

# Ein aufgeblasener Typ



Hinter der riesigen Heckklappe des Mercedes Vaneo verbirgt sich ...



... ein kastenförmiger, brettlebener Laderaum, dessen Fassungsvermögen in dieser Klasse unübertroffen ist (im Bild ohne Vorrüstung für Zusatzsitze oder ausziehbare Ladefläche)

Mercedes-Freunde mit Sinn fürs Praktische, denen die A-Klasse noch zu kompakt und die V-Klasse schon zu monströs ist, finden im Vaneo den richtigen Typ: Er bricht alle Raum-Rekorde seiner Klasse! Im Test: das stärkste Diesel-Modell.

**G**leich vorweg: Eine Okkasion ist er keine, der Mercedes Vaneo. Unter 22.374 Euro für das leistungsschwächste Benziner-Modell spielt sich gar nichts ab. Was freilich niemanden wirklich überraschen dürfte. Ebenso wenig wie der Umstand, dass die Stuttgarter für ihren Kompakt-Van einige Extra-Pakete kreiert haben, die der Wettbewerb weder für Geld noch gute Worte anbietet: zugeschnitten auf Hundebesitzer oder auch Surfer, Rad- oder Schifahrer, die den Laderaumboden ausziehen können. Eine eigene „Carry-Box“ (nach Gebrauch zusammenfaltbar) verwandelt den Vaneo sogar in einen vollwertigen Kastenwagen!

Insgesamt umfasst die Liste der Sonderausstattungen volle vier Druckseiten. Wovon man sich manches für den Vaneo fraglos serien-

mäßig wünschen würde. Andererseits lässt sich vieles gar nicht miteinander kombinieren. Auf jeden Fall empfiehlt sich aber die Vorrüstung für den nachträglichen Einbau einer dritten (Kinder-) Sitzreihe bzw. des ausziehbaren Laderaumbodens, zumal man dafür nur netto 90 Euro investieren muss. Moderat geriet auch der Aufpreis für die hier zu Lande angebotene „A-Edition“ (beinhaltet Klimaanlage und Radio), der beim getesteten Vaneo CDI 1,7 brutto 648 Euro beträgt. Damit schlagen die Anschaffungskosten für diese Version mit 24.986,88 Euro inkl. MwSt. und NoVA zu Buche (Stand Dezember 2002). Das Raumangebot des knapp 4,2 Meter kurzen Vaneo ist schlichtweg

gigantisch: Mit den zur Wahl stehenden zwei zusätzlichen Kinder-Einzelsitzen, die aus dem Fünfeiner Siebensitzer machen, verbleibt zwar lediglich ein 150-Liter-Kofferraum. Beschränkt man sich aber auf eine fünfköpfige Besatzung, verfügt man schon über ein Gepäckabteil von üppigen 715



Zugänglichkeit (serienmäßig beidseitige Schiebetüren) und Variabilität lassen beim Vaneo keine Wünsche offen

Litern – nur bis Fensterunterkante, wohlge merkt! Mit einem Trenn-Netz wäre also noch Platz für weitere Koffer. Baut man das gesamte Gestühl bis auf den Fahrersitz aus (optional lässt sich nämlich auch

der Beifahrersitz entfernen), erweitert sich der Stauraum auf unglaubliche 3.500 Liter! Ein konkurrenzloses Volumen – sofern der Fahrer wirklich auf die Idee kommt, neben sich Ladegut bis auf Dachhöhe zu stapeln. Brauchbar: die maximale Zuladung von 555 kg. Wie fährt man mit dem Vaneo? Das Instrumentarium ist hervorragend ablesbar, der Arbeitsplatz picobello aufgeräumt – und der seit Daimler-Urzeiten hyperfunktionelle Lenkstockhebel zumindest für Mercedes-Einsteiger gewöhnungsbedürftig. Die Lenkung des Fronttrieblers könnte sowohl ein Alzerl leichtgängiger als auch zielgenauer agieren (Winterbereifung). Um so mehr gefällt das exakte, leicht zu schaltende Fünfgang-Getriebe. Abgesehen von einer gewissen Seitenwind-Empfindlichkeit erweist sich der Kompakt-Van als überaus gutmütig und verträgt hohe Kurventempi (ESP serienmäßig). Ebenso wie das Fahrverhalten gibt auch der Federungskomfort keinen Anlass zur Klage.

Der 91 PS starke Commonrail-Diesel erfordert im mehr als 1,4 Tonnen schweren Vaneo einen eifrigen Gasfuß, um ordentlich Temperament zu entwickeln. Was sich freilich auf Geräuschkulisse wie auch Spritverbrauch auswirkt, der sich im Testschnitt bei 8,2 Litern/100 km bewegte. Erwartungsgemäß vorbildlich dagegen im „kleinen“ Mercedes: die perfekte Sicherheitsausrüstung und die tadellose Verarbeitungsqualität.

Werner R. Deutsch