

Kleinster Elektro-Stern

Für emissionsfreie Transporte durch die Stadt hat Mercedes-Benz den wendigen Elektro-Van eCitan im Programm. Wir gehen mit dem Stromer auf die Testrunde.



Fotos: VerkehrsRundschau/Jan Burgdorf

Der Technik-„Spender“ Renault Kangoo Rapid ist optisch noch gut erkennbar.

Auch wenn ein Stern darauf prangt, stammen die Gene aus Frankreich. Nicht nur beim Mercedes-Benz Citan ist dies der Fall, denn der Stuttgarter Hersteller arbeitet auch bei den kleinen Motoren im Pkw-Bereich mit Renault zusammen. Die vollelektrische Variante „eCitan“ macht da keine Ausnahme.

Die technische Basis übernimmt man vom Zwillingbruder Renault Kangoo Rapid E-Tech Electric und zielt vor allem auf innerstädtische Lieferverkehre. Kunden, die hier tätig sind, dürften mit der Power, die in der netto 45 kWh großen Lithium-Ionen-Batterie steckt, wahrscheinlich keine Pro-

bleme haben. Wer allerdings Kilometer machen muss, sollte Vorsicht walten lassen und vielleicht doch einen Citan mit Dieselmotor in Erwägung ziehen. 260 Kilometer weist die Reichweitenanzeige im Bordcomputer nach dem Laden auf 100 Prozent vor unserem Start auf die Testrunde aus. Ein Wert, der sich auf der Autobahn schnell nach unten korrigiert, die abgeregelte Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h sollte dabei besser ein theoretischer Wert bleiben.

Und mit dem Nachladen unterwegs ist es auch so eine Sache. An der Schnellladesäule fließen im besten Fall 75 kW durchs Kabel, sofern man

den optionalen DC-Lader mitbestellt hat (914 Euro). Dann vergehen laut Werksangabe knapp 40 Minuten, bis der Ladestand von 10 Prozent wieder auf 80 geklettert ist. Zeit, die in die Disposition einzuplanen ist.

Im kilometerarmen Stadtverkehr sollte das weniger ein Problem sein, hier dürfte es in der Mehrzahl der Fälle genügen, den eCitan an der heimischen Wallbox über Nacht mit 11 oder optional 22 kW (290 Euro) aufzuladen.

Im Stadtverkehr zu Hause

Überhaupt fühlt sich der kleinste Stromer im Daimler-Van-Portfolio im



1 Passabel zu bedienende Lenkradtasten **2** Ladeanschluss mittig an der Front **3** Kloßiger, wenig praktischer Wählhebel **4** Zwei Paletten passen in den Laderaum **5** Übersichtliches Cockpit mit viel Hartplastik

Mercedes-Benz eCitan Base

Preis ab 26.322 €

Fremderregter Synchron-E-Motor | 90 kW/122 PS | 245 Nm
Frontantrieb | 130 km/h

Akku 45 kWh (netto)

Laden AC 11 kW (Option 22 kW)
DC 75 kW (Option, 914 €)

Testrunde 18,4 kWh/100 km

Reichweite 290 Kilometer

Maße 4.498 x 1.859 x 1.819 mm
Radstand 2.716 m

Ladevolumen 2,9 m³

zul. Gesamtgewicht 2.230 kg
Leergewicht (gewogen) 1.795 kg

Nutzlast 435 kg

Anhängelast 1.450 kg

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Stadtverkehr am wohlsten. Der knapp 4,5 Meter kurze Transporter zwingt sich mit seinem 2.716-Millimeter-Radstand auch durch kleinste Lücken oder zieht bei Bedarf 11,2 Meter enge Kreise. Trotzdem passen bis zu zwei Europaletten in den 2,9 Kubikmeter großen Laderaum. Die dürfen beim Testfahrzeug zusammen allerdings nicht mehr als 435 Kilogramm wiegen, um das Gesamtgewicht des eCitan im legalen Rahmen zu halten.

Jenseits der serienmäßigen Trennwand wird das Ambiente, wie bei jedem Kastenwagen, von pflegeleichtem Hartplastik dominiert. Die Bedienung des eCitan erschließt sich auch Elektro-Neulingen schnell. Als etwas unglückliche Lösung erachten wir allerdings den klobigen, offensichtlich vom Automatik-Verbrenner übernommenen Hebel, über den Fahrtrichtung und Rekuperationsstärke angewählt werden. Für Letztere stehen drei Stufen bereit, um dort hin zu gelangen, muss man den Hebel erst umständlich nach rechts und

dann wahlweise nach oben oder unten drücken. Was sich bei Nachtfahrten umso schwieriger gestaltet, da die Schaltkonsole in Gänze unbeleuchtet ist. Da lässt man den Hebel am besten einfach auf D und löst die Rekuperation über das Bremspedal aus.

Motorisch hat man zu keinem Zeitpunkt das Gefühl, mehr Leistung zu benötigen, die fremderregte Synchronmaschine lässt im Peak 122 PS und 245 Newtonmeter Drehmoment auf die Vorderräder los, mehr als genug, um souverän im Verkehr mitzuschwimmen. Einen übertriebenen Stromkonsum muss man dabei nicht befürchten, die VR-Testrunde quitiert der „Schwabe“ mit 18,4 kWh/100 km.

Die Preise für einen eCitan in absoluter Basisausstattung starten bei 26.322 Euro. Wer mehr Laderaum benötigt, kann zur verlängerten L2-Karosserievariante (4.922 mm) greifen, die laut Mercedes-Konfigurator knapp 1.300 Euro teurer kommt und zudem rund 200 Kilogramm mehr zuladen darf.

Jan Burgdorf