



Mercedes Citan Kombi 109 CDI

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (66 kW / 90 PS)

Mit dem Citan Kombi bietet Mercedes einen familientauglichen Transporter mit viel Platz im Innenraum an. Auf der Rückbank passen drei Kindersitze nebeneinander - und der Kofferraum ist im Klassenvergleich gigantisch. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung 425 Liter, bei umgelegter Rücksitzbank sogar bis zu 2.140 Liter. Einem Transporter entsprechend, wirken die im Innenraum verwendeten Kunststoffe billig und sind kratzempfindlich - sie entsprechen nicht dem Niveau, das man von Mercedes Personenkraftwagen kennt. Dank großer Vordertüren und zwei Schiebetüren im Fond gelangt man sehr bequem ins Fahrzeug. Angetrieben wird der Citan von einem 1.5-l-Dieselmotor mit 90 PS, für die Kraftübertragung sorgt ein manuelles Fünfganggetriebe. Das ist zwar recht kurz übersetzt, ein gutes Ergebnis kann der Mercedes bei den Fahrleistungen dennoch nicht einfahren. Für den Alltagsgebrauch reicht das Aggregat aber vollkommen aus. Doch auch das Ergebnis im EcoTest ist nicht spektakulär: Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Etwas nachgebessert hat Mercedes bei der Sicherheit, so dass der neue Citan beim Crashtest nun vier von fünf Sternen erhält. Zu haben ist der Testwagen ab 21.277 Euro, allerdings verlangt Mercedes selbst für ein Radio und eine Klimaanlage Aufpreis. Im Klassenvergleich fällt der Anschaffungspreis damit recht hoch aus. **Karosserievarianten:** Kastenwagen. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen Berlingo Kombi, Dacia Dokker, Fiat Doblò Kombi, Opel Combo Combi, Renault Kangoo, VW Caddy.

+ bequemer Zustieg, gutes Innenraum-Platzangebot, sehr üppiger Kofferraum, gute Bremswirkung

- billige Kunststoffe im Innenraum, kein Fehlbetankungsschutz, kein Xenonlicht erhältlich, schwache Heizung



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,0 Familie

3,2 Stadtverkehr

1,9 Senioren

2,7 Langstrecke

1,7 Transport

3,9 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2013
Text: Martin Brand

Die Verarbeitung des Citan ist insgesamt zufriedenstellend. Die Karosserie zeigt sich ordentlich gefertigt, die Anbauteile sind gut eingepasst. Allerdings könnten die Spaltmaße zum Teil etwas gleichmäßiger und schmaler verlaufen. Zudem sind an den Schiebetüren unschöne Schweißstellen sichtbar. Der Innenraum erweist sich als akzeptabel verarbeitet, jedoch könnten die Kunststoffkanten besser entgratet sein. Darüber hinaus sind die Dachsäulen nicht mit Stoff verkleidet. Der Motor ist gut von unten gegen eintretenden Schmutz abgedichtet, allerdings zeigt sich der restliche Unterboden zerklüftet. An Front und Heck gibt es unlackierte Einsätze, die allerdings nicht an optimaler Position sind und dadurch wenig Schutzfunktion bieten.

- ⊕ Die Fahrzeugflanken werden durch breite, unlackierte Stoßleisten vor Lackschäden durch fremde Fahrzeugtüren in engen Parklücken geschützt. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen.
- ⊖ Die im Innenraum verwendeten Kunststoffe sind allesamt hart und kratzempfindlich - sie entsprechen nicht dem Premiumniveau eines Mercedes. Die Türausschnitte sind wenig nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch schnell. Darüber hinaus fehlen den Schwellern Lackschutzleisten. Der Citan besitzt keinen Fehlbetankungsschutz, so dass er versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.

