



Vorn eine kraftvoll ausgebildete Nase und ein markentyischer Stoßfänger, dahinter das Original-Blech des Kangoo

Nachwuchs beim Stern

Was kommt dabei heraus, wenn Mercedes-Benz einen Renault Kangoo neu abschmeckt und verfeinert?

Er sei ein Titan für die City, so erklärt Mercedes den Namen seines neuen Lieferwagens Citan. Glaubt man der griechischen Mythologie, entsprangen die mächtigen Titanen als Götter recht komplizierten und teils anrühigen Familienverhältnissen. Auch manch eingefleischter Mercedes-Fahrer wird die Herkunft des Citan als zweifelhaft empfinden: Es ist kein Geheimnis, dass er auf dem Renault

Kangoo basiert und in Frankreich produziert wird. Der Spagat ist enorm: Einerseits ist man wer in der Transporterlandschaft, andererseits geht es hier um den billigsten Mercedes in einer höchst preisempfindlichen Szenerie.

Der erste Blick überzeugt, der Citan fährt proper vor. Die Designer haben dem Vorbau eine scharf geschnittene Nase übergestülpt. Der Mercedes trägt sie hoch, sie harmoniert mit dem unveränderten Karosseriekörper. Gern präsentiert die Marke den Citan schräg von vorn: Glubschte der Kangoo bisher freundlich aus großen Kinderaugen, so kneift sie der Citan zusammen und schaut markig und dynamisch drein. Wer den frisch gelifteten Kangoo anschaut, kennt die Vorlage. Der zweite Blick offenbart eine ordentliche Verarbeitung. Zwar sitzen nicht alle Bleche perfekt und alle Fugen ebenmäßig, aber sachlich gibt es nichts einzuwenden.

Drinne setzt sich der Eindruck fort. Zwar harmonieren Renault-Teile mit borkiger Oberfläche und Mercedes-Elemente mit Lederoptik nicht recht. Aber Harmonie kommt in einem Lieferwagen erst an nachgeordneter Stelle. Wichtiger: Der Citan kommt ordentlich verar-



Mercedes legt die Rückleuchten tiefer, gönnt sich eine eigene Heckklappe.

Der Schattenmann

Auch solo ist der Mercedes Citan nie allein – als Schatten fährt stets sein zweieiiger Zwilling Renault Kangoo mit. Fassen wir zusammen, worin unterscheidet sich der Mercedes? Augenfällig ist der selbstbewusste Bug: Scheinwerfer, Motorhaube, Kotflügel, Stoßfänger und Bugschürze sind neu. Gleiches gilt für die Außenspiegel, die Rückleuchten und die anders aufgeteilte Heckklappe. Wobei Renault jetzt nachlegt, der Kangoo guckt erwachsen im neuen Stil der Marke. Und übernimmt die teuren Blech-Kotflügel. Drinnen im Citan sticht die Armaturentafel ins Auge, mit neu-

en Lüftungsdüsen, Tasten und Drehreglern. Das trifft auch auf Lenkstockhebel und Schalthebel zu und die Beschriftung der Instrumente. Die Sitze sind anders ausgeformt und frisch bezogen. Den Renault-Motoren verleiht Mercedes mehr Spritzigkeit, dem Fahrwerk spürbar mehr Verbindlichkeit: Da wäre eine neue Abstimmung mit strammeren Federn und Dämpfern. Kräftigere Stabis verringern die Seitenneigung und straffen das Fahrwerk. Verzwick ist ein Preis- und Ausstattungsvergleich. Als Grundmodell mit Dieselmotorisierung kostet der Citan als Kastenwa-



Renault hat den Kangoo zum Frühjahr kräftig nachgeschärft.

gen netto 14.660 Euro, 1.310 Euro mehr als der einfachste Kangoo der bisherigen Reihe. Fairer ist ein Vergleich mit der höheren Kangoo-Variante namens Extra, dann beträgt die Differenz 710 Euro. Das serienmäßige ESP des

Citan lässt den Unterschied auf 290 Euro zusammenschnurren. Wer die jeweiligen Serienausstattungen bis ins Detail vergleicht, kommt auf einen Preisvorteil von 410 Euro des Renault. **ru**

beitet daher. Indes türmt sich das Mercedes-Cockpit wuchtig und düster vor dem Fahrer auf. Auch fiel dem Markenwechsel das praktische Ablagefach mit samt Bildschirm oben auf der Mittelkonsole zum Opfer – anders ist nicht durchweg besser. Der blitzende Mercedes-Stern auf dem Lenkrad sowie typische Bedienelemente wie Lichtschalter, der Inge-

Und einen umständlichen Bordcomputer: Seine Angaben können nur umständlich in eine Richtung durchgeklickt werden. Die Bedientasten sind recht aufgeräumt, nur das Rädchen für die Scheinwerferverstellung versteckt sich wie gehabt unter der Armaturentafel. Die Klimaregler hat Mercedes vom Renault Master gemopst; ein Stockwerk tiefer versteckt sich ein fummelige Radio hinter dem Schalthebel.

