

---

## Vorstellung Mercedes-Benz Citan: Business-Shuttle zur Baustelle

Von Frank Wald

Diesmal wird alles anders: Nachdem Mercedes für den ersten Kleintransporter Citan als schnell und lieblos zurechtgedungelte Renault Kangoo-Kopie massive Kritik einstecken musste, waren die Stuttgarter bei der Neuauflage diesmal von Anfang an mit Knowhow und Herzblut dabei. Ob Design, Interieur, Fahrwerksabstimmung oder Ausstattungen, überall konnten die Schwaben bei ihrer erneuten Zusammenarbeit mit „dem Entwicklungspartner“ die eigenen Duftmarken setzen. Einstanden ist so nicht nur ein echter Mercedes, sondern erstmals auch ein ernstzunehmender Konkurrent für den Platzhirsch VW Caddy.

Schon auf den ersten Blick erkennt man den Mercedes im Citan. Hatten die Schwaben beim Vorgänger dem Renault Kangoo quasi nur einen großen Zentralstern auf die Nase getackert, erscheint der neue – zumindest von vorn – mit seinem gerundeten Kühlergrill und den schlanken Scheinwerfern fast wie ein Mix aus Vito und B-Klasse. In der Seiten- und Heckansicht ist er hingegen wieder ganz Franzose, die Rückleuchtengrafik ist sogar identisch. Der knapp 4,50 Meter lange Citan startet zunächst als Kastenwagen und Tourer mit 2,72 Meter Radstand. Damit bietet er ersterem einen 3,05 Meter langen Laderaum, der optional durch seitliche Schiebetüren, serienmäßig aber durch Flügeltüren am Heck beladen wird. Die asymmetrisch öffnenden Portale schwenken bis in die 90-Grad-Stellung und geben eine 59 Zentimeter niedrige Ladekante frei. Der Kastenwagen ist auf hohe Beladung optimiert, schleppt (optional) bis zu 782 Kilogramm weg, räumt maximal 2,9 Kubikmeter ein und nimmt auch noch 1,5 Tonnen an den Haken. Der rundum verglaste Tourer hingegen ist auf den Transport von Personen avisiert, die über zwei Schiebetüren zusteigen können. Später wird es weitere Varianten mit langem Radstand sowie die für Privatkunden veredelte Pkw-Version namens T-Klasse geben.

Auch im Interieur ist die französisch-schwäbische Mixtur zu erkennen. Das Multifunktionslenkrad mit seinen vielen Tasten und Schaltern weht einen Hauch A-Klasse ins Cockpit. Während das Dashboard beim Kangoo sich jedoch in geradliniger Geometrie von Tür zur Tür erstreckt, hatten sich die Mercedes-Designer beim „sinnlich geschwungenen Volumen des Instrumententrägers“ vom Profil eines Flügels inspirieren lassen, aus dem die Instrumenteneinheit ausgeschnitten „wie ein ausgewaschener Kieselstein“ anmutet, blümelet es aus der Pressemappe. Immerhin ist es auch praktisch: der durch den Schnitt zwischen „Flügel“ und „Stein“ entstandene Schlitz hat die Funktion einer praktischen Ablage für griffbereite Utensilien.

Statt der formatfüllenden Cockpitanzeigen aus dem Pkw-Produktprogramm muss der Citan hingegen mit einem ebenso übersichtlichen wie gut zu bedienenden Kombidisplay und mittig angebrachten 7-Zoll-Touchscreen Vorlieb nehmen. Optional ist dafür das logisch aufgebaute und intuitiv bedienbare Infotainment-System MBUX (Mercedes-Benz User Experience) in verschiedenen Ausbaustufen, inklusive multilingualem Sprachassistent „Hey Mercedes“ und Smartphone-Integration zu haben. Damit sind außerdem die digitalen Dienste von Mercedes me connect, zu denen etwa die Fernabfrage des Fahrzeugstatus und Echtzeit-Navigation gehören, verfügbar.

Denn auch den gewerblichen Alltag am Steuer eines Citan will Mercedes so angenehm wie möglich gestalten. So fühlt man sich schon in der Kastenwagenversion gut aufgehoben. Dazu tragen neben den bequemen Sitzen mit ungewöhnlich gutem Seitenhalt, die umfangreiche Dämmung der Karosserie samt dickerem Glas und die intuitive Bedienung der Instrumente bei. Gegen Aufpreis sind auch aus dem Pkw-Bereich bekannte Goodies wie die 2-Zonen-Klimaautomatik, eine schlüssellose Start-Funktion

---

oder die elektrische Feststellbremse zu haben.

Für ein gutes Gefühl sorgt auch die Armada an Assistenzsystemen, auch wenn die meisten davon nur gegen Aufpreis zu haben sind. Immerhin, ein Seitenwind-Assistent ist serienmäßig, weil der hohe Karosserieaufbau dem Wind doch ein große Angriffsfläche bietet. Eine Berganfahrhilfe, der Müdigkeitswarner sowie das Mercedes-Benz Notrufsystem sind ebenfalls immer an Bord. Alles andere gibt es nur in Ausstattungspaketen, darunter immerhin zeitgemäße Features wie ein aktiver Abstandshalteassistent mit Stop & Go-Funktion, ein aktiver Bremsassistent, der auch Querverkehr erkennt oder ein aktiver Lenkassistent, der den Citan in der Mitte der Fahrspur hält. Sechs Airbags sind außerdem Standard, beim Tourer kommt noch ein Mittenairbag zwischen Fahrer und Beifahrer hinzu.

