

DER NEUE CITAN IST EIN ECHTER MERCEDES GEWORDEN:

Interview mit Dirk Hipp



Mit dem Chefentwickler für die kleinen Transporter und dem strategischen Projektleiter Citan bei Mercedes-Benz sprachen wir bei der Fahrvorstellung in Hamburg. In unserer letzten Ausgabe von Computern im Handwerk haben wir ein erstes Bild vom neuen Mercedes-Benz Citan gezeigt, der wie sein Vorgänger in Kooperation mit Renault entwickelt und gebaut wird | VON GUNDO SANDERS

CiH: Herr Hipp, wie lange, müssen sich unsere Leser vorstellen, wurde an diesem neuen Citan gearbeitet, bis er jetzt im Herbst 2021 auf den Markt kommt?

Hipp: Die Entwicklung eines Autos braucht Zeit, der Produktentstehungsprozess zieht sich tatsächlich über mehrere Jahre von der Entscheidung bis zum ersten Fahrzeug, welches vom Band rollt.

Wie haben Sie es geschafft, daß hier in der zweiten Generation so viel mehr Mercedes-DNA enthalten ist?

„ Beim ersten Citan sind wir am Ende des Produktentstehungsprozesses eingestiegen – was die Integration von Mercedes-DNA nicht unbedingt erleichtert. Beim jetzt neuen Citan haben wir den Produktentstehungsprozess gemeinsam mit unserem Partner gestartet, quasi gemeinsam auf einem weißen Blatt Papier – das hat schließlich dazu geführt, daß der neue Citan ein echter Mercedes geworden ist.

Wo wird der Citan gebaut?

„ Im nordfranzösischen Maubeuge nahe der belgischen Grenze im dortigen Werk unseres Kooperationspartners.

Gibt es eigene Linien für den Citan oder wird er zusammen mit seinem Cousin auf denselben Linien produziert?

„ Die vollautomatische Auslegung dieses modernen Werks erlaubt die gemeinsame Produktion beider Modelle in den unterschiedlichen Varianten (Länge, Antrieb, Farbe, Ausstattung, Länderspezifikationen, etwa Rechts- oder Linkslenker und noch mehr) auf denselben Bändern.

Wie muß man sich so eine vollautomatische Fabrikation vorstellen, und sind dann noch sogenannte „Montagsautos“ denkbar?

„ Der Automatisierungsgrad der Fabrik und die Endkontrolle stellen sicher, daß alle Fahrzeuge den Mercedes-Benz-Standards entsprechen.

Wo sehen Sie denn die Mercedes-DNA im neuen Citan besonders deutlich?

„ Unsere Markenidentität fängt natürlich beim Design, den typischen Fronten mit Kühlergrill und dem Zentral-Stern an. Darüber hinaus sind natürlich der Sitzkomfort, die Assistenzsysteme, unser MBUX (Anm. d. Red.: Das Kommunikations- und Entertainment-Modul), die Materialien und Oberflächen wichtig. Ein intuitives Zuhausegefühl nach dem Motto „Welcome home!“ war und ist unser Anspruch, der Kunde soll und wird merken, daß er in einem Mercedes sitzt!

Foto: Sanders



Die typische Mercedes-DNA beginnt schon optisch mit dem Charakter, etwa bei der typischen Front mit Stern und Kühlergrill, auch beim neuen Citan.



Demnächst auf immer mehr Baustellen zu sehen – der neue Citan von Mercedes-Benz.

» Was hat sich beim neuen Citan darüber hinaus noch verbessert?