- ⊕ Die Alltagstauglichkeit des Citan fällt gut aus. Es gibt vier vollwertige Plätze und einen etwas schmälere Mittelsitz. Mit einer Tankfüllung (60 l) sind Reichweiten bis rund 1.090 Kilometer möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg befördert werden, eine stabile Dachreling mit integriertem Grundträger gibt es gegen Aufpreis (am Testwagen). Für den Fall einer Reifenpanne gibt es serienmäßig ein vollwertiges Reserverad und auch Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind an Bord.
- ⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 445 kg akzeptabel aus. Es dürfen gebremste Lasten bis 1.050 kg (ungebremst 670 kg) angehängt werden. Eine feste Anhängerkupplung gibt es gegen Aufpreis (nicht am Testwagen). Das Reserverad ist schlecht zugänglich am Unterboden befestigt.

⊕ Der Fahrer sitzt in einer guten Höhe und kann dadurch das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Das hintere Karosserieende lässt sich aufgrund der eckigen Form gut abschätzen, die flache Front ist aber nicht optimal einsehbar. Tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse lassen sich gut wahrnehmen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung landet der Citan im guten Mittelfeld, wenn auch der Blick nach schräg hinten durch die breiten C-Säulen eingeschränkt wird. Die beheizten Außenspiegel sind groß und liefern ein ordentliches Sichtfeld nach hinten. Zudem besitzen beide einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel besser einsehen lässt. Dank des Tagfahrlichts wird man auch am Tag besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen.



Die Sicht nach hinten fällt beim Citan gut aus, lediglich der Blick nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen eingeschränkt.

⊖ Hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse lassen sich aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nicht optimal lokalisieren. Der Innenspiegel ist klein und somit auch das Sichtfeld nach hinten. Beim Rangieren helfen lediglich aufpreispflichtige Parksensoren am Heck. Die Scheibenwischer haben einen zufriedenstellenden Wirkungsbereich, allerdings fehlen Fächerdüsen, die die Scheibe großflächiger mit Reinigungswasser benetzen könnten. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zwar zufriedenstellend aus, Xenon-, Kurven- und Abbiegelicht sind aber nicht erhältlich.

1,8 Ein-/Ausstieg

+ Der Citan lässt sich mit einer Funkfernbedienung öffnen und schließen, eine separater Taste für die Heckklappe gibt es aber nicht. Die Schweller liegen niedrig und fallen auch recht schmal aus, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Die Sitze sind vorn in einer sehr guten Höhe positioniert und der Abstand zum Dach fällt sehr üppig aus. Im Fond gibt es auf beiden Seiten Schiebetüren und die Ausschnitte fallen sehr groß aus. Man gelangt insgesamt bequem ins Fahrzeug. Durch ziehen am Fernlichthebel kann man die Coming-home-Funktion aktivieren, dann wird der Bereich vor dem Fahrzeug noch eine Zeit lang beleuchtet.

⊖ Es fehlen für alle Insassen Haltergriffe am Dachhimmel. Hinten sollte man beim Öffnen der Schiebetüren etwas auf die Ellenbogen achten, da man sich diese leicht an der Seitenwand anschlägt. Vorn sind die Tür rasterungen sehr grob gegliedert - dies kann in engen Parklücken nachteilig sein.

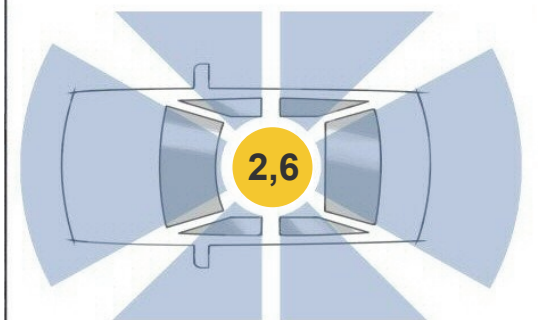
1,0 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil großzügige 425 Liter bis zur Kofferraumabdeckung. Baut man diese aus, können bis unters Dach 915 Liter verstaut werden. Dann passen bis zu 19 handelsübliche Getränkekisten in das Abteil. Legt man die Rücksitzbank um, passen bis zur Fensterunterkante 1.000 Liter hinein, dachhoch sind es sogar 2.140 Liter.

