



Czy Mercedes włożył dosyć w Citana, żeby klienci decydowali się na nowy samochód dostawczy z charakterystycznym nosem?

Frankofilny Mercedes

Nowy samochód dostawczy dopełnia gamę pojazdów użytkowych Mercedesa. Nie ukrywa swojego pochodzenia by Renault. Rodzi się zatem pytanie: ile Mercedesa tkwi w Citanie?

„Witamy w świecie Mercedes-Benz” – tak kierowcę wita instrukcja obsługi nowego Citana. Trochę irytujące, gdyż każdy wie, że Citan bazuje na Renault Kangoo. Słuszne byłoby zatopić się teraz od głowy do bioder w maszynowni i potem wynurzyć się triumfująco z francuskimi częściami – już silnik ma dwa obywatelstwa. Ważniejsze jest rozpracowanie różnicy. Powiązane z pytaniem, czy powinno się wybrać oryginał czy pochodną. Prezes działu transporterów Volker Mornhinweg twierdzi: *Dla Citana, tak jak zawsze dla*

Mercedes-Benz, istnieje tylko jeden standard, najwyższy.

Optycznie te dwa światy zderzają się ze sobą. Okrągły Kangoo ze swoimi wielkimi oczami odpowiada schematowi dzieciaczka, z kolei Citan świadomie nosi nos wysoko. Ostre kanty zaznaczają maskę silnika, gwiazda wielkości XXL i reflektory nadają Mercedesowi energicznego wyglądu. Dalej jest już po francusku, poczynawszy od wyraźnie zaokrąglonego słupka, a kończąc krótko przed zmercedesowanym tyłem.

W środku Mercedes oferuje masywną deskę rozdzielczą. Na tak, jej powierzchnia wydaje się przyjemna. Na nie, razem ze swoim otoczeniem nie osiąga klasy znanej z Vito i Sprintera. To dotyczy przykładowo twardych uchwytów drzwi czy obrotowego regulatora klimatyzacji – znawcy zdemaskują je jako części z Renault Master. Przyrządy stanowią miks obu marek. Rozwiązania deski są typowe dla Mercedesa, tak jak nieco za głęboko umiejscowiony wyłącznik światła czy dźwignia zmiany biegów. Brakuje półek na duże papiery. Mercedes pracuje jeszcze nad półką nad kokpitem.



Ładownia, trzy długości oraz warianty modeli takie same jak u Renault. Jednak nie podwozie pod spodem

Siedzenie jest wprawdzie francusko-krótkie, ale po niemiecku obite i podrasowane – miejsce zapewniające dobre samopoczucie. Skąd pochodzi hamulec ręczny w kształcie L, rozpozna każdy. Nieco obce wrażenie dają kwadratowe przełączniki – tu Mercedes prześcignął sam siebie, w przyszłości będą odkryte w kolejnych modelach firmy. W sumie kokpit jest funkcjonalny, ale bardzo skromny, przy okazji Mercedes dla wysokich wymagań nałoży nieco szminki i różu. Elegancka, za dopłatą, skórzana kierownica wydaje się w tym otoczeniu nieco obca. Można ją regulować tylko do góry, przez co odpowiednia pozycja jest nie do osiągnięcia.

Wariant eko Blue Efficiency

Silnik Diesel z 1,5 l pojemności pochodzi wprawdzie z Renault, jednak Mercedes poprzez zmianę charakterystyki nadał mu trochę werwy. Ten trik zastosowano już w nowej klasie A. Do tego maszyna ma sympatyczny charakter firmy. Bez zastrzeżeń ciągnie z 1000 obrotów, kręci w razie konieczności do 5000 obrotów, pracuje również cicho i energicznie. Z 55 kW (75 KM) i 66 kW (90 KM) oraz 180 względnie 200 Nm, Citan jest odpowiednio zmotoryzowany. Od wiosny daleko idące wymagania spełnia wariant mocy z 81 kW (110 KM) i 240 Nm oraz benzynowiec z 84 kW (114 KM). Te mocne silniki dysponują sześciobiegowymi skrzyniami, przy słabszych wariantach jest pięć biegów. Niekiedy przełączają się one nieco twardo – jakby była to skrzynia Mercedesa. O automatyce czy zautomatyzowanej skrzyni nie ma mowy.

Godny przemyślenia jest wariant eko za dodatkową opłatą o nazwie Blue Efficiency. Dzięki niemu już i tak korzystne normalne zużycie paliwa spada dalej w regiony 4,3 l/100 km. Mniej nie trzeba, nawet Kangoo leży o jedną dziesiątą dalej. A niemieckiego VW Caddy Citan pozostawia o około pół litra w tyle. Częścią ekopakietu jest wspaniale funkcjonująca instalacja Start-Stop.

