



Individuell gestaltete Karosserie, gelungene Proportionen, Marken-grill in Wagenfarbe: der neue Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer

Das Herz eines Boxers

Kompakter Motor, großes Herz: Der neue Peugeot Boxer überzeugt in vielerlei Hinsicht.

Leise schnurrt der Diesel unter der knapp geschnittenen Motorhaube. Geschmeidig und in gepflegter Gangart zieht der Vierzylinder durch das kritische Drehzahlfeld zwischen 1.000 und 2.000 Touren. Wo andere Diesel laut-

hals rappelnd protestieren, arbeitet sich der Peugeot-Motor mit vorbildlicher Laufkultur friedlich nach oben. Und dreht später weit über die Nenndrehzahl von 3.500 Umdrehungen bis auf verblüffende 4.700 Touren. Derlei Drehzahlorgien sind zwar dank hoher Elastizität und Durchzugskraft unnötig, das Triebwerk kann diese Kunststückchen trotzdem. Hier erledigt die mittlere Motorisierung mit 2,2 l Hubraum und 88 kW (120 PS) ihre Pflicht. Und weit mehr als das: Das Herz dieses Boxers, es schlägt nicht lautstark, jedoch sehr kräftig und regelmäßig.

Besonders wohl fühlt sich das Trieb-

werk, wenn der Fahrer die Maschine aus dem Keller kommen lässt. Souverän und gleichmäßig arbeitet es sich empor, zeigt dank 320 Nm Drehmoment auch Biss. Die Beschleunigung aus dem Stand in 16,5 sec auf 100 km/h ist ebenso respektabel wie die gemessenen Elastizitätswerte. Der kompakte Vierzylinder erledigt seinen Job mit leichter Hand. Er wirkt weit stärker, als es die nominelle Leistungsangabe vermuten lässt. Auch auf der Autobahn treibt der Diesel den Transporter auf respektable Geschwindigkeiten: Dank seiner windschlüpfrigen Form und passender Übersetzung durchschneidet der Peugeot souverän den Wind, läuft bei Bedarf fast Tempo 160 – Respekt. Aufgrund des nach oben hinaus gekonnt abgestimmten Sechsganggetriebes ist er dabei mit Nenndrehzahl unterwegs, also mit noch moderaten Touren.

Ebenfalls zivil ist die Lautstärke an Bord. Radio bei vollem Tempo ist ebenso wenig ein Problem wie eine gepflegte Unterhaltung bei flotter Fahrt. Dieser An-



Ablagen zuhauf: Offene und geschlossene Fächer reißen sich im Armaturenbrett auf.



Großes Türfach unten, oben kleine Ablage. Dank eines Schlitzes in der Armlehne lassen sich auch Unterlagen im Format DIN A4 einfädeln.



triebstrang macht Spaß. Perfekt wäre er, hätte Peugeot die ersten zwei Gänge und die Rückwärtsstufe einen Hauch kürzer übersetzt: So muss beim Rangieren und Anfahren des beladenen Boxer am Berg ein wenig die Kupplung mithelfen. Und die Anhängelast von 2,5 Tonnen sollte der Fahrer entweder nicht zur Gänze oder nur im Fernverkehr ausnutzen.

Nicht aus der Ruhe zu bringen. Ob kurz oder lang, der Boxer geht über alle Runden. Darüber hinaus hält er sich in Betracht des stattlichen Wagenformats mit seinem Spritkonsum angenehm zurück. 10,5 l beladen auf der gut gemischten Redaktions-Hausstrecke, das ist ebenso appetitlich wie der Minimalwert von

8,0 beim Rollen durch die Stadt und der günstige Maximalwert von 13,8 l/100 km unter dem Diktat eines schweren Gasfußes. Wer sich zügelt, ist mit dem Peugeot allemal unter 10 l unterwegs. Wartungsintervalle von 40.000 km sind aller Ehren wert. Die Ringpausen fallen kurz aus.

Gleichzeitig zieht der Peugeot dank enormer Spurbreite und seines langen Radstands sicher seine Bahn. Selbst beladen bringen ihn Ausweichmanöver vor dem Punch der Wettbewerber auch bei schneller Gangart kaum aus der Ruhe. Und zügig gefahrene Kurven umrundet der Franzose souverän und zielgenau auf hohem Niveau. Das hat echte Klasse, aktive Fahrer haben ihre helle Freude am

TECHNISCHE DATEN

Peugeot Boxer 333, HDI 88 kW

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik. Elektronische Steuerung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub 86,0/94,6 mm, Hubraum 2.198 cm³, Leistung 88 kW (120 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 2.000/min.

Getriebe: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick im Armaturenbrett, Übersetzungen 3,73/1,95/1,29/0,87/0,67/0,58, Übersetzung Antriebsachse 4,22, R.-Gang 3,15. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorn: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator.

Hinten: Starrachse mit Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer.

Bremsen: Vorn und hinten Scheibenbremsen, Durchmesser jeweils 280 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, Bremsassistent, Antriebsschlupfregelung, auf Wunsch elektronisches Stabilitätsprogramm. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Reifen/Räder: Reifen 215/70 R 15 C auf Rädern 6 J x 15.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Füllmengen:

Tankinhalt 90 L

Motoröl mit Filter: 6,4 L

Elektrik:

Batterie 12 Volt 70 Ah

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel alle 40.000 km

Garantie: Zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung inklusive Mobilitätsgarantie.