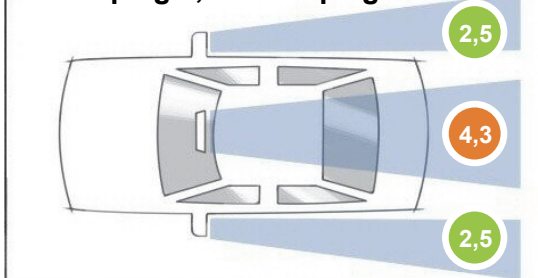
1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit kann der Citan ebenfalls punkten. Die Heckklappe lässt sich relativ leicht öffnen, sie muss etwas gezogen werden und schwingt dann von allein auf - auch das Schließen funktioniert problemlos. Die Klappe könnte aber etwas weiter aufschwingen, es finden nur Personen bis zu einer Größe von 1,84 m Platz darunter. Die Ladeöffnung erweist sich als großzügig bemessen und auch das Ladeabteil hat üppige Maße. Die Ladekante liegt nur 57 Zentimeter über der Fahrbahn und ist eben zum Ladeboden, daher muss das Gepäck weder beim Ein- noch beim Ausladen weit angehoben werden.

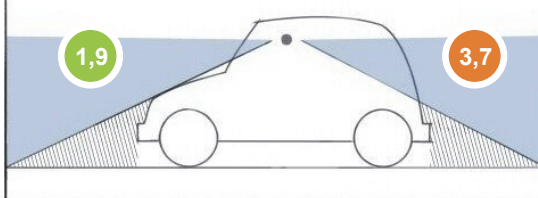
Rundumsicht



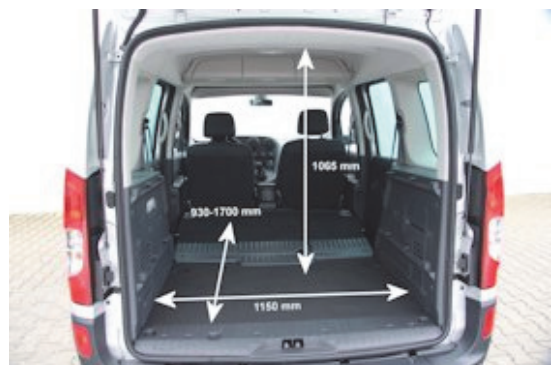
Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Der Kofferraum des Mercedes Citan ist mit bis zu 425 l Volumen in dieser Fahrzeugklasse üppig.

Da die Kofferraumtiefe nicht zu groß ist, lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände noch gut erreichen.

➔ Größere Personen können sich leicht am abstehenden und unverkleideten Schloss den Kopf stoßen. Das Ladeabteil ist mit einer Lampe nur schwach beleuchtet.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität ist durchschnittlich. Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen, dies ist von vorn ohne großen Kraftaufwand möglich. Für den Transport langer Gegenstände lässt sich die Beifahrersitzlehne gegen Aufpreis vollständig nach vorn umklappen (nicht im Testfahrzeug). Zudem ist optional ein Trennnetz zwischen Lade- und Passagierraum erhältlich (nicht im Testwagen).

➔ Außer der Zurrösen am Boden und kleiner Haken für Einkaufstaschen in den Seitenverkleidungen gibt es keine Fächer und Ablagemöglichkeiten für kleines Ladegut.

