



MB Citan

## Kangoo mit Stern?

**Spekuliert wurde in Fachkreisen schon seit April 2010, als die Kooperation von Mercedes-Benz (MB) und den Allianzpartnern Renault-Nissan bekanntgegeben wurde. Jetzt ist es heraus: Das erste Kind dieser Zweckehe ist nicht etwa ein Pkw, sondern der Stadtlieferwagen MB Citan.**

Es ist tatsächlich alles so gekommen, wie die Stuttgarter es damals angekündigt haben: „Mercedes-Benz Vans wird sein Portfolio ab 2012 um ein komplett neues Einstiegsmodell erweitern, das für den kommerziellen Einsatz vorgesehen ist. Die technische Basis dieses Stadtlieferwagens wird von Renault stammen, die Produktion des Fahrzeugs erfolgt im Renault-Werk in Maubeuge, Frankreich“, hieß es im Frühjahr 2010 vorausschauend und völlig korrekt, eher selten in der oft seltsame Blüten und Prognosen treibenden Branche.

### Französische Hersteller beherrschen das Terrain

Dennoch hat man sich bei den Schwaben lange bedeckt gehalten. Offensichtlich fürchtete man ohne vorzeigbares Modell Spekulationen und einen Imageverlust, wenn ein Premiumhersteller mit seinem Werbeslogan „Das Beste oder nichts“ und ein Massenproduzent gemeinsame Wege bestreiten, auch wenn sie „nur“ im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge gegangen werden. Handlungsbedarf ist aus Sicht von Mercedes-Benz in diesem Segment auf jeden Fall gegeben, flopte doch der erste Versuch in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts

völlig. Dem lediglich von September 2001 bis Juli 2005 produzierten, auf Basis der A-Klasse aufgebauten W 414, besser bekannt unter dem Namen Vaneo, wurden zwar brauchbare Alltagseigenschaften, hohe Kundenzufriedenheit und akzeptabler Restwert nachgesagt. Allerdings war der in nur rund 55.000 Stück gefertigte Citan-Vorgänger relativ teuer, eher familienfreundlich und damit im Pkw-Bereich angesiedelt, sprach Gewerbetreibende somit kaum an – ein Fehler, den man mit dem Nachfolger nicht mehr machen will. Das neue Fahrzeug ist daher „ganz klar gewerblich

### Wie viel Mercedes steckt im Citan?

Front- und Seitenansicht des Citan in Skizzenform

positioniert“, auch wenn es es neben dem Kastenwagen auch als verglasten Kombi und teilverglasten Mixto gebe. Das betonte Norbert Kunz aus dem Vertriebsteam Vans bei der Vor-Vor-Premiere des Citan Anfang Februar im Mercedes-Benz Designzentrum Sindelfingen – so muss der Auftakt zum mehrteiligen Premierenspektakel wohl bezeichnet werden. Denn den Stadtlieferwagen gibt es zunächst nur häppchenweise:

Während in Sindelfingen nur für wenige Minuten

ein Tuch gelüftet wurde, soll die nächste Portion am Vorabend der RAI in Amsterdam (17.–21. April) wenigstens schon ein Probesitzen umfassen. (Er-)Fahrbar ist der Citan frühestens ab der Publikumspremiere auf der IAA-Nutzfahrzeuge in Hannover (20.–27. September). Die Eile mit der Vorpremiere scheint für Mercedes geboten, denn dem