Auch das Fahrwerk ist ganz auf Komfort getrimmt. Karosserie und Radaufhängungen sind gut voreinander isoliert, um Schwingungen und Schallwellen auf ein Mindestmaß zu reduzieren und den Transporter auch auf huckeligem Untergrund weich abrollen zu lassen. Das Handling ist präzise, die geschwindigkeitsabhängige Lenkung ermöglicht einfaches Rangieren auf engstem Raum, zugleich aber auch einen stabilen Lauf bei hohem Tempo – fast wie bei einem Pkw. Schon nach wenigen Kilometern sind jedenfalls die beiden Demo-Europaletten samt mobiler Fußballplatz-Matten im Laderaum, die bei den Testfahrten zum gesponsorten Sozialprojekt für Jugendliche ins Hamburger Umland gekarrt wurden, vergessen.

Dabei hat selbst der 102 PS (75 kW) starke Einstiegsbenziner mit der zusätzlichen Last wenig Mühe. Der Vierzylinder, der ebenso wie die Variante mit 131 PS (96 kW) aus Renaults Motorenpalette stammt, schiebt den Transporter mit seinen 200 Nm Drehmoment ab 1500 Touren stetig voran und überzeugt mit ruhigem Lauf. Etwas spritziger geht die stärkere Version im gefahrenen Tourer an die Sache, wenn auch hier weniger die Sprint- (12,0 Sekunden) als die Schubqualitäten (240 Nm) zählen. In beiden Fällen arbeitet das serienmäßige Sechsganggetriebe exakt und ist dank des oben in der Mittelkonsole angebrachten Schalthebels quasi aus dem Handgelenk zu schalten. Ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe für die jeweils stärkeren Diesel- und Benzinmodelle soll erst Mitte nächsten Jahres kommen.

So eigenständig wie die Neuauflage des Citan, ist auch mal wieder Preisgestaltung. Auch hier zeigt der Mini-Van, dass er ein Mercedes ist. Soll heißen, alles kostet extra. Beim Kastenwagen die Schiebetüren beispielsweise, und wenn sie Scheiben haben sollen, auch noch mehr. Oder eine Heckscheibe für die zweigeteilte Tür, ebenso eine Heckklappe mit Heckscheibe. Beim Tourer sind immerhin die Schiebetüren und die Heckklappe Serie, hier kosten dafür die elektrischen Fensterheber extra. Mal ganz abgesehen von der erwähnten Klimaautomatik, dem MBUX-Infotainment-System und den nicht weniger als zehn Ausstattungspaketen, die es für Citan Kastenwagen und Tourer gibt.

Unser Testwagen in der Grundausstattung Base fuhr zu einem Grundpreis von 19.348 Euro (netto) vor, plus Sonderausstattungen (Klima, LED-Scheinwerfer, Designräder) und Mehrwertsteuer waren es am Ende schon 29.630 Euro. Der Tourer in der hochwertigeren Pro-Ausstattung und mit stärkerem Benziner startete ab 23.201 Euro (netto) und landete am Ende bei 37.533 Euro brutto. Und bei den Dieselmotorisierungen können die Zahlen sogar an der 40.000er-Grenze kratzen.

Stolze Preise, wenn man bedenkt, das der Markt der Kleintransporter und Hochdachkombis prall gefüllt ist, angefangen bei Mercedes Technik-Zwilling Renault Kangoo und seinem Billig-Bruder Dacia Dokker über den Segment-Mitbegründer Citroën Berlingo und sein Peugeot-Pendant Rifter, Opel Combo oder Ford Transit Connect bis hin zum hiesigen Marktführer VW Caddy. Doch bei Mercedes-Benz glaubt man fest an die Gewerbe-Kunden, die in ihrer Sprinter- und Vito-Flotte bislang den standesgemäßen Kleintransporter mit Stern vermissen, den exklusiven Catering- und Lieferdienst betreiben

---

oder ihre Arbeiter im Business-Shuttle zur Baustelle fahren. (aum/fw)

Daten Mercedes-Benz Citan 110

Länge x Breite x Höhe (m): 4,50 x 1,86 x 1,83

Radstand (m): 2,72

Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1.332 ccm, Frontantrieb, 6-Gang-Handschaltung

Gesamtleistung/Leistung: 75 kW / 102 PS bei 4500 U/min

Max. Drehmoment: 200 Nm bei 1500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 168 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 14,3 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,2-6,5 Liter

Effizienzklasse: k.A.

Schadstoffklasse: 6d

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 162 - 147 g/km (WLTP)

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1381 kg / max. 782 kg

Kofferraumvolumen: 2900 Liter

Max. Anhängelast: 1500 kg

Basispreis: 23.024 Euro

Testwagenpreis: 29.630 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz Citan Kastenwagen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Citan Kastenwagen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Citan Kastenwagen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Citan Kastenwagen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz Citan Kastenwagen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz Citan Kastenwagen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

---



Mercedes-Benz Citan Kastenwagen.  
Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz Citan Kastenwagen.  
Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz Citan Tourer.  
Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz Citan Tourer.  
Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Citan Tourer.  
Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mercedes-Benz Citan Tourer.  
Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



Mercedes-Benz Citan Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz Citan Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz Citan Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler



Mercedes-Benz Citan Kastenwagen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---