2,3 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Der Citan lässt sich dank der wenigen Bedienelemente bereits nach kurzer Zeit einfach bedienen. Allerdings könnten die Schaltflächen zum Teil größer und übersichtlicher ausfallen. Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe einstellen, eine Längsverschiebung ist nicht möglich. Die Pedale sind ordentlich positioniert, jedoch liegen das Brems- und Gaspedal nah beieinander, so dass man bei Unachtsamkeit beide betätigen kann. Der Schalthebel liegt optimal zur Hand. Das Zündschloss ist etwas ungünstig im Lenkstock positioniert und zudem unbeleuchtet. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Mittels Bordcomputer wird der Fahrer u. a. über Durchschnitts- und Momentanverbrauch informiert - der Bordcomputerschalter liegt aber nicht optimal. Sind Türen oder Heckklappe offen, wird der Fahrer gewarnt. Das Licht wird mittels Drehschalter im Armaturenbrett eingeschaltet, alternativ sind Licht und Scheibenwischer vorn auch sensorgesteuert. Das Klimaanlagebedienteil ist in einer guten Höhe positioniert. Die Drehschalter lassen sich intuitiv bedienen, allerdings sind die Positionsanzeigen nur schwach beleuchtet. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert. Das Radio ist zufriedenstellend angeordnet, wird aber je nach Schalthebelstellung etwas verdeckt. Zudem sind die Schaltelemente recht klein. Auch Empfang und Klang könnten etwas besser sein. Alle Fensterheber lassen sich elektrisch bedienen (hinten gegen Aufpreis), allerdings besitzt nur der Fahrerfensterheber eine Automatik mit Einklemmschutz. Sowohl vorn als auch hinten gibt es am Dachhimmel große Staufächer. Zudem gibt es ein großes Staufach zwischen den Vordersitzen und weitere Fächer im Boden hinten.

➔ Die Kontrolllampen für die Nebelleuchten sind im Lichtschalter integriert und dadurch nicht optimal einsehbar. Vorn stört der Ablagekasten beim Anschnallen und man muss sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet.



Die Verarbeitung und Funktionalität des Citan ist zufriedenstellend und lassen noch etwas Raum für Verbesserungen.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt recht großzügig aus. Sind die Vordersitze ganz hinten, finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,88 m genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit ist deutlich großzügiger. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich sehr üppig bemessen. Auch das subjektive Raumempfinden ist angenehm, wenn auch die Mittelkonsole den Bereich um das rechte Bein (speziell am Knie) etwas einschränkt.

1,8 Raumangebot hinten*

⊕ Auch im Fond ist das Platzangebot großzügig. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, können hinten Passagier bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 m bequem Platz nehmen. Auch hier zeigt sich die Kopffreiheit deutlich üppiger. Die Innenraumbreite fällt im Fond ebenfalls sehr groß aus, allerdings wird die Ellenbogenfreiheit etwas durch die Seitenwand eingeschränkt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Da für den Citan keine Sitzvarianten angeboten werden, fällt die Innenraum-Variabilität nur ausreichend aus.

3,1 KOMFORT

2,6 Federung

Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung zeigt sich insgesamt zufriedenstellend. Langwellige Fahrbahnuntergründe federt der Citan gut an, neigt aber bei höheren Geschwindigkeiten zum Nachschwingen - beladen ist die Nachschwingtendenz ausgeprägter. Kurze Fahrbahnwellen dringen nur wenig bis zu den Insassen durch. Bei ungleichmäßigen, kleinen Unebenheiten neigt der Citan zum Stuckern. Einzelhindernisse werden ordentlich absorbiert, wenn auch die Hinterachse etwas hölzern anspricht. Gleiches Verhalten zeigt die Hinterachse bei Querfugen und feinen Unebenheiten. Kopfsteinpflasterbeläge dringen deutlich, aber nicht zu unangenehm bis zu den Insassen durch. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sind zufriedenstellend gedämpft. In schnell durchfahrenen Kurven oder bei dynamischen Lenkvorgängen fallen die Karosserieneigungen jedoch etwas stärker aus. Es kann insgesamt aber ein noch guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,9 Sitze

Die Sitze bieten insgesamt einen guten bis zufriedenstellenden Sitzkomfort. Der Fahrersitz lässt sich zwar über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen, eine Neigungseinstellung gibt es aber nicht. Sitzlehnen und Flächen sind vorn gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten auch in schnell durchfahrenen Kurven einen akzeptablen Seitenhalt. Die Polsterung ist relativ hart, der Sitzkomfort aber gut. Der Fahrer kann seinen linken Fuß zufriedenstellend abstützen, die Ablage ist zwar groß aber nicht stabil. Im Fond sind Lehnen und Flächen schwach konturiert und bieten dadurch auch nur ausreichenden Halt - die Lehnen sind aber auch im Fond hoch. Die Sitzposition geht hinten in Ordnung.