ANZEIGE

KRAFTSTOFF SPAREN
WWW.ABC-AEROLINE.DE

20%

neurshebel für Blinker und Scheibenwischer und der Stachel des Tempomats sollen eine vertraute Atmosphäre schaffen. Jedoch vermischen Mercedes-Routiniers das bekannte Tackern des Blinkers. Zwar tragen die Instrumente Mercedes-Zifferblätter, aber die Entwickler haben die orangefarbige Beleuchtung übernommen.

Geschmeidig, flink, temperamentvoll

Die Sicht nach vorn auf die hohe Haube ist gut, doch unverändert stören dicke A-Säulen beim Blick in die Kurve. Mercedes hat neue schlanke Außenspiegel spendiert, links wie rechts mit Weitwinkelglas, recht so. Das tropfenförmige Gehäuse ist sorgfältig geformt, die Spiegel bleiben auch bei Schmuttelwetter sauber.

Der Krückstock-Handbremshebel und die Ablagen haben unverkennbar französischen Ursprung. Die Sitze tragen den Stern: Zwar fallen die Sitzflächen unverändert etwas kurz aus, aber in Ausformung und Polsterung hebt sich der Citan angenehm ab.

OM 607 nennt Mercedes den Dieselmotor, westlich des Rheins kennt man ihn als 1.5 dCi. Egal, die Maschine passt gut zum Lieferwagen. Schnurrt verträglich wie ein Kätzchen, bewegt sich genauso geschmeidig und bei Bedarf flink und temperamentvoll. Das maximale Drehmoment fällt zwar nicht üppig aus, steht aber über ein breites Drehzahlband an. Der Antritt des Triebwerks ist spontan, Mercedes hat, so heißt es, an dieser Stelle eingegriffen. Wie schon bei der Übernahme des Motors in die A-Klasse.

PSA SCHMUTZFÄNGER
www.psaindustri.dk email: psa@psa.dk

- Alle Größen - aus eigenem Werk
- Kurze Lieferzeit - Frei Haus
- Kostenlose Angebote

ANTISPRAY TYPE APPROVALS 91/226EEC 109/2011EEC -35°C TEST TÜV IHR LOGO Erhabene Logos

IHR LOGO

Deutschsprachige Beratung
Tel.: +45 86 98 35 00 Fax: +45 86 91 51 10

ALTEC
Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0
Fax: 07731/8711-11
E-Mail: info@altec-singen.de
Internet: www.altec-singen.de

ALU-RAMPEN

Fakten kompakt Mercedes-Benz Citan 109 CDI



Maße und Gewichte

Länge gesamt 4.321 mm
Breite gesamt 1.829 mm
Höhe gesamt 1.816 mm
Radstand 2.697 mm
Wendekreis rechts/links 11,3/11,4 m
Breite/Höhe Schiebetür 638/1.130 mm
Breite/Höhe Hecktür 1.219/1.128 mm
Laderaum über Fahrbahn 575 mm
Laderaum (L/B/H) 1.753/1.460/1.119 mm
Breite zw. den Radkästen 1.219 mm
Ladevolumen 3,1 m³
Leergewicht Testwagen 1.420 kg
Nutzlast 680 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 2.100 kg
Zul. Achslast vorn/hinten 1.095/1.210 kg
Anhängelast bei 12% Steigung 1.050 kg
Zul. Zuggesamtgewicht 3.000 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 76,0/80,5 mm, Hubraum 1.461

cm³, Leistung 66 kW (90 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 200 Nm bei 1.750–3.000/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Antrieb: Fünfgang-Schaltgetriebe, Übersetzungen Übersetzungen 3,73/2,05/1,32/0,97/0,76, R.-Gang 3,54, Übersetzung Antriebsachse 4,21 (Standard 3,733) Antrieb auf die Vorderäder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Querlenkern, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Stabilisator. Reifen 195/65 R 15 auf Rädern 6 J x 15. Zahnstangenlenkung mit elektrischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik: Batterie 12 V/60 Ah, Lichtmaschine 150 A
Füllmengen Tankinhalt: 60 l

Wartung/Garantie

Wartung: 40.000 km/2 Jahre
Garantie: zwei Jahre Werks-garantie ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung. Lebenslange europaweite Mobilitätsgarantie.

