



Wilbert Huls
11 november 2012

Kombi-deal

Mercedes-Benz is een merk dat kwaliteit ademt. In welke klasse je ook zoekende bent, de Stuttgarters hebben altijd een troef in handen die om de titel van het kwalitatief beste product meedingt. Behalve bij de Hochdachkombi's, of beter gezegd, de ludospaces. De Fransen zijn immers al jaren heer en meester op het gebied van bestelwagens die bedoeld zijn voor personenvervoer. Zodoende is het dus niet zo gek dat Mercedes-Benz zijn licht opstak bij Renault, ondanks het feit dat de fanboys wel even moesten slikken dat een grotendeels Franse auto de Mercedes-ster in de grille mocht dragen.



Bekende lijnen

Het werd letterlijk tegen ons gezegd door iemand die niet gehinderd wordt door enige automerkenkennis: "het lijkt wel een Peugeot". Ondanks dat deze auto niet afgeleid is van de Peugeot Partner, maar van de Renault Kangoo, is het wel een teken aan de wand dat zelfs deze persoon al het Franse gevoel kreeg bij de Citan. De gelijkenissen met de Kangoo zijn dan ook legio. Voornamelijk het front werd aangepast door de Duitsers, maar verder zien we dezelfde of slechts licht aangepaste lijnen. Toch moet gezegd worden dat Mercedes er een leuk neusje opgezet heeft, want dat valt nog niet mee bij een auto waar de ontwerpvrijheden erg beperkt worden door de vorm. Het zwarte, geperforeerde kunststof geeft de auto een stoere uitstraling, evenals de lijnen rond de mistlampen en de metalen sidebars. Zo oranje als deze Benz zijn we ze nog niet vaak tegengekomen en dat is niet verwonderlijk, want het is geen officiële optie. Het kentekenbewijs verraad dat we met een doodnormale zilveren wagen te maken hebben, die met een kleurrijke wrap zijn feestkleding had aangetrokken.



Karig, maar goed

Iedere auto moet vanuit een eigen perspectief bekeken worden, maar voor het interieur is het dan erg belangrijk welk standpunt je neemt. Zie je deze auto door de ogen van een trouwe Benzrijder, dan zal de sober- en karigheid vooral opvallen. Zien we de Citan Combi als een afgeleide van een bedrijfsauto "wat hij natuurlijk gewoon is" dan baren de gebruikte materialen en de afwerking juist opzien. Het leren stuur, het kunststof op het dashboard en de gebruikte stoffen op stoelen, deuren en middenarmsteun maken een uitstekende indruk. Misschien zijn we verwend geraakt bij Mercedes, maar we missen helaas toch zaken als een automatische airconditioning en een mooi afgewerkt audiosysteem. Nu is het bij een auto als deze natuurlijk wel prettig dat een klant relatief kaal kan instappen, aangezien kopers in dit segment toch vaak een wat minder groot wensenpakket hebben, maar het vervelende is dat de genoemde opties niet in luxere varianten beschikbaar zijn. Ook het dot-matrix boardcomputertje komt wat simpel over. Vervelend detail is dat het de enige klok in het interieur bevat, maar die niet gelijktijdig de ritinformatie kan tonen. Er zijn nog wel een paar interessante extra's te bestellen zoals parkeerhulp achter of cruise control, de

keuzelijst is echter beperkt.



Brede mogelijkheden

Dat de ruimte royaal is, laat zich raden, maar dat ervaar je als inzittende ook echt op iedere positie. De zithouding is op iedere plek vrij rechtop, zelfs met de stoel in de laagst mogelijke instelling. Aangezien de positie van het stuur, de versnellingspook en middenarmsteun daar allemaal op afgestemd zijn, zit de bestuurder erg ontspannen. Omdat de stoelen ook nog eens comfort en steun op een aangename manier samenbrengen, kunnen we ons voorstellen dat de Citan mensen met een kwetsbare rug erg kan behagen. Het enige dat stoort in de ergonomie is de positie van de stengel voor de richtingaanwijzers – en dus bij Mercedes-Benz direct ook de ruitenwissers. Die zit vervelend laag achter het stuur, waardoor je echt moet reiken met je vingers. Achterin zorgen drie volwaardige stoelen voor drie dito plaatsen, dus geen zielig driekwart-plaatsje voor de persoon in het midden. De ruimte is immens, zodanig dat zelfs grote kinderen zonder problemen de wave kunnen inzetten. Met de schuifdeuren is de instap ook nog eens uiterst gemakkelijk. In onze testwagen bevond zich achterin



Mercedes-Benz Citan Combi 109 CDI Ambiente

een sloot van ruimte, maar met de onlangs aangekondigde Citan Crewbus komt de mogelijkheid om nog daar twee extra stoelen te krijgen. Wel heb je dan te maken met de extra lange Citan, waar wij met een "gewoon lange"™ versie op pad waren. Interessant gegeven voor een selecte doelgroep is nog dat de Citan geschikt gemaakt kan worden voor rolstoelvervoer. Een beetje cliché voor dit merk wellicht, maar in combinatie met de praktische vervoersmogelijkheden lijkt de Citan in ieder geval voor de taxibranche een wagen om op het lijstje te zetten. Zonder de grootte van een Vito of aanstaande V-Klasse te hebben, zijn de mogelijkheden al wel direct heel breed.