Preis: Peugeot Boxer 333 H2, HDI 88 kW, Radstand 4.035 mm 26.550 Euro*

*Preis ohne Mehrwertsteuer



Die nahezu senkrechten Seitenwände und das kantige Heck sind die Voraussetzung für beste Raumausnutzung. Der Laderaum des Boxer liegt nur gut 50 Zentimeter über der Fahrbahn und ist durch große Luken zugänglich.

agilen Fahrwerk. Fast käme man ins Grübeln, ob sich der Aufpreis von 300 Euro für ESP einschließlich der heute üblichen Ladungserkennung lohnt.

Peugeot-Fahrer müssen allerdings auch einstecken können wie ein Boxer im Gefecht. Federt der Transporter beladen sehr ausgewogen, so wirkt er leer auf kurzen Unebenheiten knochentrocken, beim Testwagen unterstrichen durch die Hinterachse mit der aufpreispflichtigen verstärkten Feder. Dazu poltert das Fahr-

werk, und die Vorderachse stuckert mitunter. Abgestreift hat er dagegen die dunkel-enge und etwas lieblose Hartplastikwelt im Fahrerhaus. Jetzt streift freundlich das Sonnenlicht durch das Fahrerhaus. Große Scheiben lassen Helligkeit herein, erlauben umgekehrt einen großzügigen Panoramablick ins Freie. Rundum Platz in Hülle und Fülle. Ablagen in einer Zahl und Größe, dass man sie kaum füllen kann. Dazu eine sachlich-attraktive Gestaltung des Cockpits. Zwar ist das Fahrerhaus beileibe kein plüschiges Luxusappartement. Aber ein durchdacht gestalteter Arbeitsplatz. Längs verstellbares Lenkrad, übersichtliche Instrumente inklusive einem per großem Display prima ablesbaren Bordcomputer, elektrische Helfer für Türverriegelung und Fen-

sterheber, Ladesteckdose für elektronisches Gerät, Beifahrer-Doppelsitz inklusive ausklappbarer Schreibunterlage, Klemmbrett auf der Mittelkonsole, Kleiderhaken für die Jacke – alles serienmäßig, prima. Dazu Ablagen für Parkmünzen und Laptop, für Papierkram und CDs, Getränkeflaschen und Karten.

Ganz schön viel Nutzlast. Gönnst sich der Käufer außerdem ein wenig Unterhaltungselektronik, elektrisch verstellbare Außenspiegel, unbedingt die Trennwand (gepolstert und isoliert), schon ist das Fahrerhaus vorbildlich eingerichtet. Und bloß nicht zuviel ausgeben: Den Schwingsitz wie im Testwagen etwa, den kann man sich getrost sparen, der schaukelt nur gegen die Federung. Der

straffe gepolsterte Seriensitz mit angenehmer Rückenunterstützung und gutem Seitenhalt ist in der Regel die bessere Wahl.

Der 6 m lange Testwagen mit mittlerem Dach schluckte die Kleinigkeit von 13 m³ Fracht. Knapp 2 m Stehhöhe, fast 1,90 m Innenbreite, dazu viel Platz zwischen den Radkästen – klasse. Die Unterkante kaum mehr als einen halben Meter über der Fahrbahn, gewaltige Ladeluken, per Tastendruck öffnen die Flügeltüren auf 180 Grad; in der hintersten Säule im Laderaum eine zusätzliche Steckdose – das hat was.

Einpacken kann der Fahrer ganz beruhigt: Einschließlich Klimaanlage und Trennwand brachte der Testwagen vollgetankt nur 2.120 kg auf die Waage, macht je nach Wunsch-Gesamtgewicht von 3,3 (Testwagen) oder 3,5 t (bei diesen Abmessungen empfehlenswert) ansehnliche 1.180 bis 1.380 kg für Fahrer und Nutzlast. Das verdient ein dickes Kompliment in Zeiten, in denen andere Transporter reichlich Hüftspeck durch die Gegend fahren. Da kann der Käufer sorglos in eine Bodenplatte oder Zurreinrichtungen über die zehn serienmäßigen Ösen hinaus investieren. Wer den Peugeot in der beschriebenen XL-Ausführung wählt, muss allerdings eine gewisse Unbeweglichkeit einkalkulieren. Mit deutlich mehr als 14 m Wendekreis entpuppt sich

der lange Transporter als nicht gerade gelenkig im Boxring der Innenstadt. Und der ausladende Frachtraum führt zu einer Außenbreite von 2,05 m.

An diesem Boxer überzeugt weit mehr als sein Herz. Er zeigt viele Qualitäten. Zusammen mit seinen baugleichen Markenkollegen hat er deshalb beste Chancen, in seiner Gewichtsklasse den Gürtel des Europameisters zu erringen.

RANDOLF UNRUH

MESSWERTE	
Beschleunigung	
0-50 km/h	5,3 s
0-80 km/h	11,1 s
0-100 km/h	16,5 s
Elastizität	
50-80 km/h (IV/V)	5,9/9,6 s
50-100 km/h (IV/V)	11,0/15,2 s
80-120 km/h (VI)	14,9 s
Geschwindigkeit	
Höchstgeschwindigkeit	157 km/h
Innengeräusche	
Stand/50/80km/h	51/64/67 dB(A)
100/130/Vmax km/h	69/72/75 dB(A)
Kraftstoffverbrauch	
Verbrauch minimal	8,0 l/100 km
Verbrauch maximal	13,8 l/100 km
Testverbrauch gesamt	10,5 l/100 km

Ø = Durchschnitt