



Mercedes-Benz

50 anni di Transporter Mercedes-Benz

Informazione Stampa

- **Sprinter: il best-seller di tutti i tempi con 1,3 milioni di esemplari venduti**
- **Il settore Transporter oggi leader di mercato in Europa**
- **In 50 anni più di 4,5 milioni di Transporter prodotti**
- **Le origini con il modello L 319 presentato ad autunno 1955 al Salone di Francoforte (IAA)**
- **Un Hanomag come base della seconda serie di modelli**
- **MB 100 D e Vito: veicoli commerciali leggeri dalla Spagna**
- **Tre serie di modelli per soddisfare tutte le esigenze di oggi**

Data:
15 dicembre 2005

Stoccarda –Tre grandi serie prodotte in cinquant'anni con un totale di dieci modelli, moltiplicati per innumerevoli versioni e più di 4,5 milioni di esemplari: i Mercedes-Benz vantano non solo una grande tradizione, ma anche una lunga storia di successi. Non per niente, il marchio con la Stella rappresenta il Numero Uno in Europa in questo segmento di mercato. Cinquant'anni fa, la ex Daimler-Benz AG presentò al Salone di Francoforte il modello L 319, il suo primo veicolo commerciale in veste moderna. Questo passo segnò l'inizio di una storia di successi che da allora continua ininterrottamente. Oggi, a cinquant'anni di distanza, con tre attraenti serie di modelli, Mercedes-Benz soddisfa tutti i desideri di chi acquista un veicolo commerciale.

Karl Benz e Gottlieb Daimler: i pionieri dei Transporter

Questa storia, iniziata cinquant'anni fa, ha anche un prologo. Karl Benz e Gottlieb Daimler, i due ingegneri che indipendentemente l'uno dall'altro e in rapida successione inventarono l'auto, l'autobus e il camion, più di cento anni fa avevano già progettato l'antesignano dell'attuale Transporter. Nel 1896, infatti, Benz aveva presentato il suo "furgone combinato", mentre un anno dopo era toccato a Daimler con il suo "veicolo commerciale". Oggi entrambi i veicoli verrebbero catalogati come Transporter. La prima gamma di camion della giovane Daimler-Benz AG, nel 1927, comprendeva il veicolo

commerciale leggero L1 con un peso totale di 3,5 tonnellate. Anche il leggendario Lo 2000 del 1932, con un peso complessivo di cinque tonnellate, va annoverato tra i precursori dei Transporter del 21° secolo, come il modello L 1100 che seguì pochi anni dopo.

Il primo Transporter moderno Mercedes-Benz: il modello L 319 del 1955

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, pur lavorando in condizioni difficili, la Daimler-Benz decise di rinnovare la propria gamma di veicoli industriali leggeri e pesanti. Tuttavia, agli inizi del cosiddetto "miracolo economico", il commercio, l'artigianato e l'industria necessitavano anche di veicoli commerciali compatti. Per questo motivo, nel 1955 la Daimler-Benz presentò all'IAA il suo primo vero Transporter, il modello L 319 con un peso totale a terra di 3,6 tonnellate, destinato ad entrare nella produzione in serie nel 1956.

La tecnica del modello L 319 corrispondeva perfettamente ai requisiti richiesti di massima praticità: un telaio a scala portante per autotelai cabinati e autocarri a cassone (il furgone aveva una struttura semiportante), assali rigidi anteriori e posteriori con sospensioni a balestra, pneumatici gemellati sull'asse anteriore e grandi cerchi da 16 pollici. Da notare, inoltre, l'estetica del modello L 319 con il parabrezza panoramico in un unico pezzo, audacemente arcuato, e i piccoli finestrini laterali davanti al montante anteriore, con la mascherina del radiatore ovale e l'asse anteriore spostato in avanti per rendere più confortevole l'accesso alla cabina.

