

ALTAS CAPACIDADES DE TRABAJO



Consumo medio de gasoil
5,8 L/100 km

Consumo urbano
6,4 L/100 km

Consumo interurbano
5,1 L/100 km

Hoy os traemos a nuestro banco de pruebas un recién llegado al extenso catálogo de vehículos comerciales de Mercedes Benz: la nueva Citan, que tras una primera generación de entrada al segmento más ligero, muestra ahora personalidad propia y reivindica su pertenencia por derecho a la familia de la estrella.

Para nuestra toma de contacto disponemos de una versión furgón (de momento están disponibles las versiones furgón y Tourer) de paso largo y animada por un motor diésel de cuatro cilindros (OM 608) en un escalón de potencia de 95CV, (por encima la gama diésel acaba en los 116 CV). Lo primero que hay que reseñar en esta Citan es el cambio radical de diseño que ha sufrido en sus líneas exteriores, con una parte frontal característica de Mercedes-Benz, donde la parrilla del radiador con las tres lamas dobles y la estrella central pone visualmente de manifiesto la relación de la furgoneta con sus hermanas, Vito y Sprinter. Tanto el furgón como la Tourer se ofrecen en las líneas de equipamiento BASE y PRO, ésta última es la que tenemos hoy y combina un diseño representativo con funcionalidad adicional. Estéticamente las diferencias son pocas,

pues se circunscriben a los tiradores y la cubierta del listón de la puerta corredera, están pintados en el color de la carrocería. Ahora bien, en el aspecto funcional si que hay diferencias importantes, empezando por la iluminación interior y del espacio de carga, equipado con suelo de plástico con tecnología LED y, sobre todo, que se incluye

Interior

Sin olvidar su carácter profesional, lo cierto es que el interior de este vehículo a primera vista, ya nos da sensación de comodidad y buen acabado, tanto por la calidad percibida de los materiales como por el espacio interior.

Buen puesto de conducción en el que disponemos de los reglajes en altura y longitudi-

este vehículo es el volante multifunción, muy completo e intuitivo e incorpora todos los controles necesarios para no tener que apartar la vista de la carretera, manejando tanto los asistentes de conducción principales (limitador, control de crucero, etc) como toda la información y entretenimiento que nos ofrece el sistema de Mercedes. Todo este ecosistema se basa en el MBUX (Mercedes-Benz User Experience) que nos permite experimentar el sistema multimedia de forma totalmente nueva en el vehículo. Esto incluye múltiples funciones y posibilidades de conectarse en red, así como diversas formas de manejar tu sistema multimedia.

A toda esta información, tanto de servicio como de entretenimiento se accede a través de una pantalla táctil de alta resolución y diagonal de 17,8 cm (7 pulgadas), que también podemos manejar desde las teclas del volante multifunción.

La versión furgón de carga se ofrece con cinco motorizaciones distintas, tres diésel de 75, 95 y 116 CV y dos gasolina de 102 y 131 CV. Todos ellos, cumplen las normativas de gases de escape Euro 6d.

también puerta corredera derecha, asiento del conductor ajustable en altura, aire acondicionado y elevación eléctrica en la parte delantera con función de confort. La diferencia es importante y dependiendo del uso que le vayamos a dar merecerá la pena gastarse algo más de dinero.

nal del asiento (con suficiente espacio trasero, algo que en algunos modelos de furgón con panel echamos en falta), lo que unido al ajuste de la columna de dirección, nos permite encontrar una postura bastante relajada de conducción.

Uno de los aspectos más destacados, a nuestro juicio, de

Zona de carga

La zona de carga de esta nueva Citan tampoco se queda atrás, pues contamos con un acceso fácil y práctico y un espacio de carga voluminoso y bien acabado. Vayamos por partes; La capacidad de carga de la Citan furgón es de hasta 2,9m³ y la carga máxima es de 935kg. La longitud del espacio de carga es de 3,05mts, con el panel separador flexible y la altura se eleva hasta los 1.059 mm.

La entrada a la zona de carga por la parte trasera, se realiza mediante dos puertas asimétricas que pueden bloquearse en posición de 90 grados y abrirse hasta a 180 grados hacia el lateral, mientras que la altura libre al suelo está a tan sólo 59 centímetros, lo que sin duda va a facilitar las

de cuatro cilindros (OM 608) que comparte muchas de sus características básicas con la familia de vehículos compactos de Mercedes-Benz. Entre sus componentes tecnológicos, se incluyen el turbocompresor integrado en el colector de escape con turbina de geometría variable. Esta se regula por medio de un actuador eléctrico, y el resultado es una respuesta más espontánea de la sobrealimentación en comparación con la activación neumática convencional.

La versión de carga se ofrece con cinco motorizaciones distintas, tres diésel de 75, 95 y 116 CV y dos gasolina de 102 y 131 CV. Todos ellos, cumplen las normativas de gases de escape Euro 6d.

En marcha, estos motores de-

En carretera es capaz de mantener una buena velocidad de cruce en cualquier tipo de carretera y perfil, con marchas largas, lo que nos permite promediar unos muy buenos consumos a lo largo de la ruta.

operaciones de carga y descarga de objetos que tantas veces repetimos al cabo del día. También disponemos de, en nuestro caso, una puerta corredera a la derecha (ambas se ofrecen en opción) de dimensiones generosas, para tratarse de un vehículo de este segmento.

La versión que hoy manejamos cuenta con seis argollas de sujeción certificadas según ISO. En el furgón, a estas se añaden, dependiendo del equipamiento, seis argollas en la pared lateral. Con ellas pueden atornillarse también listones de sujeción a las roscas de la carrocería.

