



CHRISTER ANDERSSON

Styvare fjädring/dämpning och kortare fjädringsväg ger Citan bättre egenskaper på vägen än tidigare alltför mjuka Renault Kangoo.

Byggaren provar Mercedes Citan 109 CDI Lång

Nya Citan och Kangoo lika

Mercedes Citan har kommit till Sverige, med en iögonfallande bamsesjärna i fronten. I övrigt så gott som tekniskt identisk med Renault Kangoo. Bortsett från fjädringen.

Originalet till Mercedes Citan är en cirka 5 000 kronor billigare Renault Kangoo. Varför då välja kopian? Ett argument är en styvare fjädring/dämpning med kortare fjädringsväg som ger stabilare egenskaper och bättre lasttålighet. Men, i dagarna visas även Kangoo med helt ny front och enligt utsago förbättrad fjädring/dämpning.

Citan byggs i franska Maubeuge i tre storlekar kallade Kompakt, Lång och Extralång. Lastvolymerna är 2,4, 3,1 och 3,8 kubikmeter. En femsitsig version med flyttbart lastförskjutningsskydd säljs under namnet Mixto. Släpvagnsvikten är 1 050 kilo för samtliga.

Renault-dieseln är på 1 461 kubikcenti-

meter. Effekterna är 55 kilowatt (75 hästkrafter) och 66 kilowatt (90 hästkrafter). En motor på 81 kilowatt (110 hästkrafter) kommer senare. Femväxlade lådor i de två första, sexväxlade i den senare. Ingen automat eller växlingsautomatik.

På sikt kommer en intressant bensinmotor på 1 192 kubikcentimeter som ger 84 kilowatt (114 hästkrafter). Vi har provkört

den i Renaults lågprisbil Dacia Dokker. (Byggaren Nr 4-2013).

Vi saknar skydd mot P-skador på den lackade stötfångaren fram, något bättre bak. Mattsvarta avbärarlistor på sidorna. Reservhjulet hänger bakom bakaxeln. Det är förberett för lastbärare på taket.

Inredning i mattsvart plast med apelsinskalsyta mot reflexer. Lättrenjordgummimatta på golvet. Mellanväggen är klädd med grå nålfilt samt har en tonad genomsiktsruta. Mercedes försöker sätta sin egen prägel på inredningen, vi föredrar den nya Kangoo-versionen. Den

plus & minus

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| + Bra fjädring/dämpning | - Felplacerat ljus/blinkersreglage |
| + Antispinn/antispladd standard | - Hög ljudnivå |
| + God åkkomfort | - Ej strålkastarspolning |
| + I stort komfortabel förarmiljö | - Eftersatt passagerarsäkerhet |
| + Snål motor | - Bakdörrarna låser ej i 180 grader |
| + God sikt | - Få förvaringsfack. |
| | - Arbetsbord saknas |
| | - Små lastsäkringsögglor |
| | - Ej automat |

Riktigt bra!

Riktigt dåligt!



CHRISTER ANDERSSON

Tre kubikmeter lastutrymme, åtkomligt via asymmetriskt öppnande dörrar vilka låser i 90- men inte i 180 grader. Sex små lastsäkringsöglor.

Mercedes Citan 109 CDI Lång

Pris, inkl. moms: Mercedes Citan 109 CDI Lång. 187 000 kr. Vårt ex, 214 900 kr.

Garantier: Nybil, 2 år. Rost, 12 år Lack, nej. Elektronik, nej. Vagnskada, nej. Mobilo Van, förnyas vid varje service och innebär att "mobiliteten" förnyas upp till 30 år. Ett slags vägassistans.

Motor: Turbodiesel med Common rail-insprutning. Partikelfilter. Rak 4 cyl. 8 vent. En överliggande kamaxel. 1 461 cm³. Max effekt 66 kW/90 hk vid 4 000 v/min. Max vridmoment 200 Nm vid 1 750–3 000 v/min. Miljö Euro 5. Koldioxidutsläpp, 126 g/km.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 4,8 l/100 km. Landsvägskörning 4,5 l/100 km. Stadskörning 5,6 l/100 km. Byggarens snittförbrukning med maxlast ca 5,6 l/100 km. Något mindre med tom bil. Bränsletank, 60 l.

Prestanda: 0–100 km/tim, ca 13,3 sek. Full last, ca 17,5 sek. Toppfart 160 km/tim.

Längd/bredd/höjd/axelavstånd: 432,1/182,9 (213,8)/180,5/269,7 cm.

Lastvolym: 3,1 m³.

Tjänstevikt/maxlast/slöp: 1 436/664/1 050 kg.

som tvillingar

hårda och väl skålade förarstolen är höjbar. Ryggstödslutningen är inte steglös. Skjutmånen räcker inte för storvuxna.

Instrumenten är tydliga och överskådliga. Infälld i hastighetsmätaren finns en färdator. Radion är standard. Den korta växelspaken har lättfunna lägen. En växlingsindikator är för liten och svåravläst.

Mercedes har ett enhetsreglage till vänster under ratten för ljusomkoppling/blinkers/torkare/spolning. Felplacerat. Man tvingas släppa ratten för manövrering. Övriga reglage och tangenter är välplacerade, om än något utspridda. Värmen



CHRISTER ANDERSSON

och ventilationen är effektiv, men kommer långsamt. AC är standard men inte tillsatsvärme.

Det finns små kartfack i dörrarna samt ett icke låsbart handskfack. En hylla i taket över vindrutans avgränsas på mitten av en "låda" som är öppen bakåt mot skåp-utrymmet för långa redskap. En konsol mellan sätena med förvaringsfack och armstöd ingår i ett "komfortpaket". Vi saknar ett arbetsbord på baksidan av passagerarstolens ryggstöd.

Säkerheten är eftersatt. Förarkrockkudde är standard men tillval på passagerarsidan, liksom sidokrockkuddar. Akustisk bältesvarning enbart på förarplatsen.

Sikten är bra framåt och åt sidorna men triangeln i vindrutestolparnas nederkant kan skymma. Backspeglarna är bra men vi saknar en panoramaspegel i botten. Vindrutetorkarna lämnar cirka fem centimeter osvept till vänster. Solskydden är för korta för sidoljus.

Det är trångt runt den tvärställda die-

Mercedes har sin egen formgivning på instrumentpanelen och sin egen ratt. Ljus/blinkersreglaget till vänster under ratten är felplacerat.

seln, men alla kontroller och vätskepåfyllningar är väl markerade och åtkomliga. Lampbyten låter sig göras. En stänkplåt av plast under motorn.

Skåpets sidohängda bakdörrar låser i 90 graders öppning men inte i 180. Sidodörr på höger sida där komfortmellanväggen stjälar 18 cm av öppningen. Tillvals-inredning av plywood på väggar och golv. Hjulhusen är plastklädda och det finns sex små lastsäkringsöglor.

På vägen är Citan jämbördig med Renault Kangoo, dock med ett plus för den förstärkta fjädringens stabilare egenskaper, främst med maxlast. Antispinn- och antisladd är standard.

Vi mätte upp höga 72 decibel vid 110 kilometer i timmen på fyran- och femman vid ca 3 700 respektive 2 800 varv. Främst vägbuller. Vid 90 kilometer i timmen låg bullret på 69 decibel på fyran och femman och vid 70 på 66 på femman och 67 på fyran. Bränsleförbrukningen är trevligt låg. Vårt snitt med 664 kilo i lasten låg på 5,6 liter per 100 kilometer.

Christer Andersson