



Nachdenken lohnt sich: Steckt genug Mercedes im Citan, um sich für den neuen Lieferwagen mit der markanten Nase zu entscheiden?

Denksportaufgabe

Der neue Lieferwagen komplettiert das Transporterprogramm. Seine Abstammung verheimlicht er nicht – wie viel Mercedes steckt im Citan?

Willkommen in der Welt von Mercedes-Benz“, begrüßt die Betriebsanleitung den Fahrer des neuen Citan. Ein wenig irritierend, weiß doch jeder, dass der Citan auf dem Renault Kangoo basiert. Billig wär’s, sich nun kopfüber bis zur Hüfte im Motorraum zu versenken und dann triumphierend mit französischen Teilen aufzutauchen – bereits der Motor hat zwei Staatsangehörigkeiten. Wichtiger ist es, die Unterschiede herauszuarbeiten. Verbunden mit der Frage, ob man das Original wählen sollte oder die Ableitung. Schlägt doch Transporterchef Volker Mornhinweg einen deftigen Pflöck ein: „Für den Citan gibt es wie immer für Mercedes-Benz nur einen Standard, den höchsten.“

Optisch stoßen jedenfalls Welten aufeinander. Entspricht der rundliche Kangoo mit seinen Kulleraugen dem Kindchenschema, so trägt der Citan selbstbewusst die Nase hoch. Scharfe Bügelfalten markieren die Motorhaube, der Stern hat XXL-Größe, die schlitzförmigen Scheinwerfer und die Negativform des Lufteinlasses unten im Stoßfänger verleihen dem Mercedes einen energischen Auftritt. Dahinter geht’s franzö-

VIEL BETRIEB BEI AUTOSCOUT24.

**AUTO
SCOUT 24**

HIER IST ALLES AUTO.

Besuchen Sie Europas großen Nutzfahrzeugmarkt von AutoScout24. Hier finden Sie mit Sicherheit das perfekte Fahrzeug.

Einfach anrufen unter:
+49 89 444 56 1000





Das wuchtige Cockpit des Citan ist eine Eigenentwicklung. Mehr Ablagen und etwas Schmuck werden folgen.

Der Laderaum, die drei Längen sowie die Modellvarianten entsprechen dem Renault. Nicht jedoch das Fahrwerk darunter.

sich zu, angefangen von der markant gebogenen A-Säule bis kurz vors mercedierte Heck.

Drinne spendiert Mercedes einen wuchtigen Armaturenräger. Ja, seine Oberfläche fasst sich durchaus angenehm an. Nein, er erreicht mitsamt seinem Umfeld nicht die Güte von Vito und Sprinter. Das betrifft etwa die speckig-harten Zuziehgriffe der Türen oder die Drehregler der Klimatisierung – Kenner entlarven sie als Teile aus dem Renault Master. Die Instrumente sind ein Mix beider Marken, der Ingenieurshabel linkerhand ist ebenso typisch Mercedes wie der etwas tief angebrachte Lichtschalter oder der Schalthebel. Es fehlt an Ablagen für größere Papiere, Mercedes arbeitet noch an einem Fach oben auf dem Cockpit.

Der Sitz ist zwar französisch-kurz aber deutsch gepolstert, ausgeformt und bezogen, ein Platz zum Wohlfühlen. Woher die L-förmige

ge Handbremse stammt, erkennt jeder. Etwas fremd wirken die quadratischen Tasten – hier hat sich Mercedes selbst überholt, man wird sie künftig in weiteren Modellen des Hauses entdecken. Insgesamt wirkt das Cockpit zwar funktionell, aber sehr nüchtern, bei Gelegenheit wird Mercedes für gehobene Ansprüche etwas Schminke und Rouge auflegen. Das schicke aufpreispflichtige Lederlenkrad wirkt in diesem Umfeld jedenfalls ein wenig fremd. Die Lenkung ist nur in der Höhe verstellbar, eine perfekt passende Position ist damit nicht erreichbar.

Öko-Variante Blue Efficiency

Der Dieselmotor mit 1,5 l Hubraum stammt zwar von Renault, doch Mercedes hat ihm per Kennfeldänderung mehr Biss verliehen, diesen Trick hat man schon in der neuen A-Klasse angewandt. Dazu hat die Maschine von Hause aus einen sympathischen Charakter. Sie zieht klaglos aus 1.000 Touren, dreht bei Bedarf hinauf bis 5.000 Umdrehungen, arbeitet ebenso lauf ruhig wie lebendig. Mit zunächst 55 kW (75 PS) und 66 kW (90 PS) und 180 respektive 200 Nm ist der Citan angemessen motorisiert. Weitergehend Ansprüche erfüllen ab Frühjahr eine Leistungsvariante mit 81 kW (110 PS) und 240 Nm sowie ein gut aufgepushter Benziner mit 84 kW (114 PS). Diese kräftigen Motoren verfügen über ein Sechsganggetriebe, bei den schwächeren Varianten tun es fünf Gänge. Sie schalten sich mitunter ein wenig hart – als wär's ein Mercedes-Getriebe. Von einer Automatik oder einem automatisierten Getriebe ist zunächst nicht die Rede, da müsste erst Renault in Vorleistung treten.

Eine Überlegung wert ist dagegen die aufpreispflichtige Öko-Variante namens Blue Efficiency. Damit sinkt der ohnehin günstige Normverbrauch weiter bis in Regionen von

Entspricht der rundliche Kangoo mit seinen Kulleraugen dem Kindchenschema, so trägt der Citan selbstbewusst die Nase hoch.