Motores OM 608

Para animar este vehículo, Mercedes ha contado en esta ocasión con el motor diésel

muestran mucho brío, aunque hay que decir que esta prueba se realizó con el vehículo vacío. Aún así, la respuesta es bastante ágil, mostrando todo su potencial al alcanzar las 1.100 rpm, ya que por debajo de estas revoluciones le cuesta alcanzar el par. No obstante, con una conducción suave y sin abusar del acelerador, podemos manejarnos bastante bien en ciudad sin necesidad de abusar del cambio de seis velocidades que acompaña esta versión de 95 CV.

En carretera, sin embargo la cosa cambia, pues es capaz de mantener una buena velocidad de cruce en cualquier tipo de carretera y perfil, manteniéndonos en el rango más alto de marcha, lo que nos permite promediar unos muy

INTERIOR

Citan ofrece un buen puesto de conducción en el que disponemos de los reglajes en altura y longitudinal del asiento (con suficiente espacio trasero, algo que en algunos modelos de furgón con panel echamos en falta), lo que unido al ajuste de la columna de dirección, nos permite encontrar una postura bastante relajada de conducción.



ZONA DE CARGA

La entrada a la zona de carga por la parte trasera, se realiza mediante dos puertas asimétricas que pueden bloquearse en posición de 90 grados y abrirse hasta a 180 grados hacia el lateral, mientras que la altura libre al suelo está a tan sólo 59 centímetros, lo que sin duda va a facilitar las operaciones de carga y descarga de objetos que tantas veces repetimos al día.



SEGURIDAD OPCIONAL



En el capítulo de seguridad, hay que decir, que, si bien Mercedes Benz dispone de un amplio catálogo de asistentes a la conducción en este vehículo, la mayoría de ellos se ofrecen de serie en las versiones Tourer de Citan, pero son opcionales en el furgón. De hecho, en nuestro caso, además de los clásicos control de crucero y limitador de velocidad, el catálogo de asistentes o iba más allá. Eso sí, contamos obviamente con los sistemas ABS y ESP legalmente requeridos, a los que se unen de serie, entre otros, la ayuda para la puesta en marcha Hill Start Assist, el asistente para viento lateral, la advertencia de cansancio ATTENTION ASSIST, así como del Sistema llamada de Emergencia de Mercedes-Benz.

Mención aparte en este capítulo merece el Paquete de aparcamiento que si llevaba nuestra unidad: la ayuda activa para aparcar con PARKTRONIC no solo es capaz de encontrar aparcamientos disponibles, sino que además ayuda a aparcar y des- aparcar. Para ello, proporciona asistencia a la dirección. En huecos para aparcar en batería, el sistema puede aparcar hacia delante y marcha atrás; en huecos para aparcar en línea, puede aparcar marcha atrás. Eso sí, disponer de este "lujo" nos va a costar sumar al precio los 930 euros que vale. Ahí que decida cada cual lo que quiere gastarse.

VOLANTE

El volante multifunción que incorpora Citan nos permite controlar prácticamente todas las funcionalidades y ajustes de marcha del vehículo, así como todo lo relativo a infoentretenimiento, tanto en la pantalla central como en la pantalla táctil del salpicadero.



COLUMNA CENTRAL

Está dominada por la pantalla táctil de alta resolución y diagonal de 17,8 cm (7 pulgadas), que también podemos manejar desde las teclas del volante multifunción. Por debajo tenemos una regleta con los mandos para accionar tanto el Start/Stop, el asistente de aparcamiento y, en este caso, el ajuste de los asientos calefactables.



buenos consumos a lo largo de la ruta. De hecho, en el cómputo general de la prueba, hemos obtenido un consumo medio de 5,8 litros a los 100 km, que no están nada mal, teniendo en cuenta que hemos rodado bastantes kilómetros en terreno urbano, donde el start&stop cumple su función sin problemas. El comportamiento dinámico también es notable pese al centro de gravedad más ele-

toria.

En definitiva estamos ante una buena opción para muchos profesionales que necesitan un vehículo de transporte que conjuga a la perfección una gran capacidad de carga en dimensiones reducidas que nos faciliten el tráfico por entornos urbanos, en los que, además disponemos de un vehículo que responde con soltura y eficiencia, dejando un consumo reducido y un

La capacidad de carga de la Citan furgón es de hasta 2,9m³ y la carga máxima es de 935kg. La longitud del espacio de carga es de 3,05mts, con el panel separador flexible y la altura se eleva hasta los 1.059 mm.

vado que un turismo, lo cual no nos impide manejarnos con total confianza en carreteras reviradas, pues la sensación de estabilidad nos da bastante seguridad. Por poner un pero, diremos que el tacto de la dirección nos pareció algo blanda, sobre todo al circular en autopista, donde un mayor endurecimiento progresivo nos aportaría una sensación más firme de control de la trayec-

confort más que notable. Eso sí, el precio es quizás su mayor inconveniente, pues esta versión tiene un precio de 19.086 €, a los que habrá que sumar los paquetes opcionales como el de navegación (1.120 €), el de aparcamiento (930 €), el Tempomat (300 €) o el acabado PRO de esta versión que elevan el precio de adquisición hasta los 25.823 €, sin descuentos de ningún tipo. ■



WWW.EMPLEO.AUTONOMOSEN Ruta.COM

¡¡MÁS DE 500 OFERTAS DE EMPLEO PUBLICADAS EN 2021!!

- ▶ Más de 150 empresas han confiado en nosotros para encontrar conductores.
- ▶ Más del 80% de los conductores han encontrado o mejorado sus condiciones de trabajo.

¡Trabajamos para que no te pares!



**Entra en WWW.EMPLEO.AUTONOMOSEN Ruta.COM
y publica tu oferta o demanda de empleo**