– Der Beifahrersitz lässt sich weder in der Höhe noch in der Neigung einstellen. Lordosenstützen gibt es auch nicht gegen Aufpreis.

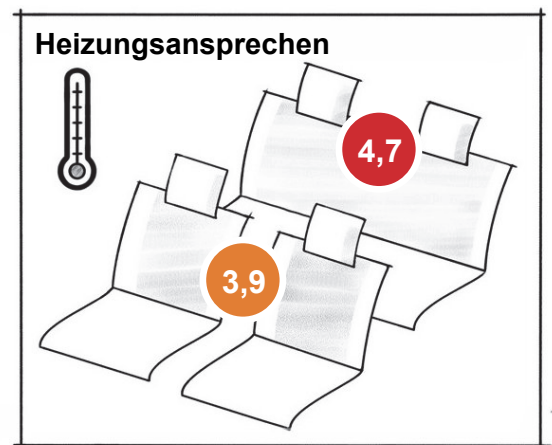
3,1 Innengeräusch

Das Ergebnis beim Innengeräusch fällt durchschnittlich aus. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) akzeptable 70,8 dB(A). Abroll- und Fahrgeräusche werden nicht zu deutlich im Innenraum wahrgenommen. Das Motorengeräusch dringt durchschnittlich bis in den Innenraum. Windgeräusche sind selbst bei niedrigeren Geschwindigkeiten deutlicher im Innenraum präsent und steigen mit den Geschwindigkeiten weiter an.

4,1 Klimatisierung

Für den Citan gibt es optional eine manuelle Klimaanlage (im Testwagen). Gegen weiteren Aufpreis ist eine halbautomatisch regelnde Klimaanlage (TEMPMATIK) erhältlich.

– Eine Anzeige der gewünschten Temperatur ist nicht vorhanden, so dass entsprechend des Empfindens unter Umständen oft nachjustiert werden muss. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und auch nur in vorgegebenen Kombinationen. Beim ADAC Heizungstest kann der Citan nicht überzeugen. Aufgrund des großvolumigen Innenraums dauert es vorn wie hinten lange, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,3 MOTOR/ANTRIEB

4,2 Fahrleistungen*

– Die Fahrleistungen des Citan 109 CDI sind lediglich ausreichend. Der kleine 1.5-l-Dieselmotor leistet maximal 90 PS (bei 4.000 U/min) und entfacht ein Drehmoment von 200 Nm (bei 1.750 U/min). Während die Elastizitätswerte des Aggregats im vierten Gang noch zufriedenstellend sind, fallen sie im fünften Gang nur noch ausreichend aus - dann hat der Motor kaum mehr Zugkraftreserven. Lange dauert auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) - dieser wird erst nach 9,2 Sekunden beendet. Insgesamt wirkt der rund 1,5 Tonnen schwere (Leergewicht) Mercedes träge.

3,3 Laufkultur

Die Laufkultur des Selbstzünders ist akzeptabel, der Motor kann das harte Arbeitsprinzip jedoch nicht verbergen. Vibrationen sind dauerhaft am Lenkrad und den Pedalen spürbar, die unter Last noch etwas stärker ausgeprägt sind. Darüber hinaus erzeugt das Aggregat unterhalb von 2.000 1/min Störfrequenzen und wird ab etwa 3.000 1/min richtig laut.

2,3 Schaltung

- + Die fünf Gänge sind recht ordentlich geführt und lassen sich problemlos einlegen, wenn auch ein leichter Widerstand überwunden werden muss. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, schnelle Schaltvorgänge lassen sich aber nur bedingt realisieren, da die Gänge dann etwas mehr haken. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich zufriedenstellend dosieren und die Berganfahrhilfe erleichtert das Losfahren an Steigungen. Das Start-Stopp-System funktioniert zuverlässig.
- Der Rückwärtsgang lässt sich nicht immer problemlos einlegen, rollt das Fahrzeug dabei noch langsam nach vorn, kracht es im Getriebe.