Nella parte anteriore del veicolo, sotto la cabina, pulsavano motori a quattro cilindri con una potenza piuttosto discreta. All'inizio erano disponibili esclusivamente il motore diesel a precamera derivato dal modello di autovettura 180 D, che erogava 43 CV da una cilindrata di 1,8 litri. Ben presto, la gamma di motorizzazioni venne completata dalla versione a benzina tratta dal modello Mercedes-Benz 190 con una cilindrata da 1,9 litri

e 65 CV di potenza. La trasmissione, in entrambi i casi, era affidata ad un cambio a quattro marce sull'asse posteriore, con la leva di comando sul volante, quasi un precursore del joystick dell'attuale Sprinter. Il volume di carico del furgone, lungo 4,8 metri, consentiva di trasportare ben 8,6 metri cubi di merce.

Nel corso della sua esistenza, il primo Transporter non si è limitato a cambiare le motorizzazioni, ma anche il nome. Al posto della denominazione costruttiva interna L 319, nel 1963 subentrò la nomenclatura, tuttora valida, che indicava il tonnellaggio e la potenza arrotondata in CV. Ecco perché il modello L 319 concluse la sua storia nel 1968 (nella fabbrica spagnola non prima del 1970) come L 408 e L 406. Fino ad allora, di questa serie sono stati prodotti circa 140.000 Transporter, compresi i raffinati autobus O 319/O 319 D. Non soltanto il nome, ma anche la sede di produzione del veicolo venne modificata: nel 1962, il modello L 319 passò infatti da Sindelfingen a Düsseldorf. Lo stesso vale per l'autobus della serie fino ad allora prodotto a Mannheim, il modello O 319. L'ex fabbrica della Auto Union di Düsseldorf sarebbe diventata in seguito il principale stabilimento di produzione di Transporter Mercedes-Benz in Germania.

1967: "Düsseldorfer", il nuovo grande Transporter

Come già avvenuto una dozzina di anni prima, così anche negli anni Sessanta si sviluppò una grande spinta innovativa che diede luogo alla creazione di nuovi Transporter. Nel 1967, nella gamma venne introdotto il modello L 406 D come successore del primo Transporter. Uno dei suoi tratti distintivi risiedeva nella cabina semiarretrata appena accennata, grazie all'alloggiamento del motore proteso verso l'interno della cabina, per limitare al minimo l'ingombro. Un ulteriore dettaglio altrettanto incisivo era rappresentato dall'asse anteriore maggiormente spostato in avanti, per rendere più confortevole l'accesso alla cabina. Al posto del parabrezza panoramico esteso lateralmente, era stato adottato un ampio cristallo

rettangolare, completato come di consueto sui lati da due piccoli cristalli davanti alle porte anteriori, che oggi verrebbero chiamati "finestrini stile van". La forma di base del nuovo modello, secondo lo stile dell'epoca, era alquanto spigolosa: lo stesso vale per la mascherina del radiatore come pure per i fari rettangolari.

La denominazione L 406 D stava per il peso complessivo compreso fra 3,5 e 4,6 tonnellate ed una potenza del motore di 55 CV con una cilindrata di 2 litri; il diesel proveniva dalla vettura Mercedes-Benz 200 D. Ma la gamma non si fermò qui: poco a poco, l'offerta fu ampliata e nel 1977, dieci anni dopo la nascita del modello, arrivò fino al L 613 D con un peso complessivo di 6,5 tonnellate ed un motore a sei cilindri derivato dall'autocarro da 130 CV con una cilindrata di 5,7 litri. A quel tempo le versioni a benzina, offerte come alternativa, giocavano un ruolo secondario in Germania. Anche della nuova serie di modelli erano disponibili alcune varianti come autobus. Secondo le denominazioni ancora in uso per gli autobus Mercedes-Benz, il modello venne battezzato O 309 D.