selbsternannten „Vollsortimenter“ im Nutzfahrzeugbereich läuft in dem von ihm bislang nicht besetzten Wachstumssegment Hochdachkombis langsam aber sicher die Zeit weg. Gerade hat auch Opel die Eigenständigkeit des bislang auf dem Corsa basierenden Combo aufgegeben und mit dem D-Modell einen Stadtfliitzer mit Fiat-Doblo-II-Plattform herausgebracht. Aufmerksamkeit aufs eigene Produkt zu lenken, scheint daher für Mercedes dringend geraten. Ist das Segment der Small-Vans ansonsten doch weitestgehend in französischer Hand, dem Ursprungsland der Fahrzeugklasse seit Erscheinen des Citroën Berlingo im Jahr 1996. Er und sein Pendant Peugeot Partner besitzen in Europa alleine einen Marktanteil von 32%, wie Andreas Burkhart, Leiter Vertrieb und Marketing MB Vans, eingestehen muss. Es folgen die baugleichen Citroën Nemo, Fiat Fiorino und Peugeot Bipper (zusammen 17,3%) sowie der Renault Kangoo (ebenfalls 17,3%) – womit Frankreich auf einen rund 60-prozentigen Marktanteil kommt. Abgeschlagen belegen der Volkswagen Caddy, der große Widersacher aus deutschen Landen schon des Vaneo und jetzt

des Citan, sowie der Fiat Doblo die nächsten Plätze. Technisch wäre eine eigene Entwicklung „natürlich kein Problem“ gewesen, sagt Volker Mornhinweg, Leiter MB Vans. Aber ohne Skaleneffekte und den geteilten Entwicklungsaufwand würden sich solche Projekte trotz der steigenden Absatzzahlen nicht rechnen. Fast trotzig schiebt Mornhinweg aber nach: „Von Beginn der Entwicklung vor drei Jahren war uns klar, dass unser City-Van eines nicht sein kann und darf: ein bereits vorhandener Van, dem wir nachträglich den Stern aufkleben.“ Angesichts der technischen und marktbeherrschenden Dominanz der Franzosen stellt sich aber die große Frage: Wie viel Mercedes steckt im Neuen, dessen Name einer selbstbewussten Wortschöpfung aus den Begriffen „City“ und „Titan“ entspringt? Versuchen wir hier also eine möglichst genaue Annäherung. Die Basis stammt wie gesehen vom Renault Kangoo, dem zwar nicht ersten Vertreter des mittlerweile also höchst erfolgreichen Stadtfliitzersegments, aber dem

wohl prägendsten, besaß er doch als erster eine, später zwei seitliche Schiebetüren. Er gilt daher als Begründer dieser Fahrzeugklasse von Hochdachkombis. Die zweite Generation ist seit 2008 auf dem Markt und basiert auf den aktuellen Modellen von Mégane und Scénic. Ob die Plattform des Citan daher bereits von der nächsten Kangoo-Version entlehnt ist, wie es zahlreiche Medien aufgrund einer dpa-Agenturmeldung kolportieren, bleibt abzuwarten. Wahrscheinlicher ist, dass die vorhandene Plattform von Mercedes lediglich modifiziert wurde, wie es Dr. Sascha Paasche, Entwicklungsleiter MB Vans, andeutet. Jedenfalls ist beim Chassis und Fahrwerk, wenn auch wie die Lenkung von Mercedes überarbeitet, eine Menge Französisches drin, ebenso im Antriebsstrang. Oder Japanisches. Denn womöglich könnten auch Nissan-Aggregate im Citan verbaut werden, wie es im Kangoo üblich ist. Auch in dieser Frage halten sich die Stuttgarter bedeckt. Sicher scheint nur, dass lediglich die stärkeren 2-l-Motoren im neuen

### Kleine Lieferfahrzeuge haben einen Anteil von 45 %

Wahrscheinlicher ist, dass die vorhandene Plattform von Mercedes lediglich modifiziert wurde, wie es Dr. Sascha Paasche, Entwicklungsleiter MB Vans, andeutet.

