



Martijn Verhoef
20 oktober 2021

Meer DNA

De introductie van de eerste Citan riep een boel vragen op. Maakte Mercedes het er makkelijk vanaf door het ontwerp van Renault grotendeels over te nemen? En was er wel genoeg eigen inbreng in het ontwerp om met recht een Benz genoemd te worden? Uiteindelijk bleek er in ieder geval genoeg markt voor het model te zijn, want de auto bleek prima resultaten neer te zetten. Veel wagenparkbeheerders vonden het bijvoorbeeld prettig om naast de Vito en Sprinter ook in de kleinste klasse eenzelfde merk te voeren.

En ook de keuze om voor een bestaande basis te kiezen bleek gegrond, want het scheelt logischerwijs heel veel ontwikkelingskosten. Maar voor de tweede generatie wordt de boel een stuk grondiger aangepakt. Nog steeds een ontwikkeling die samen met Renault werd doorlopen - zo reden we eerder al met de verwante Kangoo - maar meer Mercedes-Benz dan ooit. Eens zien welk DNA we terugzien in het eindresultaat.



Merktrekjes

Waar de eerste Citan voornamelijk een Kangoo met andere neus is, krijgt de nieuwe versie een stuk meer originaliteit aangemeten. Ook bij dit model moeten we dat vooral aan de voorkant zoeken, maar het neusje dat duidelijk verwijst naar de personenauto's van Das Haus mag er zijn.

Zo zien we gelijkenissen met de B-Klasse en de LED high performance koplampen zouden ook van een A-Klasse kunnen komen. De achterzijde is dan weer behoorlijk anoniem en hier zie je dan ook flink wat overeenkomsten met zijn Franse evenknie. Datzelfde geldt voor de zijkant, wat gezien de afmetingen en praktische bruikbaarheid van de laadruimte geen verrassing is. Maar overall neemt de auto genoeg eigen body mee om voor een unieke uitstraling te zorgen. Zeker met de meegespoten bumpers en lichtmetalen wielen staat er een bijzonder chique verschijning. En bestel ook zeker de led-koplampen die we net al noemden. Ze zorgen voor een grote en heldere lichtbundel en zien er bovendien erg goed uit door de lichtsignatuur en projectoren. Genoeg sjeu om wat onderscheid te maken in het segment en bovendien zijn auto's als de Opel

Combo, Peugeot Partner en Toyota Proace City nog meer van hetzelfde laken een pak. Daarnaast weet de Citan vanbinnen ook een ander recept te bieden.



Zoeken naar houding

We zien een dashboard dat duidelijk raakvlakken heeft met de dashboards van Mercedes' personenauto's. Het opstaande multimediascherm en de turbinevormige luchtroosters staan mooi en weten voor het nodige onderscheid te zorgen. Ook het stuurwiel is regelrecht uit de schappen in Stuttgart getrokken, wat maakt dat je een heel fijn stuur met een uitgebreide verstelmogelijkheid in handen hebt. Via de touchpads bedien je zowel het centrale scherm als de boordcomputer met kleurenscherm tussen de tellers. In tegenstelling tot Volkswagen vind je in de Citan nog een ouderwetse snelheidsmeter en toerenteller, die overigens beiden heel duidelijk zijn af te lezen. Op de bediening van de klimaatcontrole na zijn de gebruikte knoppen van Mercedes, wat een hoogwaardige uitstraling betekent. Het meeste onderscheidt biedt het merk met het meegeleverde MBUX-systeem, al is daar wel iets bijzonders mee aan de hand. Zo biedt het systeem wel de bediening die we bijvoorbeeld uit de Sprinter

kennen, zoals realtime verkeersinformatie en draadloze kaartupdates.

Maar de spraakassistent is minder ijverig dan in andere Mercedessen met MBUX, zo vertikt het systeem om de verwarming of andere autofuncties te bedienen. De navigatie en multimedia bedien je dan wel weer foutloos door 'hey Mercedes' te roepen. Indien je de bemoeienis van een spraakassistent niet ziet zitten, kun je altijd terugvallen op bediening via stuur of touchscreen. Beide manieren werken overduidelijk fijner dan in de - we noemen maar eens een concurrent - Kangoo, dus je ziet de Duitser punten pakken op dit onderdeel. Ook de rest van de competitie laat de Citan achter met het fijn werkende en complete MBUX.