In quegli anni, dato che i nomi per i veicoli industriali alla Mercedes-Benz non erano ancora in uso, la denominazione poteva risultare piuttosto ostica. Per questo motivo, nell'identificare i Transporter, gli esperti del settore ricorrevano semplicemente alla definizione della provenienza. Ecco perché il grande Transporter con la Stella cominciò ad essere chiamato solo "Düsseldorfer", per distinguerlo più chiaramente dal compatto "Bremer", una nuova serie di veicoli commerciali destinata ad uscire dalla catena di montaggio della fabbrica di Brema a partire dal 1977. Successivamente, a livello interno il Düsseldorfer avrebbe portato anche la denominazione T2, con cui il veicolo sarebbe stato caratterizzato come "Grande Transporter". Il modello Düsseldorfer/T2 diventò con il tempo un classico, uscendo per più di 20 anni dalle catene di montaggio. Fino al 1986 il veicolo è stato prodotto esattamente in mezzo milione di esemplari, senza considerare i kit di montaggio assemblati in Spagna, Argentina, Iran, Turchia e Tunisia.

L 206 D: una seconda serie di modelli per ampliare la gamma

Pagina 5

Fino a quel momento, tuttavia, il Düsseldorf fu affiancato a lungo da altri Transporter. A partire dal 1969, acquisita la partecipazione di maggioranza del nuovo marchio Hanomag-Henschel, derivato da due aziende con una lunga tradizione alle spalle, la Daimler-Benz AG assorbì completamente l'azienda nel 1970/71. Oltre alla fabbrica Henschel di Kassel, anche lo stabilimento di produzione dell'ex furgone veloce di Amburgo e l'ex fabbrica Borgward di Brema entrarono a far parte del gruppo, entrambi temporaneamente di proprietà della Hanomag. Contemporaneamente, con questo passo la Mercedes-Benz arrivò a possedere ad una seconda serie di Transporter, già ben avviata, con veicoli di medie dimensioni provenienti da Amburgo e Brema, derivati dal precedente modello "Tempo Matador".

Originariamente sviluppati dalla Hanomag come modelli da F 20 a F 36, i Transporter da 2,4 a 3,3 tonnellate di peso totale ammesso si svilupparono, con lievi differenze, parallelamente dall'Hanomag con le denominazioni Mercedes-Benz L 206 D e L 306 D. Naturalmente questi veicoli portavano la Stella sul radiatore, e nelle cabine avanzate pulsavano motori diesel Mercedes-Benz: prima il già noto quattro cilindri del 200 D con una cilindrata di due litri di e 55 CV, e successivamente il motore da 60 CV del modello 220 D. Cinque anni dopo l'acquisizione, si pone fine alla strategia del doppio marchio: da questo momento in poi i Transporter, prodotti tutti a Brema a partire dal 1976, avrebbero avuto esclusivamente la Stella Mercedes-Benz. Fino alla conclusione degli anni Settanta, la produzione di entrambi i marchi arrivò ad un totale di 304.000 esemplari, di cui circa 165.000 erano firmati Mercedes-Benz. Sullo sfondo, in quegli anni si stava già evolvendo un Transporter completamente nuovo con le caratteristiche ormai tipiche del marchio Mercedes-Benz.

1977: un nuovo best-seller, il "Bremer"

Nel 1977, la Daimler-Benz mandò in pensione i vecchi veicoli commerciali

Hanomag, che ormai dal punto di vista costruttivo non corrispondevano più allo stile e alla tecnica motoristica della Casa. Iniziò quindi l'epoca del Transporter denominato internamente "Bremer" per la sua provenienza. Il veicolo veniva anche chiamato T1 o TN, una sigla che equivaleva alla definizione "Transporter neu" ("nuovo Transporter"). I nuovi modelli appartenevano alla "scuola" ormai affermata dei Transporter con la Stella: il motore era alloggiato anteriormente, sotto il cofano brevilineo, e sporgeva in parte nella cabina in modo da limitare al minimo l'ingombro, mentre la trazione era affidata al ponte posteriore. Diversamente dal modello precedente con telaio tubolare, adesso i veicoli a cassone chiuso presentavano una struttura composita, realizzata con un telaio del pianale resistente alle torsioni e una sovrastruttura semiportante.