CDI = dCi

Onze testwagen was de zogenoemde 109 CDI. In het motorenaanbod hebben we dan de middelste te pakken uit het dieselschap. De 108 CDI legt minder vermogen op de plank, terwijl de 111 CDI er juist een schepje bovenop doet. Tot voor kort waren er in ons land geen benzineversies leverbaar. Dat leek wel een smetje op de potentie in de particuliere markt, maar afgelopen maand kwam de mededeling dat de Citan ook leverbaar wordt met een 1.2 benzinemotor die 112 pk levert. Wanneer we de



aanduiding op de achterklep een beetje husselen, komen we bij de oorspronkelijke naam van onze testmotor uit. We kennen hem namelijk beter als de 90 dCi, zoals we die eerder tegenkwamen in de Renault Captur en Clio Estate. In de Citan voldoet hij prima. Met name het gemak waarmee hij de acceleratie inzet, terwijl je al in een hoog verzet zit, valt op. Het geluidsniveau van het blok is enigszins beperkt, maar het wordt op de snelweg wel wat meer, evenals de rijwind in open gebied. Echt storend wordt het niet, maar je zou bij 120 km/h wel graag nog een keer willen doorschakelen. Naast de hele Renault-aandrijflijn, hebben de Duitsers toch nog wat eigen techniek aangebracht in het onderstel met wat stuggere dempers en kortere veren. Het maakt dat je je ook in het bochtenwerk nog "in control" voelt, ondanks de hoge koets.

Alle in Nederland verkrijgbare modellen zitten in de 20% bijtelling. Nog eventjes tenminste, want met de huidige specificaties is dat feest per 1 januari aanstaande voorbij. Die belastingkorting is er natuurlijk niet voor niks, het betekent dat de uitstoot en het verbruik dus redelijk beperkt is. Dat kunnen we helemaal beamen, want van ons testgemiddelde van 4,6 liter diesel per 100 kilometer stonden we echt te kijken. Een auto van dit formaat heeft nu eenmaal flink met de elementen te stellen. Mercedes-Benz geeft de BlueEfficiency-techniek de credits, maar de eerlijkheid gebied te zeggen dat de Citan en Kangoo op papier precies dezelfde waarden op de plank legt.



Concurrerende prijs

De Vito wordt gebracht met de slogan "De Mercedes onder de busjes"™, waarmee het merk gebruik maakt van het aanzien van de ster. Een soortgelijke slogan zal voor de Citan niet snel gebruikt worden, daarvoor zit er simpelweg teveel Frans bloed in de auto. Toch weet Mercedes er met de nieuwe neus, het eigen interieur en wat lichte technische aanpassingen een Benz-sausje overheen te gieten. Gelukkig voldoet de aandrijflijn meer dan prima, zowel in prestaties als verbruik. Ondanks de spaarzame uitrusting, geeft het interieur een goede kwalitatieve indruk. Het meest bijzondere "in het licht van de traditionele verhoudingen tussen Mercedes-Benz en Renault" is toch wel de prijs. De instapprijs van de Duitse versie ligt namelijk per motorisering namelijk zo'n 1.000 euro lager. De nauwkeurige vergelijker zal opmerken dat Renault een paar extra's standaard meelevert, maar dat kan andersom weer niet gezegd worden over een aantal actieve veiligheidssystemen die altijd op de Citan zitten. Voor 27.490 euro staat het onderwerp van dit verhaal op jouw naam. Enkel de Dacia Dokker "overigens met exact dezelfde motor" gaat ruim onder die prijs over toonbank, maar dan is de resterende techniek die van de vorige Kangoo. Die prijs



Mercedes-Benz Citan Combi 109 CDI Ambiente

is inclusief belastingen, want zonder is er slechts net aan 18 mille vereist. Uiteraard zit die glimmende ster standaard in de grille en daarvan hoef je niemand te vertellen wat die inhoudt.

Plus

- + Zeeën van ruimte
- + Verbruik
- + Concurrerende prijs

Min

- Beperkte optiemogelijkheden
- Stuurstengel te laag
- Geen 100% Benz