- Ölfilter
- Luftfilter
- Kraftstofffilter
- Hydraulikfilter
- Kabinenfilter

W

wismet

Wir liefern preisgünstig Filter von namhaften Herstellern für Ihren kompletten Fuhrpark. Fordern Sie ein Preisangebot. Sie erhalten kostenlos unseren CD-Rom-Katalog. oder besuchen Sie uns im Internet unter: www.filterhandel-wismet.de

Filterhandel Wismet
Adlholz 18
92256 Hahnbach
Tel.: 09662-701030
Fax: 09662-701031

Kastenwagen im Vergleich

Modell	Mercedes Citan CDI lang	Renault Kangoo Rapid dCi 75/90	VW Caddy TDI
Länge/Breite/Höhe gesamt, mm	4.321/1.829/1.816	4.213/1.829/1.844	4.406/1.794/1.823
Radstand, mm	2.697	2.697	2.681
Wendekreis, m	11,23	11,23	11,1
Länge/Breite/Höhe Laderaum, mm	1.753/1.460/1.258	1.731/1.460/1.258	1.781/1.552/1.244
Volumen Laderaum, m ³	3,1	3,0	3,2
Nutzlast, zul. Gesamtgewicht, kg	590-775/1.885-2.100	601-751/1.936-2.095	550-741/2.159-2.177
Anhängelast gebremst, kg	1.050	1.050	1.400-1.500
Hubraum, cm ³	1.461	1.461	1.598
Leistung	55 kW (75 PS)	55 kW (75 PS)	55 kW (75 PS)
Drehmoment	180 Nm	180 Nm	225 Nm
0-100 km/h	16,1-16,3 s	16,0-17,5 s	16,7 s
Vmax	147-150 km/h	150-151 km/h	150-151 km/h
Normverbrauch gesamt, L/100 km*	4,6-4,8/4,3-4,6	5,2/4,4	5,6-5,7/5,2-5,3
*ohne/mit Öko-Paket			

4,3 l/100 km. Weniger braucht keiner, selbst der Kangoo liegt ein Zehntel drüber. Und den deutschen Erzgegner VW Caddy hängt der Citan gleich um rund einen halben Liter ab, der allerdings ist deutlich durchzugskräftiger. Teil des Öko-Pakets ist eine prächtig funktionierende Start-Stopp-Einrichtung. Auf den letzten Zentimetern vor der Ampel erstirbt der Motor um schon beim andeutungsweisen Durchtreten der Kupplung anzuspinnen.

Ebenso überzeugend hat Mercedes das Fahrwerk abgestimmt. Eine dezente Tieferlegung, höhere Federraten, stärkere Stabilisatoren, andere Lager und straffere Dämpfer führen zu einem präzisen und verbindlichen, gleichzeitig aber komfortablen Fahrverhalten. Die Lenkung haben die Mercedes-Ingenieure zwar nicht angefasst, aber infolge der anderen Eingriffe wirkt der Citan sehr präzise und gehorcht exakt auf den kleinsten Lenkbefehl. Zusammen mit dem strammeren Sitz mit größerem Seitenhalt resultiert daraus ein klares Gefühl: Den Citan fährt man, während man im Kangoo eher gefahren wird. Und falls es der Fahrer zu toll treibt, greift sanft zügelnd das fein abgestimmte ESP ein. Es ist schon beim Kastenwagen serienmäßig an Bord, beim französischen Stammvater kostet der Rettungsanker dort Aufpreis. Mornhinweg verspricht gar „den sichersten Cityvan schlechthin“.

Zwischen Kangoo und Caddy

Das führt zu einem heiklen Thema, den Preisen. Im kostenempfindlichen Segment der Lieferwagen kann sich auch Mercedes keinen deftigen Topzuschlag leisten. Transporterchef Volker Mornhinweg formuliert es klar: „Wir haben uns zwischen Kangoo und Caddy gelegt, etwas näher an den Caddy.“ Die entsprechenden Preislisten machen es Interessenten aufgrund unterschiedlicher Ausstattungsumfänge nicht ganz einfach. Ein Citan 108 CDI mittlerer Größe kostet netto ab 15.395 Euro, der entsprechende Kangoo Rapid ist schon ab 13.850 Euro zu haben, ein Caddy ab 15.115 Euro. Bei vergleichbarer Ausstattung klettert der Citan auf 15.685 Euro, der Kangoo Rapid auf 15.020 Euro. Ein VW Caddy überquert bereits die Marke von 16.000 Euro. Er trumpft mit einer Vielzahl von Varianten auf, während sich der Citan zwangsläufig am Kangoo Rapid orientiert.

Und weshalb nun Mercedes Citan kaufen angesichts von Renault Kangoo Rapid und VW Caddy? Der Mercedes schiebt sich nicht nur finanziell zwischen beide Wettbewerber: Er ist reifer als sein Ausgangsprodukt, aber weniger individuell als der VW. Als Sternträger ist ein Argument für Sprinter-Fuhrparks – willkommen in der Welt von Mercedes-Benz.

Randolf Unruh

Hatcher GmbH

Truck & Van Equipment

Aerodynamik



Schlafkabinen



BIWAK
Die Lösung
Für Ihren
Kastenwagen!

**Doppelkabinen
u. Trennwände**

Fahrzeugeinrichtungen



IAA 2012
Halle 13, Stand E26

Industriestraße 39
49536 Lienen
Fon: +49 (0)5483-77155
Mail: info@hatcher.de
www.hatcher.de