Preis

Mercedes Citan 109 CDI Kastenwagen 16.040 Euro*
 *ohne Mehrwertsteuer

Messwerte

Beschleunigung:
 0–50 km/h 4,6 s
 0–80 km/h 10,0 s
 0–100 km/h 15,1 s
Elastizität
 60–80 km/h (IV/V) 4,2/5,8 s
 60–100 km/h (IV/V) 9,1/12,1 s
Höchstgeschwindigkeit 155 km/h
Innengeräusche
 Stand/50/100 km/h 51/58/69 db(A)
Kraftstoffverbrauch:
 Normverbrauch innerorts/ außerorts/ kombiniert 5,3/4,6/4,8 l/100 km
 CO₂-Emission kombiniert 126 g/km
 Teststrecke beladen 7,0 l/100 km
 Testverbrauch min./max. 4,9–10,2 l/100 km

Was unser Tester sagt



Fahrerhaus

+ Angenehme Sitze, ordentliche Verarbeitung, angemessene Materialqualität, große Ablagen

- Cockpit mit wuchtiger Anmutung, unterschiedliche Materialien, störende Brummfrequenz in wichtigem Drehzahlbereich, Dokumentenfach entfallen

Antriebsstrang

+ Elastischer, draufreudiger und generell lauffruhiger Motor, gute Fahrleistungen, leichtgängige Schaltung

- Aufgelastet kurze Gesamtübersetzung, dann fünf Gänge zu wenig

Fahrwerk/Sicherheit

+ ESP serienmäßig, beide Außen Spiegel mit Weitwinkelfeld, Karosserie nach vorn übersichtlich, teilbeladen guter Fahrkomfort, geringe Seitenneigung.

- Fahrkomfort und Fahrverhalten stark abhängig von Beladung, bei voller Ausladung deutliche Übersteuerneigung, in Mittellage nervöse Lenkung

Laderaum

+ Zahlreiche Ausstattungsvarianten, Zurrösen auch seitlich, serienmäßig vollflächige Trennwand

- Heck sackt bei Beladung stark ein, Hecktüren im gewerblichen Einsatz praktischer als die Heckklappe des Testwagens

Kosten

+ in der Stadt sehr günstiger Kraftstoffverbrauch, sehr schnelles Start-Stopp-System, lange Serviceintervalle, professionelles Servicenetz, für einen Mercedes günstiger Anschaffungspreis

- Mit Auflastung wegen kurzer Übersetzung hoher Kraftstoffverbrauch auf Autobahnen

Lästig fällt nur eine Brummfrequenz zwischen 2.500 und knapp 3.000 Touren auf. Sie stört ausgerechnet im wichtigen Bereich um Tempo 100 herum. Das hängt mit den Eigenheiten der Übersetzungen zusammen: Die getestete aufgelastete Variante mit 2,1 t Gesamtgewicht ist zugunsten des Temperaments rund zehn Prozent kürzer übersetzt. Das bedeutet flotte Fahrleistungen, aber hohe Drehzahlen: Bei vollem Tempo von rund 160 Sachen steht die Nadel des Drehzahlmessers mit 4.300 Touren bereits im roten Bereich.

Aufgrund der Auslegung sucht der Fahrer vergebens den sechsten Gang, fünf müssen genügen. Sie lassen sich leichtgängig und recht exakt schalten – das kann Renault besser. In der Stadt profitiert der Citan von seiner kurzen Übersetzung, ebenfalls vom enorm flinken Start-Stop-System. Wer mit dem Citan umzugehen weiß, hält den Verbrauch in der City um fünf Liter, ein Spitzenwert.

Außerorts und erst recht auf der Autobahn indes treibt's nicht nur die Drehzahl, sondern auch den Verbrauch nach oben. Bei schneller Fahrt erfüllt der Citan in dieser Konfiguration mit bis zu 10 l/100 km deshalb nicht die hochgespannten Erwartungen. Im Schnitt waren es beim Testwagen auf der Hausstrecke voll ausgeladen exakt sieben Liter. Mit Normalgewicht und längerer Gesamtübersetzung dürfte des Citan deutlich günstiger abschneiden.