Su questa base, la Daimler-Benz sviluppò una vastissima gamma di modelli, con un peso totale a terra che spaziava da 2,55 a 3,5 tonnellate (successivamente anche 4,6 tonnellate, con ruote gemellate), e con motori diesel che inizialmente erogavano 48 kW (65 CV) di potenza per i modelli 207 D e 307 D fino ad arrivare in seguito ai 70 kW (95 CV) dei 210 D/310 D e 410 D a quattro e cinque cilindri, offrendo svariate misure di passo ed innumerevoli varianti di sovrastrutture, porte e vetrate, tanto che il Bremer diventò ben presto il "factotum" della sua categoria di peso. A garantirne la robustezza provvedeva l'autotelaio dotato di assali rigidi anteriori e posteriori con molle a balestra, mentre il comfort era assicurato dal comodo accesso dietro all'asse anteriore, ormai tipico dei veicoli con la Stella.

Anche dal punto di vista estetico, il nuovo Transporter segnò una svolta significativa: per la prima volta nella storia dei veicoli commerciali della Casa, infatti, la carrozzeria dalle linee pulite e classiche presentava una cabina con modanature dei finestrini oblique. Questa caratteristica stilistica avrebbe continuato a ricorrere nel corso degli anni attraverso tutta la gamma di modelli, fino ad arrivare ai veicoli pesanti.

Per 18 anni, il modello Mercedes-Benz T1 costituì la spina dorsale della

gamma di Transporter dell'azienda, rappresentando non soltanto il best-seller della sua categoria con ben 970.000 esemplari prodotti, ma sfiorando anche la soglia di un milione di unità. Nei suoi ultimi anni di vita, in effetti, il veicolo non poté più fregiarsi del nome "Bremer", in quanto la sua produzione nel frattempo era stata trasferita gradualmente, tra il 1980 e il 1984, a Düsseldorf, una sede che per anni avrebbe rappresentato la principale fabbrica di Transporter della Daimler-Benz in Germania.

L'arrivo del modello MB 100 D dalla Spagna nel 1987

A partire dal 1987, la gamma di Transporter della Casa commercializzata in Europa Centrale si è arricchita di un nuovo modello compatto, denominato MB 100 D. Il veicolo viene prodotto dalla fabbrica di Vitoria, nella regione basca del nord della Spagna, e fa parte della serie di modelli da MB 100 D a MB 180 D presentati un anno prima nella penisola iberica. A seguito di questo evento, viene alla ribalta con i suoi prodotti una fabbrica che finora, al di fuori dell'Europa sudorientale, aveva lavorato quasi "a porte chiuse". Nel 1958, l'allora Daimler-Benz AG aveva acquisito la Auto Union, e con essa anche una fabbrica di veicoli commerciali in Spagna. Qui venivano prodotti dal 1954 i Transporter DKW. In seguito, la produzione di questa gamma originale è stata portata avanti dalla Daimler-Benz, mantenendo come base i Transporter con cabina avanzata, motore frontale, trazione anteriore e telaio tubolare. I motori a due tempi, tuttavia, sono stati sostituiti con i diesel Daimler-Benz.

Dopo diverse variazioni di modelli, nel 1986 la Casa ha introdotto la serie MB 100 D - MB 180 D con veicoli commerciali fino a 3,5 tonnellate. In Europa Centrale, da questa gamma è nato il modello MB 100 D. Una caratteristica tipica del Transporter è costituita dalla sovrastruttura spigolosa ed alcune caratteristiche tecniche riconducibili alla tradizione di questa serie di modelli: telaio tubolare, motore installato frontalmente sotto la cabina di guida avanzata, trazione anteriore. Il motore è un tipico rappresentante del marchio con la Stella: il diesel ormai conosciutissimo delle vetture 240 D

(soprannominato "Taxidiesel") che nella versione a quattro cilindri con 2,4 litri di cilindrata eroga 53 kW (72 CV).

Rinnovato esteriormente dopo qualche anno, nel 1994 viene presentato un MB 100 D tecnologico destinato a suscitare grande scalpore: si tratta del "NECAR" (New Electric Car) la prima automobile al mondo dotata di trazione con pile a combustibile. Il NECAR è rimasto un pezzo unico, mentre l'intera serie di modelli prodotta dalla fabbrica spagnola ammonta a 207.000 unità.

