 1927 der Leicht-Lkw L1 mit 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Der legendäre Lo 2000 mit fünf Tonnen Gesamtgewicht von 1932 gehört ebenso zu den Vorläufern der Transporter des 21. Jahrhunderts wie wenige Jahre später der L 1100.

## **Der erste moderne Transporter von Mercedes-Benz: L 319 im Jahr 1955**

Nach dem Zweiten Weltkrieg erneuert Daimler-Benz zunächst unter schwierigen Bedingungen in einem Kraftakt seine Palette leichter und schwerer Lkw. Allerdings verlangen Handel, Handwerk und Gewerbe in der anbrechenden Zeit des so genannten Wirtschaftswunders auch zunehmend nach kompakten Nutzfahrzeugen. Deshalb

präsentiert Daimler-Benz im Jahr 1955 auf der IAA seinen ersten echten Transporter, den L 319 mit 3,6 Tonnen Gesamtgewicht, 1956 geht er in Serie.

Die belastbare Technik des L 319 entspricht den Ansprüchen handfester Naturen: ein tragender Leiterraum für Fahrgestelle und Pritschenwagen – der Kastenwagen hat eine mittragende Konstruktion – blattgefederte starre Achsen vorne und hinten, Zwillingbereifung an der Hinterachse und große 16-Zoll-Räder. Auffallend ist die Optik des L 319 mit der einteiligen, kühn geschwungenen Panorama-Frontscheibe und kleinen Seitenscheiben vor der A-Säule, dem ovalen Grill und der weit nach vorn gerückten Vorderachse zugunsten eines komfortablen Einstiegs.

Vorn in der Kabine arbeiten Vierzylindermotoren mit eher zurückhaltender Leistung. Anfangs steht ausschließlich der Vorkammer-Dieselmotor aus dem Pkw 180 D zur Verfügung. Er leistet 43 PS aus 1,8 Liter Hubraum. Bald darauf ergänzt der Benziner aus dem Mercedes-Benz 190 mit 1,9 Liter Hubraum und 65 PS das Programm. Die Kraftübertragung erfolgt jeweils über ein Vierganggetriebe auf die Hinterachse, der Schalthebel am Lenkrad ist fast ein früher Vorläufer des Joysticks im aktuellen Sprinter. Der Laderaum des 4,8 Meter langen Kastenwagens fasst ansehnliche 8,6 Kubikmeter Fracht.

Im Laufe seines Lebens wechselt der erste Transporter nicht nur seine Motoren, sondern auch die Bezeichnung. An die Stelle der internen Konstruktionsbezeichnung L 319 tritt 1963 die noch heute gültige Nomenklatur aus Tonnage und gerundeter Leistung in PS. So endet die Geschichte des L 319 im Jahr 1968 (in der spanischen Fabrik erst 1970) als L 408 und L 406. Bis dahin haben rund 140 000 Transporter der Baureihe das Licht der Welt erblickt, einschließlich der schmucken Omnibusse O 319/O 319 D. Nicht nur der Name, auch der Standort des Transporters wechselt: 1962 zieht der L 319 von Sindelfingen nach Düsseldorf um. Gleiches gilt für den bis dahin im Mannheim gefertigten Omnibus der Baureihe, den O 319. Das ehemalige Werk der Auto Union in Düsseldorf wird später zum Haupt-Transporterwerk von Mercedes-Benz in Deutschland.

### **1967: „Düsseldorfer“ – der neue Großtransporter**

Wie bereits ein Dutzend Jahre zuvor, so folgt auch in den sechziger Jahren ein großer Innovationsschub, an dessen Ende neue Transporter stehen. 1967 tritt der L 406 D als Nachfolger des ersten Transporters auf den Plan. Typisch für die Optik ist eine nur angedeutete Kurzhaube, da die Maschine Platz sparend ein gutes Stück weit hinein in die