3,5 Getriebeabstufung

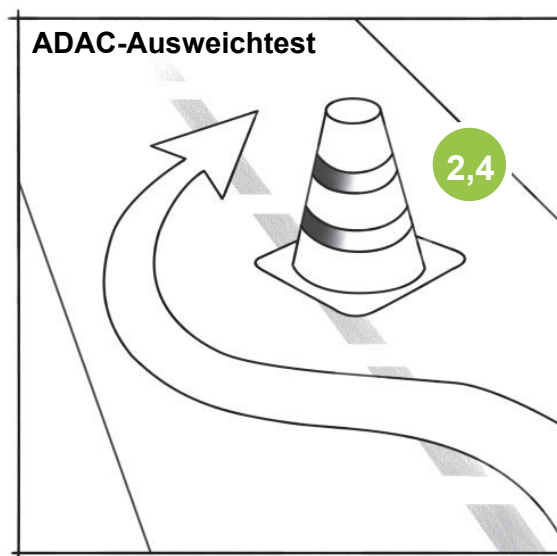
Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes gehen zwar insgesamt in Ordnung, allerdings dreht der Motor bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) im größten Gang mit recht hohen 3.050 1/min. Ein Sechs-Gang-Getriebe würde eine bessere Spreizung erlauben und könnte zudem die Drehzahl im größten Gang senken.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität des Citan ist insgesamt zufriedenstellend. Bei plötzlichen Lenkimpulsen pendelt das Heck aber recht deutlich nach und aufgrund der hölzernen ansprechenden Hinterachse wird das Fahrzeug bei Bodenwellen in Kurven auch leicht versetzt. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität, allerdings zeigt der Citan eine gewisse Seitenwindempfindlichkeit. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der Wagen bereits früh ein untersteuerndes Verhalten, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Allerdings könnte der Grenzbereich, vor allem beladen, etwas höher liegen.

- + Im ADAC Ausweichtest kann der Citan ein noch gutes Ergebnis einfahren. Der Mercedes reagiert weitgehend neutral auf den ersten Lenkbefehl. Beim Gegenlenken regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) heftig, was zu einem starken Geschwindigkeitsabbau führt. Das Einfahren in die Ausfahrgasse funktioniert problemlos und unkritisch. Eine Schleuder- und Kippgefahr besteht nicht. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, drängt das Heck leicht nach, das Fahrzeug bleibt aber gut beherrschbar. Auf rutschigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,3 Lenkung*

Die Lenkung spricht akzeptabel auf Lenkbefehle an und bietet eine zufriedenstellende Präzision. Die Fahrbahnrückmeldung könnte aber speziell um die Mittellage ausgeprägter sein. Zudem stellt die Lenkung um Null wenig zurück.

Diese Eigenschaften führen in Kombination mit den sich etwas verzögert aufbauenden Seitenführungskräften an der Hinterachse zu gelegentlichen Kurskorrekturen in langgezogenen Kurven. Der Kraftaufwand beim Rangieren geht in Ordnung, allerdings könnte die Lenkübersetzung direkter sein - von Anschlag bis Anschlag sind es deutlich über drei Umdrehungen. Auch der Wendekreis könnte geringer ausfallen, dieser liegt bei 11,5 m.

2,0 Bremse

⊕ In diesem Kapitel schneidet der Citan gut ab. Der Bremsweg liegt bei Vollverzögerungen aus Tempo 100 bei 36,4 m (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver, 205/55 R16 91H). Die Bremse zeigt sich dabei belastbar, Fading ist nicht feststellbar. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Richtungsstabilität bei Vollbremsungen in Kurven geht in Ordnung.

