



Martijn Verhoef
5 februari 2024

Met minder genoeg nemen

Het is zeker geen toeval dat je inmiddels van bijna iedere bestelauto een volledig elektrische versie kunt krijgen. De vraag naar bedrijfsauto's zonder lokale uitstoot neemt enorm toe, zeker in Nederland. 2025 nadert rap en daarmee de invoering van zero emissie zones voor de stadslogistiek. Hoewel er nog een overgangsregeling is voor bestelauto's met een brandstofmotor die uiterlijk dit jaar op kenteken worden gezet, komen diesel- of benzinebussen die je volgend jaar bestelt veel stadscentra niet meer in. In aanloop daartoe merken we al een flinke groei in de verkoop van elektrische bestellers en de verwachting is dat dit alleen maar toeneemt. Niet in de laatste plaats omdat het aanbod flink uitgroeit en de techniek afgelopen jaren sterk is verbeterd.

Voor Mercedes-Benz reden genoeg om in ieder segment een elektrische optie te bieden en van de compacte bestelauto's is dat de eCitan. Het segment waar deze Benz in opereert, heeft te maken met een dilemma: zware batterijen hebben namelijk een flinke invloed op het laadvermogen en het praktisch gemak. Voor de Citan selecteren de Duitsers daarom een bescheiden batterijpakket. Is de auto daarmee goed bruikbaar

in de praktijk? Dat lees je in deze autotest!



Meer eigen

Heel veel keuze in techniek had Mercedes-Benz ook niet bij de ontwikkeling van de eCitan, want de auto leunt zwaar op het product van de Renault Groep. De Citan is namelijk gebaseerd op de Renault Kangoo en biedt daarom een even groot batterijpakket. De eerste generatie Citan leek ook nog eens sprekend op de versie van Renault, maar dat is bij de nieuwe generatie veel minder het geval. Waar de Mercedes-neus bij de oude Citan letterlijk op een Kangoo leek te zijn geplakt, staat er nu een auto die veel meer een eigen uitstraling heeft. In Stuttgart zijn ze misschien juist daarom veel minder geheimzinnig over de samenwerking met de Fransen, want er is nu veel meer een eigen product gecreëerd dat wezenlijk afwijkt van de iets toegankelijker Kangoo.

De Citan biedt meer dan voorheen kenmerken van de personenauto's van het premium merk. Bij de testauto valt dat minder op, omdat het exterieur in absolute basistrim is

Mercedes-Benz eCitan 45 kWh Pro L1

uitgevoerd. Dat betekent een witte standaardlak, halogeen koplampen en veel kunststof bumperwerk. En waar het bij personenauto's al even niet meer denkbaar is, wordt de Citan standaard op stalen velgen afgeleverd. Al zal je dat door de sierlijke wieldoppen niet zo snel opvallen. Laten we niet vergeten dat de Citan bovenal een werkpaard is en dat meegespoten bumpers of lichtmetalen wielen nu eenmaal snel beschadigen op de bouwplaats. Wil je wel meer uitstraling voor je Citan, dan kun je gewoon extra's als de lichtmetalen wielen, bumpers in carrosseriekleur of led-koplampen selecteren.



Niet alleen hightech

Net als aan de buitenkant heeft Mercedes-Benz voor het interieur van de Citan veel meer uitgepakt dan bij het vorige model. Dat viel ons al op bij de test van de dieserversie en voor de elektrische Citan is dat natuurlijk niet anders. Wel geniet je standaard al van meer comfort binnenin de eCitan, want je profiteert altijd van in te stellen voorverwarming (ook via de app), een startknop en het MBUX multimediasysteem met digitale radio. Waar de importeur de buitenkant standaard liet,

zijn voor het interieur wel enkele opties geselecteerd. Zo beschikken we over het navigatiepakket, waarmee je desgewenst ook laadpalen in de buurt of op je route kunt vinden. Het systeem is speciaal voor de Mercedes ontwikkeld en wijkt dus helemaal af van dat in de Kangoo en Nissan Townstar.

Het systeem blinkt uit in gebruiksgemak en kwaliteit, zo vinden we de carkit in de eCitan beter dan in heel veel personenauto's. Je beschikt over een hele rits aan fysieke knoppen, zodat je het volume snel aanpast of makkelijk naar een ander radiostation switcht. Dat we de carkit zo goed vonden werken, komt mede doordat het heel stil aan boord van de Mercedes blijft. Op dat vlak streeft de auto zijn Frans-Japanse neven en alle overige concurrentie voorbij en zo geeft de Citan echt het gevoel dat je met een meer premium bedrijfsauto onderweg bent.

Op het gebied van hightech zijn er nog wel punten te behalen, want waar de kleine bestellers van Stellantis beschikken over een digitale cockpit en optioneel zelfs een head-up display, kijk je bij de eCitan aan tegen analoge tellers met een monotoon schermje ertussenin. Optioneel kun je een kleurenversie daarvan krijgen, maar in elke uitvoering doet het geheel een stuk meer gedateerd aan dan in veel concurrenten. Jammer, want de rest van het dashboard is frivool vormgegeven en voelt bovendien heel solide aan. De turbine luchtroosters zijn echt het handelsmerk van Mercedes-Benz geworden en ook in de Citan staan ze uitstekend.