Kabine ragt. Ebenso markant ist die analog zum Vorgänger weit vorn angesiedelte Vorderachse zugunsten eines komfortablen Einstiegs. An die Stelle der seitlich herumgezogenen Panorama-Frontscheibe trat eine große rechteckige Windschutzscheibe, vorne an den Seiten wie gehabt durch jeweils ein kleineres Fenster vor den Türen ergänzt, heute würde man Van-Fenster sagen. Die Grundform des Neuen ist im Stil der Zeit eckig, das gilt für die Blende des Kühlergrills ebenso wie für die rechteckigen Scheinwerfer. Der Typencode L 406 D steht für 3,5 bis 4,6 Tonnen Gesamtgewicht und eine Motorleistung von 55 PS aus zwei Liter Hubraum – der Diesel stammt aus dem Pkw Mercedes-Benz 200 D. Dabei bleibt es nicht lange: Peu à peu wird das Angebot erweitert und reicht 1977, zehn Jahre nach dem Start, bis hinauf zum L 613 D mit 6,5 Tonnen Gesamtgewicht und einem Sechszylindermotor aus dem Lkw mit 130 PS aus 5,7 Liter Hubraum. Die wahlweise lieferbaren Benziner spielen in Deutschland eine untergeordnete Rolle. Auch von der neuen Baureihe gibt es wieder Omnibusvarianten. Nach den damals für die Busse von Mercedes-Benz weiterhin typischen Baureihenbezeichnungen firmiert der Bus als O 309 D. Namen für die Nutzfahrzeuge sind in diesen Jahren bei Mercedes-Benz noch längst nicht üblich, die Bezeichnung recht sperrig. Also behelfen sich Kenner, in dem sie die Transporter einfach mit der Herkunftsbezeichnung benennen. Auf diese Weise heißt der große Transporter mit Stern einfach „Düsseldorfer“. Damit unterscheidet sich der „Düsseldorfer“ klar vom kompakteren „Bremer“, einer neuen zusätzlichen Transporterreihe, die ab 1977 zunächst im Werk Bremen vom Band laufen wird. Später trägt der Düsseldorfer firmenintern auch die Bezeichnung T2, wird damit als Großtransporter gekennzeichnet. Der Düsseldorfer/T2 entwickelt sich zum Dauerbrenner, läuft fast 20 Jahre lang vom Band. Bis 1986 entstehen knapp eine halbe Million Exemplare zuzüglich Teilesätzen, die in Spanien, Argentinien, dem Iran, der Türkei und in Tunesien montiert werden.

### **L 206 D: eine zweite Baureihe erweitert das Programm**

Bis dahin jedoch flankieren den Düsseldorfer längst weitere Transporter. Ab 1969 mehrheitlich an der aus Traditionsfirmen neu gegründeten Marke Hanomag-Henschel beteiligt, übernimmt die Daimler-Benz AG zum Jahreswechsel 1970/71 das Unternehmen vollends. Neben dem Henschel-Werk in Kassel gehören damit auch das Werk der früheren Tempo-Lieferwagen in Hamburg und das ehemalige Borgward-Stammwerk in Bremen zum Konzern, beide inzwischen Hanomag zugehörig. Gleichzeitig kommt Mercedes-Benz mit diesem Schritt zu einer zweiten, bereits gut eingeführten Transporter-

Reihe mit mittelgroßen Fahrzeugen aus Hamburg und Bremen, hervorgegangen aus dem früheren Tempo Matador. Ursprünglich von Hanomag als F 20 bis F 36 entwickelt, starten die Transporter von 2,4 bis 3,3 Tonnen Gesamtgewicht leicht abgewandelt parallel zu Hanomag als Mercedes-Benz L 206 D und L 306 D. Sie tragen ganz selbstverständlich den Stern am Kühlergrill, vorn in den Frontlenker-Kabinen arbeiten Dieselmotoren von Mercedes-Benz, erst der bekannte Vierzylinder mit zwei Liter Hubraum und 55 PS aus dem 200 D, später der 60 PS starke Motor aus dem 220 D. Fünf Jahre nach der Übernahme endet die Zwei-Marken-Strategie, die Transporter, ab 1976 sämtlich in Bremen gefertigt, gibt es ab sofort ausschließlich als Mercedes-Benz. Bis Ende der siebziger Jahre summiert sich die Fertigung beider Marken zusammen auf knapp 304 000 Exemplare, davon entfallen etwa 165 000 Fahrzeuge auf Mercedes-Benz. Im Hintergrund reift in diesen Jahren bereits ein komplett neuer Transporter mit den inzwischen typischen Merkmalen der Marke Mercedes-Benz heran.