2,4 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des Citan ist zufriedenstellend. Der Mercedes ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei einer Notbremsung das volle Bremspotential zu nutzen. Bei Vollverzögerungen wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Der Citan Kombi ist zudem serienmäßig mit einem Speedlimiter ausgestattet.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage funktioniert die Blinkerfunktion nicht, dadurch kann eine Richtungsänderung nicht ohne weiteres angezeigt werden. Es gibt weder Rückstrahler noch -leuchten, die bei geöffneten Türen andere Verkehrsteilnehmer warnen würden. Der Motor lässt sich auch ohne Kupplungsbetätigung starten, daher ist ein unbeabsichtigtes Anfahren möglich.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Citan Kombi ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Vorhangairbags ausgestattet. Nun werden die Vordere ermahnt sich anzuschnallen (früher nur Fahrer), hinten gibt es aber keine Gurtwarner. Beim ADAC Crashtest erreicht der Citan beim Insassenschutz 79 Prozent der möglichen Punkte. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,89 m guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. An den recht stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Der Verbandskasten ist laut Bedienungsanleitung im Staufach an der Windschutzscheibe zu verstauen.

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Passagieren bis zu einer Körpergröße von 1,65 m guten Schutz. Zudem fällt der Abstand zwischen Stütze und Kopf sehr groß aus.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit gibt der Citan Kombi ein gutes Bild ab. Beim ADAC Crashtest erreicht er 81 Prozent der möglichen Punkte. Der Citan ist serienmäßig mit Isofix-Halterungen hinten außen und auf dem Beifahrersitz ausgestattet. Alternativ lassen sich Kindersitze auch mit den langen Gurten sicher befestigen.

Die Schlösser sind kurz und fest, das erleichtert die Befestigung. Auch die Gurtanlenkpunkte liegen günstig und die Abstände zwischen den Gurten und den Schlössern reichen auch für Rückhaltesysteme mit großem Gurtbedarf. Die Sitzkontur ist günstig und die Sitze erweisen sich auch als Formstabil. Im Fond finden drei Sitze nebeneinander Platz und laut Bedienungsanleitung sind auch auf allen Fondplätzen universale Kindersitze aller Altersgruppen zulässig.

⊖ Laut Bedienungsanleitung sind bei Fahrzeugen mit Beifahrerairbag universelle Kindersitze mehrerer Altersgruppen (Gruppe 0; bis 10 kg, 0+; bis 13 kg und I; 9 bis 18 kg; Kindersitze gegen die Fahrriichtung) nicht erlaubt. Im Testwagen war der Airbag nicht deaktivierbar. Auf der Rückbank sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher. Die elektrischen Fensterheber hinten haben keinen Einklemmschutz, die Schließkräfte sind hoch.

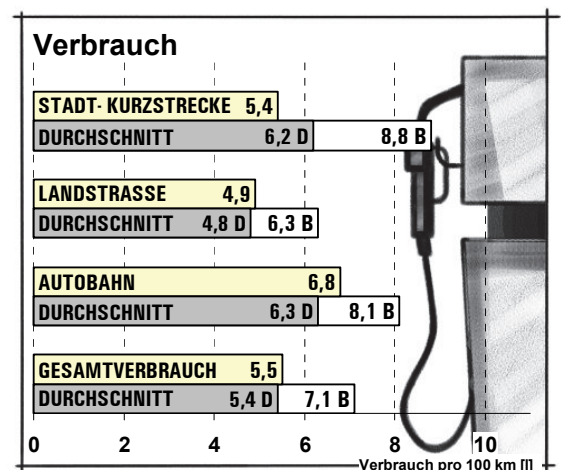
2,8 Fußgängerschutz

Hier schneidet der Citan durchschnittlich ab. Beim ADAC Crashtest erreicht er 56 Prozent der möglichen Punkte. Es sind nur einige Bereiche des Stoßfängers und die hinteren Bereiche der Motorhaube entschärft. Zu aggressiv sind allerdings die Vorderkante und Randbereiche der Motorhaube.