Ruimte genoeg

In tegenstelling tot bijvoorbeeld de eVito heeft de eCitan nog een ouderwetse versnellingspook en dat betekent een uitstulping boven de middenconsole waar deze geplaatst is. Logisch, gezien de technische gelijkenis met de Renault. Maar toch jammer, want dit had heel veel ruimte kunnen besparen. Desalniettemin voorziet de eCitan in talloze opbergmogelijkheden en bekerhouders, tot aan bagagebakken bovenin de cabine aan toe. Het maakt reizen in de Mercedes extra comfortabel, want niets is vervelender dan rondslingerende spullen. De stoelen uit het optionele zitcomfortpakket dragen zeker bij aan een prettige reis, want de zetels zijn goed te verstellen en bieden een prima ondersteuning. De passagiersstoel is in hoogte verstelbaar en zowel bestuurders als bijrijder hebben een lendensteun. Zo houd je het wel uit tot de volgende laadbeurt.

De eCitan is leverbaar in twee lengtematen, waarvan wij de kortste versie reden. Deze L1 biedt 2520 liter inhoud en de laadvloer heeft een lengte van 1,8 meter. De L2 doet daar natuurlijk een schepje bovenop en meet 3240 liter inhoud met een laadvloer van

Mercedes-Benz eCitan 45 kWh Pro L1

2,17 m lang. Welke versie je kiest, heeft ook gevolgen voor het nuttig laadvermogen. De L1 meet 450 kg nuttig laadvermogen, terwijl de 650 kg nuttig laadvermogen biedt. In perspectief, dat laatste in meer dan bijvoorbeeld een VW ID.Buzz biedt. De eCitan mag tot 1.450 kg trekken, dus als de laadruimte echt niet toereikend is, kun je een behoorlijke aanhangwagen meenemen. Enige nadeel is dat er geen aparte opbergruimte voor de laadkabel is. Waar bij andere bestelauto's de passagiersstoel nog wel eens een verborgen ruimte blijkt te hebben, is bij de Citan voor comfort gekozen. Je kunt de zitting niet opklappen en daarom ben je tot de laadruimte aangewezen om de laadkabel achter te laten.



Niet alleen voor de ZE-zone

De eCitan biedt een heel goed laadvermogen voor zijn segment, zeker als verlengde versie. Dat werd mede bereikt door het bescheiden batterijpakket van 45 kWh dat onder de laadvloer werd geplaatst. Het totaalgewicht van de Mercedes bleef beperkt tot 1.780 kg, hoewel dat nog steeds fors is voor een compacte bestelauto. De 122 pk sterke elektromotor weet echter prima raad met de eCitan en daardoor kun je heel

goed met het verkeer meekomen. Eigenlijk rijdt de auto het fijnste in de Eco-stand, waarin de vermogensafgifte net iets meer geleidelijk gaat en je 75 pk tot je beschikking hebt. Meer dan genoeg voor het dagelijkse gebruik en de auto is ook nog eens begrensd op 110 km/h per uur, zodat je niet in de verleiding komt het stroompedaal volledig in te trappen. Niet dat de reguliere topsnelheid van 132 km/h nu zo spectaculair is, maar bij die snelheid heeft de auto een bijna 30% hoger verbruik. En dat terwijl de actieradius van 284 km op papier niet direct verbluffend is, tegenover iets meer dan 300 km voor de Kangoo en bijna 350 km voor de compacte Stellantis-familie.

Maar daar staat tegenover dat de Mercedes een heel betrouwbare weergave van het rijbereik geeft, want we reden de auto in een periode dat het stelselmatig rond het vriespunt was en er bovendien flinke stormen over ons land trokken. We haalden toen zo'n 200 kilometer op een lading, terwijl je in de zomer moeiteloos boven de 250 km moet uitkomen. Niet overdreven veel, maar meer dan genoeg voor de gemiddelde ondernemer die in dit segment shopt. Bij de snellader haalden we meerdere keren een hoger laadvermogen dan de 75 kW die Mercedes zelf aangeeft bij de fabrieksspecificaties en zo kan je in iets meer dan een halfuur weer vrolijk verder. De Mercedes bewijst dat je niet alleen in de ZE-zones uit de voeten kunt, maar ook langere afstanden prima kunt afleggen.



Bestelauto van het jaar

De eCitan is een echte Mercedes en dat betekent een iets hogere vanafprijs dan een Kangoo of Townstar heeft. Zoals we al schreven is de standaarduitrusting best compleet, al moet je met name voor actieve veiligheidssystemen extra betalen. We hebben zelfs geen rijbaanhulp aan boord van de testauto, omdat de strengere eisen rondom de veiligheidsuitrusting van bestelauto's pas later dit jaar gelden. Vanaf dat moment zal de prijs van de Citan ook verder oplopen, omdat een aantal systemen zoals dodehoekhulp en een achteruitrijcamera dan standaard aanwezig moeten zijn en zo de kostprijs verder opdrijven. Geef je niets om dit soort systemen, dan is het raadzaam om voor de invoering van GSR2 nog even je slag te slaan. Neemt niet weg dat een aantal concurrenten nu al standaard een uitgebreider pakket assistentiesystemen aan boord heeft.

Als de elektrische Volkswagen Caddy er eenmaal is, heeft iedere bestelwagenfabrikant een compacte elektrische bestelauto. Genoeg keuze dus, waarin Mercedes vooral het verschil maakt voor de chauffeur. Die wordt echt in de watten gelegd met goede

Mercedes-Benz eCitan 45 kWh Pro L1

stoelen, uitstekende multimedia en heel veel rust aan boord. De technische specificaties zijn niet geweldig, maar het praktijkverbruik is beter dan dat je op basis van de papieren prestaties zou verwachten. De eCitan biedt bovendien een bruikbaar laadvermogen en een hoog trekvermogen. Goede eigenschappen dus en dat verklaart nog maar eens waarom de eCitan zich een jaar lang bestelauto van het jaar mag noemen.

Plus

- + Eigen uitstraling
- + Goed laadvermogen
- + Comfort en rust aan boord

Min

- Op details gedateerd interieur
- Standaard aanwezige veiligheidssystemen beperkt