### **1977: ein neuer Bestseller, der "Bremer"**

1977 schickt Daimler-Benz die früheren Hanomag-Transporter in den Ruhestand, die konstruktiv nicht recht zum Stil und zu den Aggregaten des Hauses passen. Es beginnt die Zeit des nach seiner Herkunft intern als Bremer Transporter oder kurz "Bremer" bezeichneten Transporters. Er wird ebenfalls als T1 oder auch als TN bezeichnet, einem Kürzel des Codebegriffs "Transporter neu". Die neuen Modelle entsprechen der inzwischen bewährten Schule für Transporter mit Stern: Der Motor ist vorne unter einer kurzen Haube untergebracht, ragt platz sparend ein Stück in die Kabine hinein, der Antrieb erfolgt auf die Hinterachse. Im Unterschied zum Vorgänger mit Rohrrahmen verfügen die geschlossenen Aufbauten jetzt über eine Verbundbauweise aus einem verwindungssteifen Bodenrahmen und einem mittragenden Aufbau.

Auf dieser Basis entwickelt Daimler-Benz eine enorme Bandbreite an Modellen. 2,55 bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht (später auch 4,6 Tonnen, dann mit Zwillingsbereifung), Dieselmotoren von anfänglich 48 kW (65 PS) Leistung beim 207 D und 307 D bis später hinauf zu 70 kW (95 PS) des 210 D/310 D und 410 D mit vier und fünf Zylindern, mehrere Radstände, zahlreiche Aufbau- Tür- und Fenstervarianten: Der Bremer entwickelt sich schnell zum Alleskönner in seiner Gewichtsklasse. Für seine Robustheit steht das Fahrgestell mit blattgederten Starrachsen vorne wie hinten, für den Komfort der bequeme und längst markentypische Einstieg hinter der Vorderachse.

Auch optisch leitet der neue Transporter eine Wende ein: Die klar und zeitlos gestaltete

Karosserie verfügt als erstes Nutzfahrzeug der Marke über schräge Fenstersimse im Fahrerhaus. Dieses stilprägende Merkmal wird sich im Laufe der Jahre durch die ganze Modellpalette bis hinauf zum schweren Lkw ziehen. 18 Jahre lang bildet der Mercedes-Benz T1 das Rückgrat der Transporter des Unternehmens, mit knapp 970 000 produzierten Exemplaren ist er nicht nur der Bestseller seiner Klasse, er verfehlt auch nur knapp die Million. In seinen letzten Jahren ist er längst kein Bremer mehr, da die Fertigung mittlerweile stufenweise zwischen 1980 bis 1984 nach Düsseldorf verlegt worden ist, damit für Jahre das zentrale Transporterwerk von Daimler-Benz in Deutschland.

### **Aus Spanien nähert sich 1987 der MB 100 D**

Ab 1987 erweitert der MB 100 D das Transporter-Programm in Mitteleuropa um einen neuen Kompakttransporter. Er stammt aus Vitoria im Baskenland/Nordspanien und ist Teil der Baureihe MB 100 D bis MB 180 D, die auf der iberischen Halbinsel ein Jahr zuvor präsentiert wurde. Damit rückt ein Werk und dessen Produkte ins Rampenlicht, das bisher außerhalb von Südwesteuropa fast unter Ausschluss der Öffentlichkeit arbeiteten. 1958 hatte die damalige Daimler-Benz AG die Auto Union übernommen, damit auch ein Transporterwerk in Spanien. Hier wurden seit 1954 DKW-Transporter gefertigt. Dieses eigenständige Programm wird von Daimler-Benz fortgeführt. Kern bleiben Frontlenker-Transporter mit Frontmotor, Antrieb auf die Vorderachse und Rohrahmen. Die Zweitaktmotoren werden jedoch durch Dieselaggregate von Daimler-Benz ersetzt. Nach mehreren Modellwechseln geht 1986 die Modellreihe MB 100 D bis MB 180 D mit Transportern bis 3,5 Tonnen an den Start. In Mitteleuropa tritt daraus der MB 100 D an. Typisch für den Transporter sind der eckige Aufbau und einige technische Merkmale, die auf die Tradition dieser Baureihe zurückzuführen sind: Rohrahmen, vorn im Fahrerhaus der Frontlenkerkarosserie eingebauter Motor, Antrieb auf die Vorderräder. Der Motor ist ein typischer Vertreter der Marke mit dem Stern: Der Diesel ist bestens aus dem Pkw 240 D bekannt ("Taxidiesel") und leistet als Vierzylinder aus 2,4 Liter Hubraum 53 kW (72 PS). Nach einigen Jahren äußerlich aufgefrischt, erregt 1994 ein MB 100 D als Technologieträger große Aufmerksamkeit: Der "NECAR" (New Electric Car) ist das erste Automobil der Welt mit Brennstoffzellenantrieb. Der NECAR bleibt ein Einzelstück, von der gesamten Baureihe dagegen fertigen die Spanier 207 000 Exemplare.

### **Der nächste Großtransporter heißt 1986 schlicht T2**

Parallel zu den spanischen Transportern entwickeln die Ingenieure in Deutschland den

Nachfolger des "Düsseldorfer", aufgrund des Zuzugs der zweiten Baureihe ins Rheinland nun schlicht "T2" tituiert. Neun Jahre nach Vorstellung des erfolgreichen T1 ist es kein Wunder, dass 1986 der neue T2 wie der große Bruder des T1 aussieht: klar gezeichnete kantige Karosserie mit kurzer Haube, große Windschutzscheibe, Seitenfenster mit schräger Unterkante, dazu Vierzylindermotoren ein Stück weit in das Fahrerhaus ragend und ein robustes Fahrwerk mit Starrachsen und Blattfedern die Verwandtschaft ist mehr als augenscheinlich. Da der T1 inzwischen bis 4,6 Tonnen Gesamtgewicht empor reicht, rutscht auch der T2 nach oben: Seine Spanne umfasst nun 3,5 bis 7,5 Tonnen. Vierzylinder-Dieselmotoren von 53 kW (72 PS) bis 100 kW (136 PS), zahlreiche Hinterachsübersetzungen, Kastenwagen und unterschiedlichste Fahrgestelle, für die Bau- und Forstwirtschaft sogar Allradmodelle - die robuste Baureihe füllt erfolgreich die Lücke zwischen klassischen Transportern und leichten Lkw. Zunächst am Traditionsstandort Düsseldorf gefertigt, wechselt der T2 in Folge der deutschen Wiedervereinigung Anfang der neunziger Jahre seinen Standort nach Ludwigsfelde in Brandenburg, südlich von Berlin. In den zehn Jahren bis 1996 sind in zwei Werken von dieser Modellreihe 138.464 Exemplare vom Band gelaufen.

### **Viel mehr als nur ein neuer Name: der Sprinter ab 1995**

Mit seiner knappen Million Exemplare ist der T1 bisher klarer Bestseller unter den Transportern mit Stern. Im Frühjahr 1995 erhält er mit dem Sprinter einen würdigen Nachfolger. Er trägt als erstes Nutzfahrzeug des Unternehmens einen Namen anstelle eines Kürzels oder eines nüchternen Zahlencodes. Diesmal ist die Abfolge umgekehrt: Der neue Erfolgs-Transporter läutet im Unternehmen eine beispiellose Welle der Erneuerung sämtlicher Transporter und Lastwagen in Europa ein.

Mit längs eingebautem Frontmotor und Hinterradantrieb übernimmt der Sprinter das technische Grundkonzept seines Vorgängers. Doch sonst ist alles neu: die Karosserie, das Fahrerhaus und nicht zuletzt die Technik. Das Fahrwerk mit Einzelradaufhängung vorn ist gleichermaßen komfortbetont und sicher. Mit damals kräftigen Dieselmotoren bis 90 kW (122 PS) setzt sich der Sprinter an die Spitze seiner Klasse, macht seinem Namen alle Ehre. Die hohe Leistung ist bestens abgesichert: Scheibenbremsen rundum und das serienmäßige Antiblockiersystem sowie das automatische Bremsdifferenzial setzen unter Transportern neue Maßstäbe.