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Im ADAC EcoTest landet der Citan 109 CDI im hinteren Klassenmittelfeld. Es wurde ein CO₂-Ausstoß von 176 g/km ermittelt, das entspricht 24 Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 Liter auf 100 km. Dieser setzt sich aus 5,4 l/100 km im Innerortsteil, 4,9 l/100 km im Außerortsteil und 6,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,4 Schadstoffe

Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Citan auf 60 Punkte, das entspricht nur drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

⊕ Hier kann der Citan ein noch gutes Ergebnis vorweisen. Insgesamt fallen die Schadstoffanteile im Abgas nicht zu hoch aus, allerdings steigen die Stickoxidwerte im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas an. In diesem Kapitel können 36 von 50 möglichen Punkten vergeben werden.

3,6 AUTOKOSTEN

2,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Citan 109 CDI einen im Klassenvergleich etwas höheren Kraftstoffverbrauch aufweist, liegen die Betriebskosten auf zufriedenstellendem Niveau.

5,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Mercedes gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

3,2

Wertstabilität*

Dem Citan Combi wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,6

Kosten für Anschaffung*

Die Anschaffungskosten liegen beim Citan Kombi recht hoch. Für den Mercedes müssen mindestens 21.277 Euro aufgewendet werden. Die Serienausstattung fällt mäßig aus. Ab Werk gibt es zwar Licht- und Regensensor, aber selbst ein Radio oder eine manuelle Klimaanlage kosten Aufpreis. Moderne Assistenzsysteme sind nicht erhältlich.

4,2

Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten liegen hoch. Allein die jährliche KFZ-Steuer schlägt mit 168 Euro zu Buche. Ebenfalls teuer zeigen sich die Versicherungseinstufungen. Besonders teuer fällt die Haftpflichtversicherung aus und auch die Vollkaskoeinstufung erweist sich als ungünstig. Die Teilkaskoeinstufung ist durchschnittlich (KH: 19; TK: 18; VK: 20).

3,3

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen mit 603 Euro auf durchschnittlichem Niveau. Besonders ungünstig wirken sich die Werkstatt-/Reifen- und Fixkosten aus. Doch auch die anderen Kostenkapitel fallen nicht günstig aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	112	108 CDI	109 CDI	111 CDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1192	4/1461	4/1461	4/1461
Leistung [kW (PS)]	84 (114)	55 (75)	66 (90)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	190/2000	180/1750	200/1750	240/1750
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,8 S	4,6 D	4,7 D	4,4 D
CO2 [g/km]	140	119	123	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/20/18	19/20/18	19/20/18	19/20/18
Steuer pro Jahr [Euro]	0	160	168	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	634	599	603	608
Preis [Euro]	20.563	20.885	21.277	22.360

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1461 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	n.b. km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	9,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/4,9/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	123 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	176 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4321/1831/1809 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2145 mm
Leergewicht/Zuladung	1505 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/1000 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1350 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1090 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	110 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	114 Euro
Monatlicher Wertverlust	304 Euro
Monatliche Gesamtkosten	603 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/20/18
Grundpreis	21.277 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	325 Euro
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (Thoraxbags)	Serie
Airbag, Seite, Kopf hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne (Windowbags)	Serie
Audioanlage	349 Euro ^o
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/217 Euro ^o
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	1.142 Euro ^o
Klimaautomatik	1.503 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	3,2	Fahrstabilität	2,7
Alltagstauglichkeit	2,0	Lenkung*	3,3
Sicht	2,7	Bremse	2,0
Ein-/Ausstieg	1,8	Sicherheit	2,4
Kofferraum-Volumen*	1,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,8	Kindersicherheit	2,2
Innenraum	2,3	Fußgängerschutz	2,8
Bedienung	2,8	Umwelt/EcoTest	3,0
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO ₂ *	3,6
Raumangebot hinten*	1,8	Schadstoffe	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	3,1		
Federung	2,6	AUTOKOSTEN	3,6
Sitze	2,9	Betriebskosten*	2,8
Innengeräusch	3,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,3
Klimatisierung	4,1	Wertstabilität*	3,2
Motor/Antrieb	3,3	Kosten für Anschaffung*	3,6
Fahrleistungen*	4,2	Fixkosten*	4,2
Laufkultur	3,3	Monatliche Gesamtkosten*	3,3
Schaltung	2,3		
Getriebeabstufung	3,5		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen