

# Darf's ein wenig mehr sein?



## Peugeot Expert

Eine Nummer länger, stärker und sanfter als das Basismodell: Der gehobene Peugeot Expert ist in seinem Element.

**D**er Aufstieg vom großen Lieferwagen zum kompakten Transporter hat dem Peugeot Expert und seinen Geschwistern von Citroen und Fiat gut getan. Jetzt zeigt der Expert nicht nur optisch sondern auch sachlich viel Profil. Dies gilt besonders für die Lang-Variante: Radstand plus zwölf Zentimeter, hinterer Überhang plus 21 Zentimeter, das ergibt einen stattlichen Transporter von gut fünf Meter Länge. Er will es mit VW Transporter, Mercedes Vito und dem Doppel Renault Trafic/Opel Vivaro aufnehmen, ein anspruchsvolles Vorhaben.

**Markante Erscheinung.** Die Optik der Karosserie ist ungewöhnlich: Der Expert tritt lang und schlank, flach und dyna-

misch wie ein Keil auf. Sein Laderaum hat mit sechs Kubikmeter Volumen und rund 2,6 Meter Länge in Relation zum Wagenformat nur durchschnittliches Format – die lange Nase kostet Platz. Das Beladen funktioniert nicht perfekt. Autohersteller ändern ungern teure Blechteile, man merkt's hier an der Schiebetür. Mit gut 90 Zentimeter ist sie beim langen Expert ebenso schmal bemessen wie beim kürzeren Pendant. Aber sie gleitet flüssig in ihren Führungen und fällt leicht ins Schloss.

Unabdingbar ist als Extra die Trennwand. Mit den acht Zurrösen im Laderaum, sie hinterlassen einen etwas zarten Eindruck, ist es nicht getan. An den Hecktüren hätten die Entwickler einen Seiten-

blick auf den größeren Peugeot Boxer werfen können: Seine Flügeltüren öffnen per Taste auf 180 Grad, hier müssen herkömmliche Bügel zum Aushängen herhalten.

Gleichwohl kann der Franzose handfest zupacken. Mit exakt 1,1 Tonnen Nutzlast verdient er sich mit Blick auf seine Länge für einen kompakten Transporter unter drei Tonnen Gesamtgewicht ein kräftiges Lob. Die zulässigen Achslasten garantieren eine angemessene Reserve für ungleichmäßige Beladung. Ob man dem Expert allerdings angesichts seiner langen Getriebe-Übersetzungen tatsächlich auch noch zwei Tonnen Anhängelast aufbürden sollte, das bleibt eher zweifelhaft.

Lang, schnittig und flach:  
Die Proportionen des Expert  
wirken für einen Transporter  
ungewöhnlich.



## MESSWERTE

<b>Beschleunigung</b>	
0-50 km/h.....	4,6 s
0-80 km/h.....	10,1 s
0-100 km/h.....	14,9 s
<b>Elastizität</b>	
60-80 km/h (IV/V).....	3,9/5,1 s
60-100 km/h (IV/V).....	9,0/11,4 s
60-120 km/h (VI).....	15,3 s
<b>Geschwindigkeit</b>	
Höchstgeschwindigkeit.....	160 km/h
<b>Innengeräusche</b>	
Stand/50 km/h.....	50/60 dB(A)
100/130/Vmax km/h.....	70/72/78 dB(A)
<b>Kraftstoffverbrauch</b>	
Verbrauch minimal.....	7,9 l/100 km
Verbrauch maximal.....	11,3 l/100 km



**Der Motor arbeitet laufig und sparsam, lange Übersetzungen lassen den Transporter weniger spritzig erscheinen, als er tatsächlich ist.**

**Nützlich Extra.** Das schnittig-flache Auftreten des langen Expert hängt nicht nur mit seiner spitzen Nase zusammen, auch mit dem in dieser Klasse ungewöhnlichen Extra einer Luftfederung an der Hinterachse. Gerade mal 600 Euro netto kostet der Spaß. Erstes Ergebnis: Der Ex-

pert ragt gerade mal mannshoch auf, passt mit knapp einsneunzig problemlos in alle üblichen Garagen, Parkhäuser, Waschanlagen. Nächstes Plus: Die Ladekante liegt mit knapp 50 Zentimetern extrem niedrig. Weiterer Vorteil: mit Hilfe einer Taste kann der Fahrer die Ladekan-

te um einige Zentimeter nach oben oder unten justieren. Nicht zuletzt steht der Transporter auch beladen immer straff und waagrecht.

