



## Experten-Schulung

Innen wie außen verjüngt und aufgefrischt gehen der Peugeot Expert und seine Kollegen von Citroën und Fiat ins Frühjahr 2004.

**Z**wischen Baum und Borke ist immer noch ein wenig Platz, in diesem Fall für eine nette fünfstellige Zahl von Transportern im Jahr, verteilt auf drei Marken. Der Peugeot Expert und die baugleichen Citroën Jumpy und Fiat Scudo sind einerseits mit maximal 2,5 t Ge-

samtgewicht leichtgewichtiger und in der Basisversion (4,44 m) kürzer als Fahrzeuge vom Schlage eines VW Transporter – eine Liga, in der die drei Kooperationspartner nicht vertreten sind. Andererseits ragen Expert und Co. ein ganzes Stück über klassische kleine Lieferwagen hinaus.

Im Ergebnis nahm das Trio lange Jahre eine Alleinstellung ein. Nun aber ist es eng geworden zwischen Baum und Borke: Lieferwagen wachsen, neue Wettbewerber der ausgewachsenen Kategorie wie Ford Transit Conect oder VW Caddy dringen in die Zwischenklasse ein. Selbst der Fiat Doblò hat sich herangerobbt. Höchste Zeit also für eine Überarbeitung der Klassiker.

Sie fällt dezent aus, Transporter sind keine Modeartikel, sondern Investitionsgüter. Der Bug trägt dank einer markanten Nase in der Mitte nun ein richtiges Gesicht, nach hinten mit zwei schrägen

Falten in die Motorhaube auslaufend. Die Augen blicken durch Klarglas in die Welt, der Bugspoiler ist stärker ausgeformt, dominiert von kraftvollem Gitterwerk. Die Nase, der Lufteinlass über dem Stoßfänger, ist auch das optische Unterscheidungsmerkmal des Trios: Der Fiat Scudo zum Beispiel reckt hier den markanten Grill nach vorn im Stil von Doblò oder Punto. Weiteres Unterscheidungsmerkmal zur bisherigen Generation sind dicke Flankenschutzleisten. Sie verbinden die beiden Stoßfänger und helfen Schäden bei Rempeleien zu vermeiden.

Eingriffe ins Blech wagten die drei Marken nur bei der Motorhaube. Blechänderungen sind ein teures Vergnügen, das Autohersteller gerne vermeiden, vor allem bei den hier eher dezenteren Stückzahlen. So verleugnet das Trio auch weiterhin nicht seine enge Verwandtschaft zur abgelösten Van-Generation, dokumentiert vor allem durch eine rundliche Form mit oben stark eingezogenen Seitenwänden – aktuelle Lieferwagen tragen zugunsten der Raumausnutzung steil aufragende Wände. Andererseits fehlt dem Trio die Klobigkeit aktueller Konkurrenten – wer nicht den letzten Zentimeter ausreizen muss, freut sich vielleicht über die schlanke Gestalt.

Unter der Hülle haben Peugeot und Konsorten an der Technik gefeilt. Stammt die komfortbetonte Hinterachse unverändert vom Vorgänger, so griffen die Inge-



**Neue Oberflächen für das Armaturenbrett, neue Sitze für mehr Komfort in der Neuauflage von Peugeot und Co.**



**Peugeot Expert Jahrgang 2004: Klarglas-Scheinwerfer, neuer Grill, markanter Bugspoiler, umlaufende Schutzleisten**

niere vorne zum Aggregat der neuen Van-Generation mit 15-Zoll-Rädern. Er gibt Bremsscheiben mit größerem Durchmesser zugunsten der Sicherheit. Nur beim Einstiegsmodell mit dem kleinsten Dieselmotor blieb das Fahrwerk unverändert – die dort verwendeten kleinen 14-Zoll-Räder nehmen die größeren Scheiben nicht auf. ABS hingegen zählt bei allen Varianten zur Serienausstattung.

