

MOBILITÄT

Schwäbischer Etikettenschwindel

Der zweite Mercedes Citan wird die Pkw-nahe und Camping-taugliche Alternative zum Renault Kangoo

Von Sven Förster

Kooperationen verdeutlichen meist Fluch und Segen gelungener Markenbildung: Ein Mercedes-Stern an Front und Heck schadet der Akzeptanz gesteigerter Start- und Mehrpreise nämlich garantiert nicht. Dafür kennen die Kunden der selbst ernannten Premium-Marken keinen Spaß bei Badge-Engineering. Das ist Neudeutsch für „Die Fahre gibt es genauso bei einem anderen Hersteller“. Bei Mercedes funktioniert der Zugang bislang mäßig. Selbst wenn es sich formal um Nutzfahrzeuge, handelt.

Am prominentesten fällt das zuletzt beim Pick-up X-Klasse auf – einem Nissan Navarra mit Stern. Oder eben einem technischen Verwandten des Renault Alaskan, denn die Franzosen bringen ihre Adaption des Offroaders noch knapp vor Daimler auf den Markt. Und bieten ihn länger an – Daimler stellt die X-Klasse bereits im Vorjahr wieder ein. An die Verkaufszahlen des Originals kommen die Stuttgarter nämlich nicht annähernd, setzen nur ein Fünftel der Exemplare ab.

Was das mit dem Citan zu tun hat? Bis zum aktuellen Modellwechsel handelt es sich um dieselbe Geschichte in kompakt: Mercedes interpretiert hier Renaults Van-Klassiker Kangoo, daneben hat Nissan mit dem NV250 diese Karosserie ebenfalls im Programm. Die Kritikpunkte an Daimlers erstem Klon sind dieselben wie später (und lauter) am Pick-up: Kunden fehlt die Eigenständigkeit. Oder zumindest die preisliche Nähe zum Vorbild. Mit weniger als 27.000 verkauften Exemplare seines kleinsten Nutzfahrzeuges bleibt Daimler allerdings mal wieder hinter den Modellen der Kooperationspartner.

Daimlers Plan T: Pkw-Version kommt 2022

Im Gegensatz zur X-Klasse erhält Daimlers Einstiegs-Van nun eine zweite Chance – bei ähnlichen Rahmenbedingungen: Der Mercedes Citan für die Zeit nach September 2021 teilt sich die Plattform mit dem



Die zweite Generation des Citan ist Daimlers neue Interpretation von Renaults Nutzfahrzeug-Klassiker.

FOTOS: DAIMLER AG (2)

jüngst vorgestellten Kangoo III, entsteht wie der Vorgänger im französischen Renault-Werk Maubeuge. Nur: Optisch und modellpolitisch soll er sich deutlicher abheben. Konkret passt Daimler die Front deutlicher an die aktuelle Formensprache der „reinen Sterne“ an als beim Vorgänger. Im Innenraum übernimmt Mercedes nur das Grund-Layout von Renaults Armaturenbrett, ergänzt um runde Lüftungsdüsen und optionalem Multifunktionslenkrad – ähnlich jenem aus den eigenen Limos und SUVs.

Das verweist schon auf die strategische Richtung. Citan sollen näher am regulären Pkw stehen als die Alternativen derselben Fertigungsstraße. Erst recht, sobald „Plan T“ in Kraft tritt: Als T-Klasse wird der Kangoo-Bruder ab 2022 in Daimlers reguläres Pkw-Programm aufgenommen. Dann gibt es garantiert mehr Luxus und mutmaßlich eine gänzlich eigenständige Innenraumgestaltung. Noch zuvor präsentiert Daimler im kommenden Jahr eine



Praktisch: Der Citan kann mit Camping-Modulen aufgewertet werden.

Elektro-Variante des Citan. 75 kW (102 PS) und ein Drehmoment von 245 Newtonmetern gehen dann gen Vorderachse. Energie aus einem 44 kWh großen Akku-Paket sollen den Elektro-Transporter rund 285 Kilometer weit bringen.

Damit zu dem, was Mercedes bereits zum Marktstart im September 2021 bietet: Zwei Nutzfahrzeug-Karosserievarianten mit derselben Außenlänge, fünf Verbrenner und eine neue Camping-Version. 4,5 Meter Länge und 2,7 Meter Radstand kommen wahlweise als Kastenwagen oder als Personentransporter mit Glasfenstern. Für das reine

Transportfahrzeug gibt es eine Schiebetür (rechts) und Flügeltüren hinten. Das Gegenstück Citan Tourer verfügt serienmäßig über eine Heckklappe und zwei Schiebetüren. 2,9 Kubikmeter fasst der Citan als Kastenwagen, als Transporter kann er stets bis zu fünf Personen beherbergen (eine Variante mit drei vorderen Sitzplätzen gibt es vorerst nicht).

Camping-Module für den Citan erhältlich

Drei Diesel und zwei Benziner treiben nur die Vorderachse an. Bei den Selbstzündern stehen 75, 95 und 116 PS aus 1,5 Litern Hubraum zur Wahl. Als Benziner leistet der Citan 102 oder 131 PS aus 1,3 Litern. Die Chance auf ein Doppelkupplungs-Getriebe besteht nur bei den Top-Antrieben beider Treibstoffsorten, serienmäßig verbaut Daimler (respektive Renault) ein Sechsgang-Handschatgetriebe.

Und nun zu dem, was fehlt: Der beste Trick des Kangoo nämlich.

Beim technischen Bruder entfällt optional die B-Säule der rechten Seite, was das Beladen signifikant erleichtern soll. Und ziemlich cool wirkt. Für den Citan verlaublich Daimler zwar eine längere Variante sowie die Mixto-Version mit Laderaum und Passagierkabine, doch die „Open Sesame Door“ bleibt ein Renault-Unikat.

Dafür hat Mercedes die vorerst einzige (offizielle) Camping-Variante: Zusammen mit Spezialist VanEsa bietet Daimler den Citan Tourer mit Küchenzeile, Kühlschrank, Wassertank und Bett an. Konkret handelt es sich um zwei entnehmbare Module, die den Kompakt-Van zum Urlaubsfahrzeug für bis zu zwei Personen umfunktionieren. Detaillierte Preise für den Basis Citan gibt es indes noch nicht. Kolportiert wird ein Start im Nahbereich der 24.000 Euro – es wäre damit ein durchaus konkurrenzfähiger Tarif für einen Citan mit Pkw-nahen und campingtauglichen Differenzierungsmerkmalen zum Kangoo.