Mit anfänglich 2,55 bis 4,6 Tonnen Gesamtgewicht und fast zahllosen Aufbau- und Radstandsvarianten steht beim Sprinter gleichzeitig Vielseitigkeit im Vordergrund. Sie wird

im Jahr 2001 durch eine Erweiterung des Programms bei offenen Baumustern auf sechs Tonnen Gesamtgewicht noch erhöht. Bereits ein Jahr zuvor hat der Sprinter neue Vier- und Fünfzylindermotoren mit Common-Rail-Direkteinspritzung, Mehrventiltechnik und einer Leistung bis zu 115 kW (156 PS) erhalten. Alternativ zum Schaltgetriebe und der Automatik steht auch das automatisierte Getriebe Sprintshift zur Verfügung. Der Schalt- bzw. Wählhebel ist bei allen Modellen platzsparend ins Armaturenbrett gewechselt. Mit der serienmäßigen Einführung des elektronischen Stabilitätsprogramms (ESP) und des Bremsassistenten (BAS) setzt der Sprinter im Jahr 2003 erneut Maßstäbe in der aktiven Sicherheit.

Der Markterfolg spricht klare Worte: Heute wird der Sprinter nicht nur in Düsseldorf, sondern auch in Argentinien und Vietnam gefertigt, dazu in den USA endmontiert. In Europa gilt seine Fahrzeuggröße längst als die "Sprinter-Klasse". Kein Wunder bei inzwischen rund 1,3 Millionen gefertigten Exemplaren, die in weit mehr als 100 Ländern der Welt unterwegs sind. Damit ist der Sprinter der Bestseller unter den vielen Transporter-Modellreihen von Mercedes-Benz in 50 Jahren. Im Kundenversuch laufen inzwischen Sprinter mit Hybrid- und Brennstoffzellenantrieb. Sie erlauben, zusammen mit der Studie "Innovationsträger Sicherheit", einen Blick auf die Zukunft von Transportern mittlerer Größe. Über den gewerblichen Einsatz hinaus erfreut sich der Sprinter auch als Basisfahrzeug für gehobene Reisemobile großer Beliebtheit. Vor allen Dingen der Sprinter James Cook mit Ausbau von Westfalia Van Conversion, einer Tochter der DaimlerChrysler AG, hat längst Kultstatus erreicht. Die regelmäßige unangefochtene Wahl zum Reisemobil des Jahres in seiner Kategorie untermauert diese Position.

### **Kompakt und dynamisch: die Doppelbaureihe Vito/V-Klasse 1995/1996**

Tritt der Mercedes-Benz MB 100 D optisch kantig auf und zeigt noch viele technische Eigenheiten seiner Vorgänger, so bricht der rundum neue Vito im Herbst 1995 mit diesen Traditionen. Einzig der Frontantrieb bleibt als typisches Merkmal erhalten. Die Karosserie des kompakten Transporters in der Klasse um 2,7 Tonnen Gesamtgewicht ist keilförmig und betont dynamisch gestaltet. Damit wendet sich der Vito sowohl an gewerbliche als auch private Käufer und Mischnutzer. Das erleichtert ebenfalls die Parallelentwicklung des Großraumfahrzeugs V-Klasse, das auf anspruchsvolle Käufer mit großem Raumbedarf zielt. Speziell der Vito erweist sich als so erfolgreich, dass bereits ab 1997 im Werk Vitoria in drei Schichten rund um die Uhr gearbeitet wird. Eine intensive Modellpflege und die Einführung von CDI-Dieselmotoren mit Common-Rail-Technik mit einer Leistung bis zu 90

kW (122 PS) im Jahr 1999 verleihen Vito und Viano weiteren Schub. Bis zur Ablösung der Modellreihe im Sommer 2003 verlassen das Werk in Vitoria etwa 560 000 Vito und V-Klassen.

