

Mercedes Benz Citan

Der Titan für die City

Daimler präsentierte vor kurzen seinen Citan für erste Rundfahrten in Kopenhagen. Mit diesem Stadtfliker rundet der Stuttgarter Konzern seine Produktpalette nach unten ab.

Kopenhagen Ende diesen Sommers: Strahlender Sonnenschein erfüllt die dänische Hauptstadt. Die Touristen durchströmen in Scharen die pittoreske Metro-pole am Øresund. Mitten in dem Trubel dreht eine ganz besondere Fahrzeugflotte ihre Kreise. Völlig unbemerkt von Kopenhagens Gästen, die sich auf die städtischen Sehenswürdigkeiten konzentrierten. Und trotzdem stehen die Fahrzeuge, die hier durch die Stadt rollen, im Fokus der Öffentlichkeit. Es handelt sich um den neuen Mercedes-Benz Citan, der in Dänemark seinen ersten großen Auftritt vor der internationalen Fachpresse hat und erstmalig auch gefahren werden kann. Recht bullig kommt der neue Stuttgarter daher. Er besitzt eine prominente Schnauze. Seine markanten Zeichen sind die Pfeilung der Motorhaube, die auffällige Kühlermaske und die

Frontscheinwerfer in Klar-glasoptik. Den Stern gibt es gleich zweimal. Einmal sitzt er groß zwischen den Kühlrippen und zudem gleich darüber in klein auf der Motorhaube. Volker Mornhinweg, Leiter Mercedes-Benz Vans ist sich sicher, dass der Citan optisch zu punkten weiß: „Kein Schnickschnack, keine Linie zu viel – und doch ein kraftvoller Gesamteindruck, der überzeugt. Mit anderen Worten: Ein echter Mercedes.“ Und weiter: „Glauben Sie mir: Scheinbar weiche Faktoren wie gutes Design sind auch im Nutzfahrzeuggeschäft keinesfalls bedeutungslos. Denn das Fahrzeug ist für seine Besitzer eine rollende Visitenkarte.“ Ganz bewusst versuchen die Stuttgarter mit Stern und Formgebung zu

unterstreichen, dass hier ein waschechter Daimler vor einem steht. Aber das ist Augenwischerei, denn der Citano ist kein reinrassiger Mercedes, sondern viel mehr ein ziemlich reinrassiger Renault Kangoo, der von Mercedes einfach vereinnahmt wurde. Abgesehen von der Frontpartie, einer anderen, teilweise besseren Abstimmung gewisser Fahrfunktionen unterscheiden sich das

Mit dem Citan will Daimler alte Märkte neu erschließen

Cockpit und die Sitze vom französischen Gegenstück. Das war es aber schon im Wesentlichen. Seit Anfang September gibt es den Citan nun in Europa zu kaufen. Mit diesem Modell will Daimler sein Nutzfahrzeugangebot nach unten abrunden und endlich auch einen leistungsfähigen City-Transporter anbieten können. Dafür steht

auch der Name: „C“ für City und „itan“ soll Assoziationen an Titan wecken. 2002 versuchten die Stuttgarter schon einmal, ihr Portfolio um einen City-Van zu erweitern. Damals bohrten sie im Prinzip die A-Klasse zu einem Hochdachkombi bzw. Kleintransporter auf. Diese Wagenklasse bekam den Namen Vaneo und wurde für einige Jahre im Daimlerwerk Ludwigsfelde montiert. Bereits Anfang 2005 zogen die Verantwortlichen aufgrund von mangelndem Verkaufserfolg die Reißleine und stoppten die Fertigung. Ganze 55 000 Stück fanden je einen Käufer. Nachdem die Marke Eigenbau gescheitert ist, setzt Daimler nun seine Hoffnungen in das Citan-Projekt. Das Marktvolumen der City-Vans ist riesig (Europa: 700 000 Stück/a) und daher entsprechend interessant. Und von dem Kuchen will sich Daimler mittelfristig einen Anteil von 4 bis 5% sichern – sprich jährlich 35 000 Citan verkaufen. Mal sehen, ob sich Daimler dieses Mal besser schlägt. Grundsätzlich wird der Citan Kastenwagen in drei Längen von 3,94 bis 4,71 m verkauft. Den Mixto, ein Fünfsitzer mit



Machte ein gute Figur in der Sonne Kopenhagens: der Citan am Kreuzfahrtterminal

Foto: Sanna

MIETEN SIE IHREN SCHUTZENGELE!

„BODYGUARD“



- Ein Sicherheitskonzept, das Leben rettet.
- Ausstattung mit ACC und LDWS zur Vermeidung von Unfällen.
- Sichern Sie sich jetzt Ihren „BODYGUARD“.