Naast het bedieningsgemak weet de Citan ook prima stoelen te bieden. Ze zijn uitgebreid verstelbaar en als je het zitcomfortpakket kiest, kun je de lendensteun verstellen en heb je stoelverwarming. De zithouding zorgt er echter voor dat je een tijdje moet zoeken naar de juiste instelling. Zoals we vaker zien in de meest compacte klasse van bedrijfsauto's, kun je de rugleuning niet teveel kantelen, omdat je dan te weinig beenruimte overhoudt en met de knieën tegen het dashboard komt. Die rechtop zithouding is voor langere bestuurders een vereiste, bovendien moet je de stoel wat omhoog pompen om niet onderuit te zakken. Maar als je eenmaal de juiste compromissen hebt gesloten, blijkt je een goede ondersteuning te krijgen en door de zijwangen goed op je plek te worden gehouden. Zo fijn als in de Caddy is het echter niet, daar zorgt ook de harde kunststof armsteun voor.



Prio op praktisch

Bedieningsgemak is leuk en daar scoort de Citan zeker goed mee. Maar het gaat er natuurlijk om hoeveel lading je mee kunt nemen. Bij de introductie is het gamma overzichtelijk, met Ã©Ã©n lengte- en hoogteversie. Deze standaard L1 biedt 2.500 liter laadruimte en kan tot maximaal 713 kg aan lading vervoeren (afhankelijk van uitvoering en indien je kiest voor verhoogd laadvermogen). Door de openslaande deuren (die optioneel in een hoek van 180 graden kunnen worden geopend) schuif je zo twee europallets naar binnen. De schuifdeur rechts is ook standaard en zorgt voor een gemakkelijke bereikbaarheid van de laadruimte, ook op krappe plekken.

Er volgt nog een verlengde versie van de Citan, waar de specificaties nog niet van bekend zijn. Een productspecialist van Mercedes wist ons tijdens de introductie in Hamburg te vertellen dat een driepersoons configuratie mogelijk wordt voor de gesloten bestelauto. Bovendien mag iedere Citan 1.500 kg trekken.



Benzine, diesel en elektrisch

Bij de introductie heb je keuze uit benzine- en dieselmotoren, allen voorzien van een handmatige zesbak. Volgend jaar volgt een automatische versnellingsbak met zeven versnellingen en een dubbele koppeling. Bovendien kunnen we medio 2022 kennismaken met de volledig elektrische Citan, die 285 km moet komen op een lading en bovendien niets inlevert aan nuttig laadvermogen. Voor nu gaan we met de krachtigste dieselmotor en handbak op stap, die met zijn 116 pk natuurlijk ook terug te vinden is in bijvoorbeeld de A-Klasse. In de Citan blinkt de auto uit in souplesse, maar zeker ook door zijn keurige karakter.

Je hoeft geen nagelend dieselgeluid of een scala aan trillingen te verwachten, want de motor doet in betrekkelijke rust zijn werk. We beginnen de route door het drukke centrum van de havenstad, maar dat is voor de wendbare besteller geen probleem. De draaicirkel is prima en het onderstel weet zowel beladen als onbeladen prima de straatklinkers weg te filteren. Eenmaal op de buitenwegen blijkt dat de auto met 116 pk tot goede prestaties komt. De auto voelt snel genoeg aan en kan moeiteloos de

Mercedes-Benz Citan 112 CDI Pro

Autobahn bedwingen. Wat meehelpt is dat de bak trefzeker schakelt en dus niet meer zo hakerig als bij de vorige Citan het geval was. Naast de dieselmotor in drie krachtvormen kun je voor de 1.3 benzinemotor kiezen, die met maximaal 131 pk nog krachtiger is.



Net als zijn broers

De Citan rijdt je vanaf 16.562 euro, je hebt dan de 102 pk sterke benzinemotor voorin liggen. De dieserversie met 75 pk is een paar honderd euro duurder, de motorversie die in de testauto ligt kost minstens 19.465 euro. Je hebt dan wel gelijk het Pro uitrustingsniveau, zodat airco en licht- en regensensor zijn inbegrepen. Kies je voor navigatie, de led high performance lampen, een veiligheidspakket en uiterlijk vertoon als de meegespoten bumpers en de lichtmetalen wielen, dan loopt de prijs al snel op. Zo gaat de testauto voor niet minder dan 24.258 euro mee, dat is ex. BTW.

Je rijdt dan wel een hele complete compacte bedrijfsauto, die de uitstraling van een Mercedes nu Æcht heeft, net als zijn grote broers in het bedrijfsautosegment.

Plus

- + Vanbinnen en vanbuiten Mercedes-DNA
- + Soepele en stille dieselmotor
- + Prima laadvermogen en dito trekkracht

Min

- Zoeken naar zithouding
- Harde armsteun