Il successivo "grande Transporter" del 1986: semplicemente T2

Parallelamente ai Transporter spagnoli, gli ingegneri in Germania progettano il successore del "Düsseldorfer", che a seguito dell'arrivo della seconda serie in Renania adesso viene battezzato semplicemente "T2". Nove anni dopo la presentazione della fortunata serie T1, non sorprende che nel 1986 il nuovo T2 appaia come un "fratello maggiore" del T1: la carrozzeria spigolosa e ben disegnata con il cofano brevilineo, un ampio parabrezza, finestrini laterali con bordo inferiore obliquo, motori a quattro cilindri che sporgono in parte nella cabina e un robusto telaio con assali rigidi e molle a balestra: insomma, le affinità sono molto più che apparenti.

Dato che nel frattempo il T1 è cresciuto fino ad un peso totale a terra di 4,6 tonnellate, anche il T2 punta in alto: la sua gamma adesso spazia da 3,5 a 7,5 tonnellate. Motori diesel a quattro cilindri da 53 kW (72 CV) a 100 kW (136 CV) di potenza, numerosi rapporti al ponte, versioni furgonate, le più svariate tipologie di autotelaio, per l'edilizia e l'industria forestale, e perfino modelli a trazione integrale: la robusta serie colma con successo le lacune fra i classici Transporter e gli autocarri leggeri.

Inizialmente prodotto nel tradizionale stabilimento di Düsseldorf, negli anni Novanta, a seguito della riunificazione delle due Germanie, il T2 cambia sede di produzione e si trasferisce a Ludwigsfelde nel Brandeburgo, a sud

di Berlino. Nei dieci anni che trascorrono fino al 1996, dalle catene di montaggio di due fabbriche escono 138.464 esemplari di questa gamma di modelli.

Molto più di un nuovo nome: la nascita dello Sprinter nel 1995

Con quasi un milione di esemplari, fino ad oggi il T1 ha rappresentato un incontrastato best-seller fra i Transporter con la Stella. Nella primavera del 1995, con lo Sprinter, questo modello riceve un degno erede. Si tratta del primo veicolo commerciale della Casa a portare un nome al posto di una sigla o di un sobrio codice numerico. Stavolta, la sequenza viene invertita: il nuovo Transporter di successo porta nell'azienda un'ondata di rinnovamento senza precedenti che coinvolge tutti i veicoli commerciali e gli autocarri in Europa.

Anche se lo Sprinter riprende il concetto tecnico di base del suo predecessore, con il motore frontale montato longitudinalmente e la trazione posteriore, tutto il resto è nuovo: la carrozzeria, la cabina e non da ultimo la tecnica. Il telaio con sospensioni anteriori a ruote indipendenti risulta confortevole e sicuro al tempo stesso. Con motori diesel da 90 kW (122 CV), decisamente potenti per l'epoca, lo Sprinter si pone al vertice della sua categoria, rendendo pienamente onore al proprio nome. Le alte prestazioni sono abbinate ad una dotazione di sicurezza completa: freni a disco su tutte le ruote e il sistema antibloccaggio di serie, come pure il differenziale autobloccante, stabiliscono nuovi parametri di riferimento fra i veicoli commerciali.

Con un peso totale a terra iniziale compreso fra 2,55 e 4,6 tonnellate, e una gamma quasi infinita di varianti di carrozzeria e di passo, lo Sprinter dimostra contemporaneamente una straordinaria versatilità, che nel 2001 viene ulteriormente aumentata attraverso l'ampliamento della gamma con modelli costruttivi aperti, arrivando fino ad un peso totale a terra di sei tonnellate. Già un anno prima lo Sprinter era stato dotato di nuovi motori a

quattro e cinque cilindri con iniezione diretta common rail, tecnica plurivalvole ed una potenza fino a 115 kW (156 CV). In alternativa al cambio manuale e automatico è disponibile anche il cambio automatizzato Sprintshift. Su tutti i modelli, si decide di posizionare la leva del cambio manuale o il selettore del cambio automatico sul cruscotto per ridurre l'ingombro nell'abitacolo. Nel 2003, con l'introduzione dell'Electronic Stability Program (ESP) e del Brake Assist (BAS) nella dotazione di serie, lo Sprinter fissa ancora una volta nuovi parametri di riferimento in termini di sicurezza attiva.