Zur auffallenderen Frontpartie passt auch etwas mehr Mumm unter der Haube. Der stärkste Turbodiesel, ein Vierzylinder mit 2 l Hubraum und Common-

***Im Ergebnis stieg das maximale Drehmoment um fast zehn Prozent auf 270 Nm – für diese Fahrzeugklasse ein stolzer Wert.***

Rail-Einspritzung, leistet zwar unverändert 80 kW (109 PS), doch nun kommt ein Zylinderkopf mit vier anstelle von zwei Ventilen pro Zylinder zum Einsatz. Im Ergebnis stieg das maximale Drehmoment um fast zehn Prozent auf 270 Nm – für diese Fahrzeugklasse ein stolzer Wert. Die Höchstgeschwindigkeit beläuft sich

unverändert auf 165 km/h. Je nach Modell wird auch weiterhin der Zweiventiler angeboten. Unverändert im Programm sind der Turbodiesel mit 69 kW (94 PS), ein Saugdiesel (51 kW/69 PS) sowie für besonders Leistungshungrige ein Benzinmotor mit 100 kW (136 PS), der wahlweise mit einem Automatikgetriebe kombiniert wird.

Leicht renoviert ist ebenso der Innenraum der französisch-italienischen Kombination. Griffsympathischere Oberflächen verkleiden das ansonsten unveränderte Armaturenbrett. Wichtiger sind die komplett neu gestalteten Vordersitze mit größerem Komfort, verbessertem Seitenhalt und stärkerer Unterstützung im Bereich der Lendenwirbel. Verlängerte Sitzflächen und höhere Rückenlehnen unterstreichen den Zuwachs an Bequemlichkeit. Auch die Sitze im Fond sind gewachsen – und überdies dank Schnellverschlüssen mit wenigen Handgriffen

ohne Werkzeug demontiert. Nicht zuletzt schützen Dreipunktgurte nun auch Passagiere auf den mittleren Sitzplätzen, erhalten Fahrer und Beifahrersitz Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Und dann wäre da noch ein praktisches Detail: Aus der Rückenlehne des vorderen Mittelsitzes klappt bei Bedarf ein Tisch mit samt Becherhalter heraus.

Unverändert ist das Programm des Trios. Da wäre der Kastenwagen mit kurzem sowie langem Radstand (Ladevolumen 4/5 m<sup>3</sup>) sowie der Kombi (auch teilverglast) mit fünf bis neun Plätzen. Und wer genau hinschaut und nachfragt, der entdeckt vielleicht bei Peugeot auch ein Fahrgestell mit Fahrerhaus auf einem Plattformchassis, der Bodengruppe des Kastenwagens. Dieses Modell passt wieder zwischen Baum und Borke: Ein kleineres Fahrgestell für Sonderaufbauten dürfte schwerlich zu finden sein.

**RANDOLF UNRUH**



## Einer für alle

Der Peugeot Expert ist kein Einzelkind, baugleich rollt er auch als Citroën Jumpy und Fiat Scudo vom Band. Dieses steht im nordfranzösischen Valenciennes, das Werk wird auch Sevel Nord genannt. Dahinter steht eine inzwischen ein Vierteljahrhundert alte Zusammenarbeit, längst ein Musterbeispiel für Kooperationen im Transporterbau und Vorbild für andere Konzerne.

1978 schlossen sich die PSA-Gruppe mit Peugeot und Citroën sowie Fiat zusammen, gründeten die Gesellschaft Sevel und das Werk Sevel Süd, das seit 1981 Unmengen von Fiat Ducato, Peugeot Bo-

**Der Fiat hebt sich von seinen Kollegen durch seinen kraftvollen und markentypischen Lufteinlass zwischen den Scheinwerfern ab.**

xer und Citroën Jumper ausgespuckt hat. Fortsetzung folgt: Gleichzeitig mit der zweiten Generation dieses typischen 3,5-Tonnners startete 1994 Sevel Nord. Basis dieses Werks sind Großraumlimousinen, von denen seit 1995 Transporter der leichten Kategorie abgeleitet werden. Während die seit Sommer 2002 in zweiter Generation gefertigt werden (Peugeot 807, Citroën C8, Fiat Ulysse, Lancia Phedra), lassen es die drei Herren des Werks bei ihren nun neun Jahre alten Transporter mit einem Facelift bewenden.