### **1996 startet mit dem Vario der nächste Großtransporter**

Auf moderne Weise verbindet der neue Großtransporter Vario ab 1996 die Stärken eines leichten Lkw mit den Vorzügen eines Transporters. Hohe Nutzlast und ein Ladevolumen von bis zu 17 Kubikmetern kennzeichnen ihn ebenso wie eine robuste Bauweise, kräftige Turbodieselmotoren bis 100 kW (136 PS), bald darauf sogar 112 kW (152 PS) und die wahlweise lieferbare Luftfederung für die Hinterachse. Erhalten geblieben ist die zweckmäßige Grundform mit einer kurzen Haube. Die Karosserie ist jedoch optisch mit einem gründlichen Facelift aufgewertet. Heute deckt der Vario serienmäßig eine Spanne von 5,90 bis 7,5 Tonnen Gesamtgewicht ab. Einschließlich Ab- und Auflastungen sogar von 5,0 bis 8,2 Tonnen. Die Motorleistung reicht von 100 kW (136 PS) bis 130 kW (177 PS), das stärkste Aggregat bringt es auf ein beeindruckendes maximales Drehmoment von 675 Nm. Bis zu vier Radstände, Aufbauvarianten als Kastenwagen, Kastenwagen mit Fahrgastabteil sowie unterschiedliche Fahrgestelle erfüllen die Wünsche von Interessenten, die einen besonders robusten Großtransporter oder Leicht-Lkw mit hoher Nutzlast suchen. Innenbelüftete Scheibenbremsen rundum und ein wahlweise lieferbarer Retarder unterstreichen das hohe Sicherheitsniveau des Vario.

### **Enorm sicher und sehr vielseitig: Vito und Viano ab 2003**

Mit der neuen Generation des Mercedes-Benz Vito setzt Mercedes-Benz im Jahr 2003 Maßstäbe für Kompakt-Transporter. Zwei Radstände, drei Längen und zwei Dachhöhen, zwei Gesamtgewichtsvarianten mit 2,77 und 2,94 Tonnen sowie zahlreiche Ausstattungs- und Türvarianten bilden die Basis für ein Programm, das mit dieser Vielseitigkeit auch sehr individuelle Wünsche erfüllt. Parallel sind der Transporter Vito und das Großraumfahrzeug Viano entwickelt worden, das in seinen unterschiedlichen Varianten sowohl gewerbliche als auch private Käufer anspricht - bis hin zum Kompakt-Reisemobil Viano Marco Polo mit einem Ausbau von Westfalia Van Conversion.

Hinterradantrieb und längs eingebaute Motoren erlauben den Zugriff auf den umfangreichen Aggregate-Baukasten des Konzerns und verleihen Vito und Viano gleichzeitig Handlichkeit und große Agilität. Die sparsamen und leistungsstarken CDI-Dieselmotoren mit Common-Rail-Technik umfassen Leistungsstufen von 65 kW (88 PS)

bis 110 kW (150 PS); Spitzenmotorisierung von Vito und Viano ist ein V6-Benziner mit 3,7 Liter Hubraum und 170 kW (231 PS). Die Kraftübertragung übernehmen Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick-Schaltung oder Automatikgetriebe (serienmäßig in den Benzinern).

Zur Kraft gesellt sich Sauberkeit: Die Benziner sind von Beginn an als schadstoffarm EU 4 eingestuft, Vito und Viano mit Dieselmotor erfüllen diese Anforderung auf Wunsch als erste Fahrzeuge ihrer Klasse. Ebenfalls als erste Transporter und Großraumfahrzeuge sind Vito und Viano CDI mit Partikelfilter lieferbar, der Viano seit Sommer 2005 in verschiedenen Ländern, unter anderem Deutschland, serienmäßig.

Vito und Viano treten nicht nur stark und sauber auf, sie sind ebenfalls besonders sicher. Basis ist ein Fahrwerk mit Einzelradaufhängung und Schraubenfedern. Serienmäßig sind Vito und Viano unter anderem mit groß dimensionierten Scheibenbremsen rundum, Antiblockiersystem, Antriebs-Schlupfregelung, elektronischer Bremskraftverteilung, Bremsassistent und als einzige Modelle ihrer Kategorie auch mit elektronischem Stabilitätsprogramm ESP ausgestattet. Außerdem verfügt der Vito über einen Fahrer-Airbag, Vito Kombi und Viano sogar über Fahrer- und Beifahrer-Airbag.

