

Patikimas, tvirtas ir saugus – toks „Mercedes-Benz Vito“ skaičiuoja jau ketvirtį amžiaus nuo tada, kai buvo pirmą kartą pristatytas kaip erdvus ir daugelio poreikius tenkinantis mikroautobusas. Bėgant metams gerokai pasikeitė ne tik modelio išorė, bet ir vidus. Dabar jis aprūpintas įvairiomis saugumo ir vairuotojo pagalbos sistemomis, pavyzdžiui, adaptyvia greičio palaikymo ir pagalbiniu stabdymo ar skaitmeniniu galinio vaizdo veidrodėliu.

Gamintojas suskaičiavo, kad nuo pirmos „Vito“ kartos pasirodymo rinkoje 1996-aisiais jau parduota 1,8 mln. šio modelio vienetų, o šiandien į šio universalaus mikroautobuso bazinę komplektaciją įeina tokios sistemos kaip išspėjimas apie transporto priemones aklojoje zonoje bei judėjimo automobilio gale fiksavimas.

Saugesnis ir dar augiau laisvės rinktis

Minėdamas „Vito“ modelio 25-metį gamintojas pasirūpino, kad jis būtų saugesnis bei suteiktų dar daugiau galimybių vairuotojams. Užtikrindamas, kad važiuojant atbuline eiga nebūtų trukdoma kitiems vairuotojams ir nekiltų pavojus, „Mercedes-Benz“ pristatė sistemą „Rear Cross Traffic Alert“, kuri išspėja apie judėjimą automobilio gale, kai važiuojama atbuline pavana.

Šis vairuotojo pagalbos asistentas apie iš šonų artėjančias transporto priemones praneša judant iki 16 km/val. greičiu. Užfiksavus galimą pavojų šoniniuose veidrodėliuose užsidega trikampiai indikatoriai, o vairuotojas išspėjamas garsiniu signalu. Tiesa, ši funkcija siūloma kartu su sistema „Blind Spot Assist“, kuri praneša apie transporto priemones aklojoje zonoje bei padeda išvengti avarinių situacijų persirikiuojant į kitą eismo juostą.

Atnaujinus „Vito“ dizainą ir technines specifikacijas modelis tapo dar patrauklesnis ir dėl naujų keturių cilindų dyzelinių variklių, kurie užtikrina puikiai subalansuotą kainos ir kokybės santykį. Įsigyjant mikroautobusą galima rinktis net iš penkių itin efektyvių OM654 ir OM622 šeimos keturių cilindų dyzelinių variklių, kurių galia siekia iki 174 kW (237 AG). Galingiausias „Vito 124 CDI“ variklis išvysto 174 kW (237 AG) galią ir 500 Nm sukimo momentą bei yra montuojamas tik į „Tourer“ ir „Mixto“ versijas. Skaičiuojant WLTP metodu, vidutinės šio variklio degalų sąnaudos siekia tik 6,3–6,4 l/100 km, o išmetamo CO₂ kiekis – 166–168 g/km.

Tiesa, paskutinės kartos „Vito“ mikroautobusai taip pat aprūpinti inovatyviomis automobilio nustatymų ir multimedijos valdymo galimybėmis, 9 laipsnių automatine pavarų dėže, orine „AirMatic“ pakaba, kuri užtikrina didesnę kelionių komfortą, bei kitomis saugumo

sistemomis. Atnaujinant modelį pakeistas tiek išorės, tiek vidaus dizainas.

Pirma karta: keturių cilindų dyzeliniai ir benzininiai varikliai

1996 m. „Mercedes-Benz“ pristatė kompaktišką 2,6–2,8 tonos sveriančių mikroautobusų klasei priklausančią „Vito“. Jis buvo naujo dizaino ir davė pradžią naujam lengvųjų komercinių transporto priemonių amžiui. Naują erą pabrėžia ir pats pavadinimas, mat užuot naudojęs raidžių ir skaičių derinį, gamintojas jam suteikė vardą „Vito“ – tiesioginę nuorodą į jo gimtinę, tradicijomis perpintą gamyklą basų sostinėje Viktorijoje, Ispanijoje.

1995 m. Ispanijoje ir Portugalijoje pradėjus modelio plėtrą patrauklus dizainas sujungtas su kompaktiškumu. Vidutinio dydžio mikroautobuso aukštis siekė 1,89 metro, tačiau dėl 3,6 kv. metrų kroviniams skirto ploto „Vito“ be problemų galėjo gabenti net ir didelių gabaritų krovinius. Su vienos tonos naudingąja apkrova, priekiniais ratais varomas automobilis taip pat tinkamas ir sunkiasvoriams kroviniams gabenti. Skersai sumontuotiems keturių cilindų dyzeliniams ir benzininiams varikliams reikėjo mažiau vietos, todėl ne tik mažos šių modelių degalų sąnaudos, bet ir maloni vairavimo patirtis.