Teilbeladen in seinem Element

Viel Mühe haben sich die Ingenieure rund ums Fahrwerk gegeben und ihm die Wankelmütigkeit weitgehend ausgetrieben. Leer fährt der Citan als Kastenwagen straff, aber nicht überhart. Beladen sacken die Schraubenfedern der Verbundlenker-Hinterachse deutlich ein,

arbeitet die Verbundlenker-Hinterachse heftig. Dann drängt auch das Heck in scharf gefahrenen Kurven und bei schnellen Spurwechseln nach außen. Der Citan bleibt beherrschbar, das serienmäßige ESP lässt bei schneller, aber ruhiger Fahrweise viel Raum. Angenehm im Umgang ist der Lieferwagen dann allerdings nicht mehr. Teilbeladen dagegen befindet sich der Citan in seinem Element, federt verbindlich. Nur die elektrisch unterstützte Lenkung wirkt in Mittellage etwas nervös, eine saubere Linie bekommen Fahrer nicht auf Anhieb hin. Weiter hinten bleibt der Citan ganz der Kangoo. Der identische Laderaum schluckt 3,1 m³ Fracht; die Nutzlast des Testwagens belief sich auf 680 kg. Angesichts der Auflastung nicht üppig, jedoch in Relation zur umfangreichen Ausstattung mit Holzboden, Anhängerkupplung oder Klimaanlage zu sehen. Vorsicht beim Beladen: Ist die Fuhre vollgepackt, sinkt die Kante der geöffneten Heckklappe bis auf Kopfhöhe. Die Zurrösen sehen im Vergleich zu gewohnten Mercedes-Teilen zwar mickrig aus. Doch Aufkleber nennen je 438 Kilo Zugfestigkeit.

Trotz Stern und diversen Verfeinerungen sind vom neuen Citan keine Wunderdinge zu erwarten – Mercedes-Tuning verwandelt den braven Kangoo nicht in ein neues Auto. Umgekehrt machen Käufer mit dem gleichzeitig neuen und doch ausgereiften Lieferwagen wenig falsch. Also ist nicht zu erwarten, dass es dem Citan ergeht wie einst den Titanen. Wenn man der Sage glauben darf, nahm es mit ihnen ein unrühmliches Ende: Sie verloren den Kampf zwischen den griechischen Göttern, wurden in die Unterwelt verbannt. Dieses Schicksal erlitt vor zehn Jahren der Unglücksrabe Mercedes Vaneo. Dem Citan wird es wohl erspart bleiben.

Randolf Unruh

Glubschte der Kangoo bisher freundlich aus großen Kinderaugen, so kneift sie der Citan zusammen und schaut markig und dynamisch drein.



Instrumente von Renault, Zifferblätter von Mercedes typische Kombination des Citan.

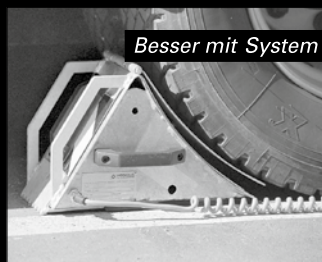


Lichtschalter und Lenkstockhebel stammen von der Marke mit dem Stern – Mercedes-Fahrer sollten sich zu Hause fühlen.

Anregung oder Kritik: kfz-anzeiger@stuenings.de



LKW-Wegfahrsperre



LKW-Wegfahrsicherung

Withauweg 9 · D-70439 Stuttgart · Telefon 0711-88 79 63-0
Telefax 0711-8142 83 · www.arnold-verladessysteme.de

LAUNHARDT HYDRAULIK · GMBH
Industriestraße 2 A
45711 Datteln
Tel. (0 23 63) 5 38 48
Fax (0 23 63) 5 55 89

- ❖ Großes Kommunalzylinder Austauschprogramm für Faun, Zöller, Schörling, Geesink u.v.a.
- ❖ Meiller Kugelfußzylinder Austauschprogramm Hyva-Georg, Edbro, Frontkippzylinder
- ❖ Hydraulikzylinder Reparaturen sämtlicher Fabrikate unabhängig von Hersteller und Ausführung
- ❖ Patentierte Launhardt Hydraulik Schwenkarmreihe für alle Anwendungen

Die neue Website ist fertig!
Schauen Sie mal rein!

info@launhardt hydraulik.de www.launhardt hydraulik.de