Sowohl Vito als auch Viano sind erst auf dem Weg zum Höhepunkt ihrer Karriere. Dies belegen neue Varianten wie Vito 4x4 und Viano 4Matic mit permanentem Allradantrieb, die im kommenden Jahr in Serie gehen werden. Die beeindruckenden Möglichkeiten der beiden Baureihen beweist die Studie Viano X-clusive, vorgestellt auf der IAA 2005. Angetrieben von einem V8-Motor mit 225 kW (306 PS) beschleunigt der Viano X-clusive in nur 6,8 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von rund 240 km/h. Eine speziell entwickelte Hochleistungs-Bremsanlage bringt diesen Viano der Superklasse ebenso rasant wieder zum Stehen. Ein dynamisches Outfit im Stil einer Sportlimousine und eine Ausstattung nach Art eines Business-Vans geben der Studie einen eigenen Charakter. Den Erfolg von Vito und Viano belegt die hohe Auslastung des Werks Vitoria im nordspanischen Baskenland: Mit rund 90 000 Fahrzeugen im Jahr in zwei Schichten arbeitet es bereits an seiner Kapazitätsgrenze.

### **Basis des Erfolgs: der Geschäftsbereich Transporter**

Gelten die Transporter von Mercedes-Benz in den ersten Jahrzehnten noch als kleine Geschwister der Lastwagen, so ändert sich dies spätestens mit der Gründung des Geschäftsbereichs Transporter 1995. Seit diesem Datum agieren die Transporter eigenständig innerhalb des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge. Der Erfolg: In ihrem Segment

sind die Transporter von Mercedes-Benz klarer Marktführer in Europa. Der Marktanteil belief sich im vergangenen Jahr auf 17,5 Prozent. Der Geschäftsbereich erwirtschaftete im Jahr 2004 mit 13 400 Mitarbeitern einen Umsatz von 7,7 Milliarden Euro.

Die Transporter Vito, Sprinter und Vario sowie das Großraumfahrzeug Viano werden in Düsseldorf, Ludwigsfelde, Vitoria/Spanien, Buenos Aires/Argentinien und in Vietnam gefertigt. Hinzu addiert sich in Charlston/USA eine Endmontage für Nordamerika, wo der Sprinter unter den Marken Dodge und Freightliner vertrieben wird. In naher Zukunft kommt ein Werk in China hinzu. Das 2005 eröffnete Van Technology Center (VTC) in Stuttgart dokumentiert Erfolg und Eigenständigkeit, indem es nahezu sämtliche Funktionen des Geschäftsbereichs mit Leitung, Controlling, Vertrieb und Entwicklung mit Versuch unter einem Dach bündelt

### Übersicht: Transporter von Mercedes-Benz

Baureihe	Produktionszeit	Standort	Stückzahl gerundet
L 319	1956-1968	Sindelfingen, Mannheim, Düsseldorf, Vitoria/Spanien	140 000
T2/Düsseldorfer	1967-1986	Düsseldorf, Vitoria/Spanien, Argentinien, Iran, Türkei, Tunesien	540 000
Mercedes-Benz Leichttransporter/Hanomag-Henschel F-Serie	1970-1977	Hamburg, Bremen	304 000
T1 „Bremer“	1977-1995	Bremen, Düsseldorf	970 000
T2	1986-1996	Düsseldorf, Ludwigsfelde	
F 1000, MB 90 – MB 180, T2	1960-1986	Vitoria/Spanien	192 000
MB 100 D – MB 180 D	1986 – 1995	Vitoria/Spanien	207 000
Sprinter	1995 -	Düsseldorf, Buenos Aires/Argentinien	1 300 000*
Vito/V-Klasse	1995 – 2003	Vitoria/Spanien	560 000
Vario	1996 -	Ludwigsfelde	200.000
Vito/Viano	2003 -	Vitoria/Spanien	

\* voraussichtliche Gesamtfertigung seit Produktionsstart bis Ende 2005

**Quelle:** DaimlerChrysler Pressezentrum 21.12.2005