Französische Autos tragen traditionell das Gütesiegel gepflegten Fahrkomforts. Mit Luftfederung verdient es sich auch

der Expert Der Fahrkomfort speziell bei leerem und teilbeladenem Fahrzeug liegt auf sehr hohem Niveau. Das Fahrwerk vermittelt trotzdem keinen wabbelweichen Sofa-Komfort, die Straße bleibt vor allem bei kurzen Stößen stets spürbar, der Fahrbahnkontakt erhalten.

**Das Fahrwerk.** Viel Licht also, und nur wenig Schatten. Geht der Fahrer mit dem beladenen Expert kurvige Landstraßen schneidig an, dann drängt das Heck mit seinem langen Überhang nach außen, wirkt die Hinterachse arg weich und arbeitet heftig mit. Doch die Grenze bis zum Eingriff des aufpreispflichtigen ESP ist weit. Tadellos dagegen benimmt sich der Peugeot auf gleicher Strecke leer oder teilbeladen. Ebenso, dann auch beladen, beim flotten Spurwechsel auf der Autobahn, gleichbedeutend mit einem zackigen Ausweichmanöver: Hier fängt sich der Expert schnell und sicher. Und gute Bremsen gibt's obendrein.

Solch ein geschmeidiger Gleiter hat's auf kurvigen Passagen nicht immer ein-

fach, die Handlichkeit ist eingeschränkt. Zwar arbeitet die elektrohydraulische Lenkung leichtgängig, doch speziell um die Mittellage herum fehlt es an Präzision. Und so mild der Wendekreis wegen

der moderaten Radstandsverlängerung auch ausfällt, aufgrund der unübersichtlichen Frontpartie kann der Fahrer beim Rangieren die letzten Zentimeter nicht ausnutzen. Trotzdem fühlt sich der Len-



**Expert: Aufstieg vom großen Lieferwagen zum kompakten Transporter.**

ker des Expert wohl an Bord. Fahrersitz höhenverstellbar, Lenkrad zweifach zu justieren, Beifahrer-Doppelsitzbank mit integrierter klappbarer Schreibunterlage, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung mit Fernbedienung separat für Fahrerhaus und Laderaum – da bleiben nur wenig Wünsche offen. Zu den wichtigsten Accessoires zählt eine Klimaanlage, denn die ausladende und zugunsten von Aerodynamik und Raumgefühl weit nach vorn gezogene Frontscheibe lädt die Sonnenstrahlen ein. Im Paket gönnt Pe-

## TECHNISCHE DATEN

### Peugeot Expert 120 HDi

#### Maße und Gewichte

Länge gesamt 5.135 mm; Breite gesamt 1.895 mm; Höhe gesamt 1.894 mm; Radstand 3.122 mm; Wendekreis 12.590 mm; Höhe/Breite Schiebetür 1.293/924 mm; Höhe/Breite Hecktür 1.272/1.237 mm; Laderaum über Fahrbahn 491 mm; Laderaum (L/B/H) 2.584/1.600/1.449 mm; Breite zw. den Radkästen 1.245 mm; Ladevolumen 6,0 m<sup>3</sup>; Spurweite vorn/hinten 1.574/1.574 mm; Leergewicht 1.800 kg; Nutzlast 1.132 kg; Zulässiges Gesamtgewicht 2.932 kg; Zul. Achslast vorn/hinten 1.400/1.700 kg; Anhängelast bei 12 % Steigung 1.968 kg; Zul. Zuggesamtgewicht 4.900 kg

#### 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 Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub 85/88 mm, Hubraum 1997 cm<sup>3</sup>, Leistung 88 kW (120 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 300 Nm bei 2.000/min.

**Getriebe:** mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 3,42 / 1,78 / 1,12 / 0,80 / 0,65 / 0,53

**Antrieb:** Übersetzung Antriebsachse 4,79. Antrieb auf die Vorderräder.

#### Fahrwerk

**Vorne:** Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreieckslenkern, Stabilisator, Teleskop-Stoßdämpfer.

**Hinten:** Torsionskurbelachse, Luftfedern (Aufpreis), Panhardstab, Teleskop-Stoßdämpfer. Reifen 215/60 R 16 C auf 6,5 Jx16. Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung.