„Sicherheit ist natürlich ein ganz wichtiges Thema! So bieten wir sechs Airbags serienmäßig im Kastenwagen bzw. sieben Airbags im Citan Tourer sowie diverse Fahrerassistenzsysteme. Aber auch Funktionalität war uns ein wichtiges Anliegen: Der neue Citan ist zum Beispiel 6 cm im Laderaum länger als das Vorgängermodell, damit hat das Fahrzeug nach dem von uns verwendeten VDA-Meßverfahren mit kleinen Schaumstoffwürfeln bis zu 2,9 m³ Laderaum. Außerdem gibt es zwischen den Radkästen jetzt 20 mm mehr Luft, was beim Beladen mit einer Europalette mehr Bewegungsfreiheit gibt.“

Von der statischen Weltpremiere erinnern wir uns an Radkappen in Aluoptik auf Stahlfelgen. Was hat es damit auf sich?

„Der Markt der kleinen Vans ist ausgesprochen preissensibel. Die Zierradkappen in Aluoptik vereinen beide Welten im sog. „Designrad“ mit einem attraktiven Preis, und sind daher auch für gewerbliche Einsatzzwecke bestens geeignet, um das Fahrzeug optisch aufzuwerten.“

Der Citan als Werkzeug bzw. Arbeitsgerät – was ist da für Handwerker wichtig?

„Handwerker brauchen ein funktionales, praktisches und verlässliches Fahrzeug – das bieten wir ihnen mit den verschiedenen Aufbauvarianten und Ausstattungsoptionen. So wird es beispielsweise auch den neuen Citan als Mixto geben, als variable Doppelkabine mit umklappbarer zweiter Sitzbank, die bei weniger Sitzbedarf dann den Laderaum größer werden läßt.“

Foto oben: Sanders

Auch die Verlängerung der Lademöglichkeiten bis in den Beifahrerfußraum mit klappbarem Schutzgitter für den Fahrersitz auch rechts gehört weiter dazu. Und wir haben zwei verschiedene Formen der Anhängerkupplung – starr oder auch abnehmbar. Die Anhängelast kann bis zu 1.500 kg betragen. Neben der normalen, festen Anhängerkupplung ist auch eine Version mit tief platziertem Kugelkopf erhältlich. Damit lassen sich die hinteren Türen mit angekuppeltem Anhänger noch besser öffnen.

Sie betonen so deutlich den Unterschied zwischen gewerblich und als PKW beim Citan, warum?

„Der Citan Tourer, den Sie mit der PKW-Variante des Citan ansprechen, ist für die gewerbliche Personenbeförderung gedacht, wie den Transport der Baustellencrew oder den Shuttle-Service. Mit der T-Klasse, die im ersten Halbjahr 2022 kommt, wird es ein privat positioniertes Pkw-Modell geben; das können sich ihre Leser wie bei Vito und V-Klasse vorstellen.“

Wird es auch einen Allradantrieb im Citan geben?

„Das ist Stand heute nicht vorgesehen.“

Wir hatten Anfang Oktober die Möglichkeit, uns selbst ein Bild vom Auto und seinen Fahreigenschaften zu machen und können die DNA-Merkmale bestätigen! Jetzt gibt es die Länge L1 mit Benzin- oder Dieselmotoren und einem Schaltgetriebe. Was wird noch kommen beim Citan?

„Natürlich haben wir ein automatisches Getriebe vorgesehen, das als Doppelkupplungsgetriebe ab dem zweiten Quartal 2022 lieferbar“



Die Aluradablen für Stahlfelgen machen den Citan flott und günstig.

sein wird. Die längere Variante des Citan wird ab dem zweiten Halbjahr 2022 zur Verfügung stehen. Und dann werden wir auch die rein batterieelektrische Variante, den eCitan, haben und damit alle unsere drei Transporterreihen (Citan, Vito und Sprinter) auch mit rein elektrischem Antrieb anbieten.

Beim Hochlauf auch in einem so modernen Werk wie Maubeuge ist es wichtig, daß nicht alles auf einmal startet, sondern Schritt für Schritt weitere Varianten hinzukommen. <<



Dirk Hipp ist Chefentwickler für die kleinen Transporter und strategischer Projektleiter Citan bei Mercedes-Benz.

Foto: Mercedes-Benz

„Handwerker brauchen ein funktionales, praktisches und verlässliches Fahrzeug ...“