Sternfahrer von Mercedes stammen sollen. Der große Rest dürfte von den Franzosen geliefert werden. Allerdings werden alle Triebwerke von Renault-Nissan generell vom deutschen Adressaten überarbeitet und modifiziert. Zwischen 50 kW/68 PS und 80 kW/109 PS soll die Leistungsspanne der verschiedenen Diesel und des einen Benziners liegen. E-Motoren sollen im Citan entgegen Presseberichten zunächst nicht zum Einsatz kommen. Hier will der Daimler-Konzern erst mit 400 bis 450 entsprechend ausgerüsteten Vito Erfahrungen sammeln, sagt Paasche. In drei verschiedene Längenvarianten und zwei Gesamtgewichten soll es den Kastenwagen geben; Kombi und Mixto müssen sich mit einer Länge begnügen. Vom Design, und hier kommen wir endlich auf autonomes Mercedes-Terrain, soll der Citan sich ins „Familiengesicht“ des Konzerns einfügen. Vom Äußeren her wirkt er, soweit die bislang veröffentlichten Studien und der kurze Eindruck von Sindelfingen ein erstes Bild zeichnen, recht bullig. Mehr M-Klasse als Viano, der nächstgrößere Bruder. Hier waren die Entwickler offensichtlich peinlich darum bemüht, sich vom knuffig-runden Kangoo abzusetzen. „Es fühlt sich an, es fährt eben wie ein Mercedes“, sagt Vertriebsmann Kunz. Inbegriffen ist dabei auch ein wohl gehobenes Fahrzeuggewicht, denn „es war nicht unser Ziel, das leichteste Modell am Markt zu stellen“. Das Interieur inklusive Sitze und Armaturen soll dann endgültig Mercedes-like werden, sagt Van-Chef Mornhinweg. „Die Haptik, der



Fotos: Mercedes-Benz

**Vermutlich wird der neue Stadtlieferwagen asymmetrische Hecktüren und den markentypischen großen Stern als Türöffner besitzen**

Geruch, der Sound des Blinkers, der Tritt aufs Gaspedal und das Schließen der Tür: Das muss alles Marke sein“, pflichtet ihm Vertriebsleiter Burkhardt bei. Da uns ein Blick ins Innere ja bislang verwehrt wurde, müssen wir an dieser Stelle den beiden erst einmal Glauben schenken, was wir allerdings sicherlich ohne große Bedenken tun dürfen. Warum macht der Daimler-Konzern aber überhaupt so viel Aufheben um einen schnöden Stadtlieferwagen? Nun, im Bereich der Vans und Transporter ist das Segment der Hochdachkombis das am schnellsten wachsende. 968 000 Exemplare wurden 2011 auf dem Kontinent abgesetzt – allerdings nur gut 654 000 im rein gewerblichen Feld der Stadtlieferwagen. Der Rest fällt auf den privaten Bereich, für den es Bus-/Kombi-Varianten gibt. Für 2015 werden insgesamt aber bereits 1,3 Mio. Stück erwartet. Noch deutlicher lässt sich die Entwicklung an der prozentualen Anteilsverteilung der drei Sektoren kleine (Ladevolumen: 2–5 m<sup>3</sup>), mittlere (5–8 m<sup>3</sup>) und große (8–18 m<sup>3</sup>) Transporter ablesen. Dominierten im Jahr der deutschen Wiedervereinigung in Westeuropa noch die schweren

Einheiten mit einem Marktanteil von 41 % (kleine: 32 %, mittlere: 27 %), so hat sich das Verhältnis bis 2010 komplett umgekehrt. Jetzt haben die Kleinen die Nase mit 45 % vorne, gefolgt von der großen (32 %) und mittleren (23 %) Fahrzeugklasse. Doch was ist der Grund für diese signifikante Verschiebung? Eine wesentliche Ursache sehen Experten wie Marcel Huschebeck von der Transport- und Verkehrsplanungsfirma PTV AG in den Veränderungen im urbanen Gewerbe und damit in der Stadtlieferlogistik. Denn rund 80 % aller Transportverkehre starten und enden nach seinen Angaben in einer Stadt. So sind heute aus Tankstellen Supermärkte geworden, aus Lebensmittelläden Postämter und so weiter. Insgesamt lässt sich beobachten, dass die Liefermuster kleinteiliger geworden sind. Ein wesentlicher Faktor für den zunehmenden Einsatz von kleineren Fahrzeugen ist zudem der E-Commerce, der die Transportlogistik schon jetzt nachhaltig verändert. Wurde in der Vergangenheit vornehmlich in gewerblich

strukturierte Innenstadtbzirkel geliefert, „so wird in Zukunft der Lieferverkehr in Wohngebiete“ zunehmen, so Huschebeck. So ändern sich ständig die Zustellpunkte und müssen Touren täglich neu geplant werden. Es findet eine Individualisierung der Sendungen statt. Zudem erwarten gerade E-Commerce-Kunden heute eine schnelle Lieferung. Was mehr als ein bis zwei Tage dauert, lässt die Akzeptanz merklich sinken. „Dies alles mit einer