**Bremsen:** hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Durchmesser vorn 304 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, Bremsassistent, auf Wunsch ESP mit ASR. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

**Lenkung:** Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung und variabler Übersetzung

**Füllmengen:** Tankinhalt: 80 l; Motoröl mit Filter: 5,3 l

**Wartung/Garantie/Preis:** Ölwechsel-Intervall 30.000 km/ Zawai Jahre Garantie inklusive Mobilitätsgarantie ohne Kilometerbegrenzung/Peugeot Expert 120 Hdi, L2H1, Luftfederung 22.330 Euro\*

geot dem Fahrer zusammen mit der Kühlung elektrisch verstellbare Außenspiegel. Das Fahrerhaus haben die Entwickler knapp sitzend hauteng auf den Körper geschneidert. Der Durchstieg nach rechts zur Seite bleibt ebenso Theorie wie ein



**Das Cockpit ist funktionell ausgestattet, jedoch nur in Maßen geräumig. (oben)**  
**Die geschlossenen Ablagen unter dem Dach sind nur von begrenztem Nutzen. (links)**  
**Die Ausstattung ist umfangreich, elektrische Fensterheber gibt's serienmäßig, elektrisch verstellbare Spiegel zusammen mit der Klimaanlage. (rechts)**

Passagier auf dem mittleren Sitz. Die zwei verbleibenden Insassen indes freuen sich über angenehm ausgeformte und gepolsterte Sitze mit sicherem Seitenhalt. Die tiefe Sitzposition überrascht – der Expert trägt die Gene eines Vans in sich. Ihre Siebensachen bringt die Besatzung recht gut unter. Nur die Dachablagen sind nicht sehr praktisch – Papiere in DIN A4 müssen umständlich eingefädelt werden, Kleinkram verliert sich dort oben in Höhlen.

**Licht und Schatten.** Für die Sicht kasziert der Transporter einen weiteren Mi-

nuspunkt: Einerseits spendiert Peugeot dem Kastenwagen Außenspiegel mit zusätzlichen Weitwinkelgläsern. Andererseits sind sie starr und so eingestellt, dass sie vorwiegend kleine und mittelgroße Personen unterstützen. Hochgewachsenen Fahrern nützen sie aufgrund des ungünstigen Winkels allenfalls beim Rangieren. Überdies stehen die unten breit auslaufenden A-Säulen beim Abbiegen dem Blick im Weg. Gut, dass Peugeot die Karosserie mit einem kräftigen Stoßfängern vorn und hinten, mit stabilen Stoßbecken sowie Seitenschutzleisten polstert.



Auf Langstrecken spielt dies keine Rolle, dort jagt der lange Luftikus souverän im gestreckten Galopp dahin. Peugeot spendiert ein Sechsganggetriebe, seine höchste Schaltstufe ist sehr lang und damit drehzahlschonend ausgelegt. Die Höchstgeschwindigkeit von 160 erreicht der Transporter deshalb sowohl im fünften Gang bei der hohen Nenndrehzahl von 4.000 Touren als auch in der extralangen sechsten Schaltstufe bei knapp 3.300 Umdrehungen. So angenehm der damit verbundene günstige Spritverbrauch auch sind, die Auslegung raubt dem Motor mit nur 2 l Hubraum auch Temperament. Die 120 Pferde unter der Haube haben mit dem leeren Transporter sehr wenig Mühe. Doch im beladenen Expert müssen sie sich mächtig ins Zeug legen. Zumal er schon in den unteren Schaltstufen etwas schwer auf Trab kommt, kennt der Peugeot vor allem beladen eine ausgeprägte Antrittschwäche. Die durchaus gängige Übung etwa, den Transporter in kurvigen Wohnstraßen im zweiten Gang

**Das Fahrwerk hat hohes Niveau, für wenig Geld liefert Peugeot sogar eine Luftfederung an der Hinterachse. (oben)  
Der Laderaum fasst sechs Kubikmeter, die Nutzlast beträgt exakt 1.100 Kilogramm. (rechts)**



aus gut 1.000 Umdrehungen antreten zu lassen, sie bereitet dem Expert beladen deutliche Schwierigkeiten. Und wer zügig fortkommen will, der muss aufgrund der hohen Spreizung des Getriebes den Motor ungewohnt hochjubeln. Derlei Aktionen bringen das Triebwerk indes nicht aus der Ruhe. Nach Art des Hause arbeitet es laufruhig in niedrigen wie hohen Drehzahlen, lässt sich ohne Gegenwehr bis fast 5.000 Touren jagen. Prasselt dabei ein wenig, beschwert sich jedoch nie. Und ist sparsam: 9,1 Liter beladen auf der

Redaktions-Hausrunde sind ebenso aner kennenswert wie Teilstreckenwerte zwischen 7,9 und 11,3 Liter.

Darf es ein wenig mehr sein? Beim Verbrauch bestimmt nicht. Generell jedoch gern: Dem Peugeot Expert stehen langer Radstand, Luftfederung und der kräftige Motor gut. **RANDOLF UNRUH**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)**