Šiuos gamintojo sprendimus įvertino ir pramonės ekspertai bei prekybos profesionalai, kurie iškart tais pačiais metais naujam modeliui suteikė „Metų komercinio automobilio 1996“ titulą. Praėjus trejiems metams, 1999 m., atnaujinto „Vito“ paklausa ir toliau išliko ganėtinai didelė. Iki 2003 metų „Mercedes-Benz“ pardavė beveik 473 tūkst. pirmos kartos „Vito“ modelių.

Antra karta: galinių ratų pavara, daugiau komforto ir įvairovės

Antra „Vito“ karta buvo pristatyta 2003 metų liepą. Tai buvo visiškai kitokie automobiliai – atnaujinto dizaino ir aprūpinti galinių ratų pavara. Negana to, pristatytos ir visų varančiųjų ratų pavarą turinčios „Vito“ versijos, kurios sudarė galimybę šiam modeliui judėti net ir sunkiai pravažiuojamais keliais. Kartu su antrąja karta pristatytas nemažas galingų variklių asortimentas, kuris tenkino įvairių pirkėjų poreikius. Galingiausias variklis 165 kW (224 AG) galią pasiekė ties 3800 sūkių per minutę, o našiausias V6 benzininis variklis 190 kW (258 AG) galią išvystė esant 5900 aps./min.

„Vito“ buvo pailgintas 58 centimetrais (iki didžiausio 5,24 m ilgio), o ratų bazė padidėjo 43 centimetrais (iki 3,43 m). Pirmą kartą „Vito“ buvo galima pasirinkti iš trijų kėbulo ilgių, dviejų aukščių ir penkių variklių. Naujasis „Vito“ buvo kaip niekad gerai pritaikytas įvairiems klientų poreikiams iš įvairių verslo sektorių. Šis didžiulis evoliucinis šuolis taip pat neliko nepastebėtas – 2005 m. „Metų komercinio automobilio“ komisija „Vito“ dar kartą

įvertino kaip geriausią.

Tiesa, antros kartos mikroautobusai „Vito“ taip pat nustatė ir elektrifikacijos standartą. Dar gerokai anksčiau „Mercedes-Benz“ sustiprino alternatyvių pavarų kūrimą ir 2010-aisiais pradėjo gaminti nedidelę, 100 modelių apimančią, „Vito E-CELL“ komercinių automobilių seriją. Mikroautobusai buvo aprūpinti 70 kW (95 AG) galios elektros varikliais ir 32 kWh talpos ličio jonų baterijomis. Po bandomojo laikotarpio pirmi visiškai elektriniai furgonai iš gamyklos išriedėjo 2011 m. balandžio mėnesį.

Antros kartos „Vito“ gerokai pranoko savo pirmtaką – per sėkmingiausius metus buvo parduota 80 tūkst. vienetų. Iš viso „Mercedes-Benz“ pardavė beveik 750 tūkst. antros kartos vidutinio dydžio „Vito“ automobilių.

Trečia karta: dar universalesnė ir patrauklesnė

2014 m. gegužę pristatyta trečia „Vito“ karta, kuri dėl pakeisto dizaino siūlė dar daugiau erdvės tiek kroviniams, tiek keleiviams. Nors ratų bazė liko nepakitusi, naujieji „Vito“ modeliai dar 13 cm pailginti (iki 5,37 m). Be to, klientams suteikta didesnė pasirinkimo laisvė – galinių ir visų varančiųjų ratų pavaras papildė ir priekinių ratų pavara, komplektuojama su dyzeliniais varikliais. Su šia karta išaugo ne tik tradicinių vidutinio dydžio mikroautobusų pasirinkimo galimybės, tačiau ir turinčių elektros pavarą. Iš viso nuo 2014 m. parduota daugiau nei 600 tūkst. „Vito“ modelių, o nuo 2018 m. gamintojas siūlo ir visiškai elektrinę „eVito“ versiją.

„eVito Tourer“: netaršaus keleivinio transporto pradininkas

2018-aisiais „Mercedes-Benz“ pristatė „eVito“ versiją, kuri atvėrė kelią tvariam ir netaršiam prekių išvežiojimui miestų teritorijose. Paskutinį kartą atnaujintas 2020 m. „eVito“ įrodė, kad geriausiai atitinka elektrinio komercinio transporto reikalavimus ir gali būti naudojamas tiek kaip viešbučio autobusas, tiek erdvus taksi ar transporto dalijimosi paslaugoms.

Nors mikroautobuso elektros suvartojimas priklauso nuo jo komplektacijos, apskaičiuota, kad vidutiniškai „eVito“ reikia 26,2 kWh/100 km. Gamintojas pasirūpino, kad „eVito“ baterija nesudarytų nepatogumų tiek keleiviams, tiek vežantiems krovinius, todėl ją sumontavo po mikroautobuso grindimis. Dėl galimybės automobilių greitai įkrauti nuolatine srove „eVito Tourer“ dabar yra dar universalesnis. Pagal vairavimo stilių, eismo sąlygas, lauko temperatūrą ir naudojamas funkcijas nuvažiuojamas atstumas gali skirtis, tačiau, gamintojo skaičiavimu, optimaliomis sąlygomis „eVito“ viena įkrova gali įveikti 421 kilometrą.