### Stadtfliker stellen 63 % des Züricher Logistikfuhrparks

effizienten Tourenplanung zu verbinden, ist eine erhebliche Erweiterung des Aufgabenspektrums von Logistikdienstleistern“, betont der PTV-Fachmann. Dem stehen fortwährend verschärfte städtische Zugangsbeschränkungen entgegen, Staus und andere Anfahrtsprobleme. Viele Lieferorte sind nicht mehr auf den bislang gewohnten Routen zu erreichen, sondern führen häufig durch enge Zufahrtswege und enden mitunter bei Adressen, wo Ladezonen kaum vorhanden sind – schon heute ein großes Problem in der Citylogistik. Kleinere Lieferwagen haben auf einem solchen Terrain eindeutige Vorteile und sind gerade dann effizienter, wenn Sendungen wegen Zeitfenstervorgaben der Kunden nicht gebündelt werden können. Zu beobachten ist ferner, dass wegen der vielen Restriktionen für die Logistik Transporte in die Tagesrandzeiten verlegt werden. Das ergibt auch aus einem anderen Grund Sinn: Viele Privatkunden sind tagsüber zu Hause gar nicht erreichbar, weil sie arbeiten. In Zukunft werden vermutlich viel häufiger als bisher konkrete Termine für die Zustellung vereinbart. Die PTV hat die gegenwärtige Struktur der Lieferverkehre

am Beispiel der Stadt Zürich untersucht. Und hier wurde anschaulich sichtbar, dass vor allem kleine Einheiten das Rückgrat der urbanen Logistik darstellen. Unter den gut 1 000 eingesetzten Lieferfahrzeugen besitzen Lkw mit über 12 t nur einen Anteil von knapp 15 %. 3,5- bis 12-Tonner sind in 23 % der Fälle im Einsatz. Das Gros des Züricher Logistikfuhrparks aber stellen mit 63 % die Stadtfliker bis 3,5 t. Alle zusammen transportieren rund 11 Mio. t im Jahr, womit die gewerblichen Warenlieferungen in Zürich rund 13 % aller Verkehre ausmachen. Auf deutsche Verhältnisse übertragen bedeutet das, dass jeder Bundesbürger jährlich 3 t Lebensmittel inkl. Verpackungen und Reststoffe, 130 kg Drogeriewaren, 130 kg Zeitungen und Post sowie 185 kg Non-Food-Artikel konsumiert. Eine wahrhaft titanische Aufgabe für die Citylogistik, bei der auch dem Citan eine tragende Rolle zufallen könnte – wenn die endgültige Realisierung und der Preis stimmen. Letzterer wird auf rund 20 000 € geschätzt und ist damit nur etwas über dem des Renault Kangoo angesiedelt. Revolutionieren wird der neue Mercedes-Hochdachkombi das Fahrzeugsegment auf keinen Fall, das steht wohl fest. Das spannendere Fahrzeugkonzept diesbezüglich hat im November VW mit dem fernsteuerbaren eT vorgestellt, der Wiedergeburt des legendären Postautos Fridolin. Sollte die Fahrzeugstudie tatsächlich eine markttaugliche Umsetzung erfahren, könnte dies wirklich einen markanten Schritt in der Lieferlogistik darstellen. Bis zur möglichen Markteinführung dürfte allerdings noch eine ganze Weile ins Land ziehen. Der Citan hat dagegen den Vorteil, dass er ab Herbst bei den Händlern stehen wird.

Stefanie Bünningel ■



Noch nebulös, wenn wohl auch im klassischen Mercedes-Stil: das Innendesign des Fahrzeugs