Równie przekonująco Mercedes zestroił podwozie. Przyzwoite niskie zawieszenie, wyższa sztywności sprężyn, wzmocnione stabilizatory, inne łożyska i sztywniejsze amortyzatory prowadzą do precyzyjnego i pewnego, a także jednocześnie komfortowego zachowania podczas jazdy. Inżynierowie Mercedesa nie tknęli się wprawdzie układu kierowniczego, jednak na skutek innych zabiegów Citan działa bardzo precyzyjnie i posłusznie, ściśle

Siedzenie jest wprawdzie francusko-krótkie, ale po niemiecku obite i podrasowane – miejsce zapewniające dobre samopoczucie



z najmniejszym rozkazem kierowania. Razem z siedzeniem z dużym oparciem bocznym daje jasne uczucie: prowadzimy Citana, podczas gdy raczej jedziemy Kangoo. A kiedy kierowca za szybko pędzi, dobrze dostrojony ESP interweniuje delikatnie hamując. W tym furgonie jest on już seryjnie na pokładzie, u francuskiego ojca rodu ta kotwica ratunko-

wa kosztuje dodatkowe pieniądze. Mornhinweg obiecuje nawet „wręcz najbezpieczniejszy cityvan.”

Między Kangoo a Caddy

To prowadzi do drażliwego tematu, cen. We wrażliwym cenowo segmencie samochodów dostawczych Mercedes nie może sobie po-

Furgony w porównaniu

Model	Mercedes Citan CDI długi	Renault Kangoo Rapid dCi 75/90	VW Caddy TDI
Długość/szerokość/wysokość całkowita, mm	4321/1829/1816	4213/1829/1844	4406/1794/1823
Rozstaw kół, mm	2697	2697	2681
Koło skrętu, m	11,23	11,23	11,1
Długość/szerokość/ wysokość ładowni, mm	1753/1460/1258	1731/1460/1258	1781/1552/1244
Pojemność ładowni, m ³	3,1	3,0	3,2
Masa użytkowa, dopuszczalna masa całkowita, kg	590-775/1885-2100	601-751/1936-2095	550-741/2159-2177
Masa przyczepy z hamulcami, kg	1050	1050	1400-1500
Pojemność, cm ³	1461	1461	1598
Moc	55 kW (75 KM)	55 kW (75 KM)	55 kW (75 KM)
Moment obrotowy	180 Nm	180 Nm	225 Nm
0-100 km/h	16,1-16,3 s	16,0-17,5 s	16,7 s
Vmax	147-150 km/h	150-151 km/h	150-151 km/h
Typowe zużycie całkowite, l/100 km*	4,6-4,8/4,3-4,6	5,2/4,4	5,6-5,7/5,2-5,3

* bez/z pakietem eko

zwozić na konkretną dopłatę. Prezes działu transporterów Volker Mornhinweg formuluje to jasno: *Usytuowaliśmy się między Kangoo a Caddy, nieco bliżej Caddy.*

I dlaczego teraz kupić Citana w obliczu Renault Rapid i VW Caddy? Mercedes wypycha się nie tylko pod względem finansowym między dwóch konkurentów: jest dojrzalszy niż jego produkt wyjściowy, ale mniej indywidualny niż VW. Jako nosiciel gwiazdy jest argumentem dla taboru Sprinterów – witamy w świecie Mercedes-Benz.

Polska premiera Mercedes Citan

W warszawskim centrum targowo-kongresowym MT Polska odbyła się polska premiera najmniejszego użytkowo-osobowego Mercedes

Jak się okazuje Mercedes-Benz nie musi być drogim samochodem. Od 1 września 2012 r. u dilerów można zamawiać nowego Citana od 51320 zł netto. Atrakcyjną ofertę cenową uzupełnią niezwykle korzystne formy finansowania. Wszystkie warianty odznaczać się będą wyjątkowo szerokimi możliwościami konfiguracji, a klienci zainteresowani nadwoziem 5-osobowym już teraz będą mogli skorzystać z oferty specjalnej,



Masywny kokpit Citana jest własną produkcją. Więcej półek i nieco ozdoby dopiero w przyszłości

w której otrzymają klimatyzację za jedyne 1999 zł netto.

Podobnie jak pozostałe samochody dostawcze Mercedes-Benz, Citana można będzie nabyć korzystając z atrakcyjnych form finansowania. Poza korzystnymi kredytami klientom proponowana jest formuła leasingowa Lease&Go, dzięki której płacąc jedną ratę, klient ma zapewniony nie tylko sam samochód, ale także ubezpieczenie oraz pełen serwis.

Poza niską ceną nabycia, Citan zapewnia ekonomiczną eksploatację zużywając tylko 4,3 l/100km. Klientowi nie grożą także częste i nieopłacalne przestoje – interwały międzyprzeglądowe tego pojazdu wynoszą 2 lata lub 40000 km, co jest niespotykane w tej klasie pojazdów. Citan objęty zostanie również programem MobiloVan, zapewniającym maksymalną możliwą w danej sytuacji mobilność.

Zbigniew Witamborski/KFZ/Lasław Sagan