Il successo di mercato parla chiaro: oggi lo Sprinter viene prodotto non soltanto a Düsseldorf, ma anche in Argentina e Vietnam, oltre che negli Stati Uniti. In Europa, la sua categoria di veicolo viene ormai chiamata la "classe Sprinter". Questo non deve sorprendere, se si considerano i circa 1,3 milioni di esemplari prodotti che circolano in più di 100 Paesi del mondo. Con questo risultato, lo Sprinter si afferma come il best-seller tra le numerose serie di Transporter Mercedes-Benz prodotte nell'arco di cinquant'anni. Nel frattempo, alcuni Sprinter con trazione ibrida e pile a combustibile vengono attualmente sottoposti ad una sperimentazione presso i clienti, che insieme allo studio "Prototipo della sicurezza" permettono di lanciare uno sguardo verso il futuro dei veicoli commerciali di medie dimensioni.

Oltre agli impieghi come veicolo commerciale, lo Sprinter viene utilizzato anche come base per l'allestimento di eleganti camper, estremamente amati dai Clienti. Questo è il caso soprattutto dello Sprinter James Cook con allestimento firmato Westfalia Van Conversion, un'affiliata del gruppo DaimlerChrysler, che ormai ha acquisito un vero e proprio status di "cult" tra gli appassionati. L'elezione regolarmente incontrastata a "camper dell'anno" nella sua categoria ha consolidato ulteriormente questa posizione.

Compatta e dinamica: la doppia serie Vito/Classe V 1995/1996

Se il modello Mercedes-Benz MB 100 D si presenta piuttosto spigoloso dal punto di vista estetico e presenta ancora molte caratteristiche dei suoi predecessori, il Vito rompe questa tradizione, essendo un veicolo completamente nuovo. Soltanto la trazione anteriore viene mantenuta come tipica peculiarità. La carrozzeria del Transporter compatto nella categoria da 2,7 tonnellate di peso totale ammesso presenta una linea cuneiforme e decisamente dinamica. In questo modo, il Vito si rivolge sia ai clienti commerciali che agli acquirenti privati e agli utenti misti. Questo facilita ugualmente lo sviluppo parallelo del monovolume Classe V, destinato ad una clientela raffinata con notevoli esigenze di spazio.

Il Vito si rivela un veicolo di grande successo, tanto che già a partire dal 1997 nella fabbrica di Vitoria si lavora ventiquattr'ore su 24 in tre turni in lavoro. Un restyling intensivo e l'introduzione di motori diesel CDI con tecnica common rail e una potenza fino a 90 kW (122 CV) nel 1999 conferiscono ai modelli Vito e Viano un ulteriore impulso. Fino alla sostituzione della serie di modelli, nell'estate del 2003, dalla fabbrica di Vitoria sono usciti circa 560.000 veicoli Vito e Classe V.

Nel 1996 prende il via il nuovo "grande Transporter": il Vario

In modo moderno, il nuovo "grande Transporter" Vario prodotto dal 1996 unisce i punti di forza di un autocarro leggero con le doti di un veicolo commerciale. Il modello è caratterizzato da un elevato carico utile e un volume di carico fino a 17 metri cubi, così come da una struttura robusta e potenti motori turbodiesel fino a 100 kW (136 CV), che ben presto arrivano a ben 112 kW (152 CV), e da sospensioni pneumatiche (a richiesta) per l'asse posteriore. La pratica forma di base con il cofano brevilineo viene mantenuta inalterata, mentre la carrozzeria è valorizzata esteticamente da un profondo facelift.

Oggi il Vario copre di serie uno spettro compreso fra 5,90 e 7,5 tonnellate di peso totale a terra, incluso riduzioni ed aumenti del carico ammesso anche

tra 5,0 e 8,2 tonnellate. La potenza delle motorizzazioni spazia da 100 kW (136 CV) a 130 kW (177 CV), mentre il propulsore più potente sviluppa un'impressionante coppia massima di 675 Nm. Fino a quattro misure di passo, diverse varianti di allestimento come furgone, veicolo furgonato con vano passeggeri e vari tipi di autotelaio sono in grado di soddisfare i Clienti che desiderano un "grande Transporter" particolarmente robusto o un autocarro leggero con una portata elevata. I freni a disco autoventilanti su tutte le ruote e un Retarder (a richiesta) sottolineano gli elevati standard di sicurezza del Vario.

Straordinariamente sicuri e versatili: Vito e Viano dal 2003

Con la nuova generazione del Vito Mercedes-Benz, nel 2003 la Casa di Stoccarda fissa nuovi parametri di riferimenti per i veicoli commerciali compatti. Due misure di passo, tre lunghezze e due altezze del tetto, due varianti di peso totale a terra da 2,77 e 2,94 tonnellate, come pure innumerevoli varianti di equipaggiamento e di configurazione delle porte costituiscono le basi per una gamma che con questa versatilità soddisfa esigenze anche molto individuali. Parallelamente sono stati sviluppati i Transporter Vito e il monovolume Viano, che nelle loro diverse varianti di configurazione vanno incontro alle esigenze dei clienti sia professionali che privati, fino ad arrivare al camper compatto Viano Marco Polo con un allestimento Westfalia Van Conversion.

La trazione posteriore e l'alloggiamento longitudinale del motore consentono di attingere alla vasta gamma di componenti modulari del Gruppo, conferendo ai modelli Vito e Viano notevole maneggevolezza e al tempo stesso grande agilità. Gli economici e potenti motori diesel CDI con tecnologia common rail coprono uno spettro di potenza compreso fra 65 kW (88 CV) e 110 kW (150 CV); la motorizzazione di punta di Vito e Viano consiste in un V6 a benzina con una cilindrata da 3,7 litri e una potenza di 170 kW (231 CV). La trasmissione è affidata ad un cambio manuale a sei marce con comando a joystick oppure ad un cambio automatico (di serie

per i modelli a benzina).

Pagina 13

Oltre alla potenza, queste motorizzazioni garantiscono anche basse emissioni: i propulsori a benzina vengono infatti classificati fin dall'inizio come compatibili con la norma EURO 4, mentre le versioni diesel di Vito e Viano sono i primi veicoli della rispettiva categoria a rispettare questi requisiti. Inoltre, i modelli Vito e Viano CDI rappresentano i primi veicoli commerciali e monovolume ad essere disponibili con filtro antiparticolato, che tra l'altro il Viano offre di serie dall'estate del 2005 in diversi Paesi, fra cui la Germania.

Vito e Viano si presentano come veicoli non soltanto potenti e rispettosi dell'ambiente, ma anche particolarmente sicuri. La base del modello è costituita da un autotelaio con sospensioni a ruote indipendenti e molle elicoidali. Tra l'altro, Vito e Viano sono equipaggiati di serie con freni a disco di grandi dimensioni su tutte le ruote, sistema antibloccaggio (ABS), regolazione antislittamento (ASR), ripartizione elettronica della forza frenante (EBV), Brake Assist (BAS) e per completare il quadro, come unico esempio nella loro categoria, anche con l'Electronic Stability Program (ESP). Oltre a tutto ciò, il Vito è dotato di un airbag lato guida, mentre i modelli Vito Kombi e Viano dispongono perfino di airbag frontali lato guida e passeggero.

Sia Vito che Viano sono in procinto di raggiungere l'apice della loro carriera, come dimostrano le nuove varianti Vito 4x4 e Viano 4Matic con trazione integrale permanente che entreranno nella produzione in serie il prossimo anno. Le sorprendenti potenzialità di entrambe le serie di modelli sono state dimostrate dallo studio Viano X-clusive, presentato al Salone Internazionale dell'Auto di Francoforte (IAA) 2005. Dotato di un motore V8 da 225 kW (306 CV), il Viano X-clusive accelera da 0 a 100 km/h in soli 6,8 secondi e raggiunge una velocità massima di circa 240 km/h. Un impianto frenante ad alte prestazioni di speciale concezione consente a questo straordinario Viano di fermarsi con altrettanta rapidità. Un look dinamico, con lo stile di

una berlina sportiva ed un allestimento da "Business Van", conferisce allo studio di veicolo un carattere decisamente originale.