Freecall 0800 72 25 32 73



Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

www.paclease.de

größerem Laderaum und den fünfsitzigen Crewbus, die Kombi-Variante, gibt es nur mit dem langen Radstand. Maximal bietet der Wagen 3,8 m³ Laderaum und er nimmt bis zu 800 kg mit. Drei Turbodiesel von 55 bis 81 kW und ein Benzinmotor mit 84 kW stehen zur Auswahl. Wobei die Diesel Citan 108 CDI und 109 CDI sofort verfügbar sind, die Modelle Citan 111 CDI (Diesel) und der Benzinmotor Citan 112 folgen Mitte 2013. Geschaltet wird übrigens bei allen manuell entweder über 5 oder 6 Gänge. Die Kunden können zudem ein oder zwei Schiebetüren, Heckklappe oder -türen entscheiden und zwischen Trennwand oder -gitter wählen. Leiterklappe oder umklappbares Trenngitter auf der Beifahrerseite, um so an Ladelänge zu gewinnen, stehen ebenfalls auf der Optionsliste. Alles das gibt es auch beim Renault Kangoo und zeigt, wie viel praktische Ideen der Franzosen beim Citan übernommen wurden. Pluspunkte sammelt der Citan bei den Sicherheitsstandards, auch weil hier manches zur Serienausstattung gehört, was der Kangoo nur als Extra kennt, beispielsweise das ESP. Andere Assistenzsysteme beim Citan sind: ABS, Traction Control System, Anti-schlupfregelung, Berganfahrassistenten und 6 Airbags. Noch ein Pluspunkt: Der Sommer 2013 kommende

Benziner ist serienmäßig mit dem sogenannten BlueEfficiency-Paket versehen. Dahinter versteckt sich eine Start-Stopp-Funktion, ein Generatormanagement zur Rückgewinnung von Bremsenergie sowie rollwiderstandsoptimierte Reifen. Alles drei soll zu einem Minderverbrauch in Höhe von 0,4 l und damit zu einem Durchschnittsverbrauch von 4,3 l/100 km führen. Bei den Dieselmotoren zählt BlueEfficiency zu den Extras. Was man noch wissen sollte: Der Citan wird von Renault gefertigt und wandert wie der Kangoo über die gleichen Produktionsstraßen. Die Fertigungsqualität entspricht dem französischen Standard; einen Stern hat sie sich in einigen Bereichen aber nicht verdient. Zumindest entsprach

die Verarbeitung des Innenraums bei den in Kopenhagen vorgestellten Fahrzeugen nicht unseren Erwartungen. Dachhimmelbefestigung, Außenspiegelverkleidung an der A-Säule oder Schaltbild auf dem Schaltknauf waren eher leger denn fest montiert. Die möglichen Platzierungen eines Aschenbechers (es gibt zwei) sind so ungeschickt gelöst, dass ein Raucher seine Asche kaum unfallfrei abstreifen kann oder dafür seinen Blick von der Fahrbahn abwenden muss. In Sachen Ablagen bedeutet das in Dänemark vorgestellte Auto eindeutig einen Rückschritt gegenüber dem französischen Pendant. Statt die dort schon gezeigten guten Ablagelösungen zu übernehmen und auszubauen, setzen die Daimler-Konstrukteure

auf eine eigene Cockpitlösung, die nicht wirklich Nfz-tauglich ist. Das Armaturensystem ist gewölbt und kennt keine Vertiefung. Sicher ablegen lässt sich hier nichts. Eine Verstaumöglichkeit für ein DIN-A4-Klemmbrett im Bereich der Armaturentafel ist nicht vorgesehen. Die Seitenfächer in den Türen sind zwar, laut Daimler, für 1,5 l große Flaschen geeignet. Aber aufgrund ihrer Gestaltung passen in die Vertiefungen kaum was größeres als DIN-A5-Hefter. Und auch dann darf man die Türen nicht alzu schwungvoll öffnen, sonst liegen die Hefter auf der Straße. Was als weitere Ablagefläche bleibt, ist das durchgehende Staufach am Dach oder eben der Fußraum sowie der Beifahrerplatz. Allerdings kann man den Beifahrersitz auch mit einer Vertiefung in der Rückenlehne ordern. Umgeklappt gibt's nun auch ein Stauraum fürs Klemmbrett. Insgesamt besteht hier aber noch Handlungsbedarf. In Sachen Fahren erzeugte der Citan in Kopenhagen durchaus Laune. Das mag auch am schönen Sommerwetter in der dänischen Hauptstadt gelegen haben. Aber der Citan lag gut auf der Straße, hat ein straff abgestimmtes Fahrzeug und überzeugte zudem in Bremsverhalten und Handling. Mal sehen, wie er sich demnächst auf unserer haus-eigenen Teststrecke schlägt ... DS ■

Technische Daten MB Citan

Dieselmotoren	Vierzylinder, 1461 cm ³ Hubraum, Citan 108 CDI (55 kW/75 PS, Citan 180 Nm Drehmoment bei 1750 bis 2500 min ⁻¹), Citan 109 CDI (66 kW/90 PS, 200 Nm bei 1750 bis 3000 min ⁻¹), 11 CDI (81 kW/110 PS, 240 Nm bei 1750 bis 2750 min ⁻¹)
Benzinmotor	Vierzylinder, 1192 cm ³ Hubraum, Citan 112 (84 kW/114 PS, 190 Nm bei 2000 bis 4000 min ⁻¹)
Verbrauch	4,3 l/100 km (als BlueEfficiency)
Leergewicht	1295 bis 1405 kg
Laderaum	3,8 m ³
Nutzlast	max. 800 kg
Wartungsintervall	40000 km/alle 2 Jahre