Il successo di Vito e Viano è dimostrato dall'elevato grado di utilizzazione della fabbrica di Vitoria, nella regione basca al nord della Spagna: con circa 90.000 veicoli all'anno prodotti in due turni di lavoro, gli impianti lavorano già ai limiti della loro capacità.

La base del successo: il settore strategico Transporter

Se nei primi decenni i veicoli commerciali Mercedes-Benz vengono ancora considerati i "fratelli minori" degli autocarri, questa situazione cambia soltanto con la costituzione del settore strategico Transporter nel 1995. A partire da questa data, la gestione dei Transporter acquista autonomia all'interno del settore Veicoli Industriali. Il risultato: nel loro segmento, i veicoli commerciali Mercedes-Benz si affermano con evidenza come leader di mercato in Europa, tanto che la quota di mercato, lo scorso anno, si è attestata al 17,5 %.

Nel 2004, questo settore strategico ha registrato un fatturato di 7,7 miliardi di Euro, contando un totale di 13.400 dipendenti.

I Transporter Vito, Sprinter e Vario, come pure il monovolume Viano, vengono prodotti a Düsseldorf, Ludwigsfelde, Vitoria (Spagna), Buenos Aires (Argentina) e in Vietnam. Alla lista va aggiunto uno stabilimento di assemblaggio finale per il Nord America a Charleston (USA), dove lo Sprinter viene commercializzato con i marchi Dodge e Freightliner. In un prossimo futuro si prevede l'apertura di una fabbrica anche in Cina. Il Van Technology Center (VTC) inaugurato nel 2005 a Stoccarda documenta il successo e l'autonomia del settore, raggruppando quasi tutte le sue funzioni operative come Direzione, Controlling, Vendita e Sviluppo/Collaudato sotto un unico tetto.

<i>Serie di modelli</i>	<i>Periodo di produzione</i>	<i>Stabilimento produttivo</i>	<i>Unità prodotte (circa)</i>
L 319	1956-1968	Sindelfingen, Mannheim, Düsseldorf, Vitoria (Spagna)	140.000
T2/Düsseldorfer	1967-1986	Düsseldorf, Vitoria (Spagna), Argentina, Iran, Turchia, Tunisia	540.000
Transporter leggeri Mercedes-Benz /Hanomag-Henschel Serie F	1970-1977	Amburgo, Brema	304.000
T1 "Bremer"	1977-1995	Brema, Düsseldorf	970.000
T2	1986-1996	Düsseldorf, Ludwigsfelde	
F 1000, MB 90 – MB 180, T2	1960-1986	Vitoria (Spagna)	192.000
MB 100 D – MB 180 D	1986 – 1995	Vitoria (Spagna)	207.000
Sprinter	1995 -	Düsseldorf, Buenos Aires (Argentina)	1.300.000*
Vito/Classe V	1995 – 2003	Vitoria (Spagna)	560.000
Vario	1996 -	Ludwigsfelde	200.000
Vito/Viano	2003 -	Vitoria (Spagna)	

* produzione complessiva prevista dall'avvio di produzione alla fine del 2005

Contatti Stampa:

Pagina 16

Michael Gutzeit, telefono: +49 711 17 76236

michael.gutzeit@daimlerchrysler.com

Albrecht Eckl, telefono: +49 711 17 76433

albrecht.eckl@daimlerchrysler.com

Laura Tagliaferri , telefono + 39 06 4144 2448
DCIH/ClassicPress

Laura.tagliaferri@daimlerchrysler.it

Per ulteriori informazioni e notizie su DaimlerChrysler potete consultare il sito Internet:

www.media.daimlerchrysler.com

www.stampa-dci.it