



Der neue Peugeot Partner ist ganz schön gewachsen, auch wenn er noch nicht die Abmessungen eines anständigen französischen Schlosses erreicht.

# Ganz neu, ganz anders

Fahrbericht Peugeot Partner. Das Urgestein unter den Lieferwagen im One-Box-Design ist ganz neu. Und ganz anders.

In Würde altern – der Peugeot Partner hat geschafft, was sich alle wünschen: Im letzten vollen Produktionsjahr hat er sich auf einen Allzeitrekord von 160.700 Exemplaren emporgeschwungen. Nun wird's nach zwölf Jahren Zeit abzutreten und die lange Karriere auslaufen zu lassen, auch wenn's zunächst eine Teilzeitrente ist (siehe

Kasten). Und der Nachfolger, baugleich mit dem Zwilling Citroën Berlingo, hat ein ganz anderes Format.

Das gilt bereits für die Figur des neuen Partner: 14 cm länger, 17 cm breiter – hier ist einer recht stämmig gewachsen. Der Laderaum profitiert davon mit einem Plus von 300 Litern recht überschaubar, in Zeiten immer schärferer Bestimmungen für Abgase und Crashtests wird vor allem die Nase der Autos länger. Die hier erinnert fast an den Zinken eines

Charles de Gaulle, ragt weit aus dem Karosseriekörper heraus.

Der ist mit unlackierten Stoßfängern und breiten Seitenschutzleisten gut vor den Härten des Alltags geschützt. Und sieht mit einem Mix aus flacher Nase und schräger Frontscheibe sowie dem stämmig-breiten Hinterteil mit kantiger Heckscheibe (Option) erwachsen aus. Das unterstreichen kräftige Türgriffe und große Außenspiegel – wobei sich das Blickfeld mangels Weitwinkelgläsern in Grenzen hält. Auch wird's jetzt in manchen Gasen und selbst in der Garage eng – inklusive Spiegel macht sich der Peugeot 2,11



Die Schiebetür kostet in Grundausstattung extra, ist aber bei 1,8 m Ladelänge unerlässlich. Stämmiges Heck.



**PEUGEOT PARTNER**

**Drei im Vergleich**

Modell	1.6 Benzin	1.6 HDI 75	1.6 HDI 90
Zylinder/Hubraum	4/1.587 cm <sup>3</sup>	4/1.560 cm <sup>3</sup>	4/1.560 cm <sup>3</sup>
Bohrung/Hub	78,5x82 mm	75x83 mm	75x85 mm
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen	4/2	4/2	4/2
kW (PS)/min	66 (90)/5.800	55 (75)/4.000	66 (90)/4.000
max. Drehm. Nm/min	132/2.500	185/1.750	215/1.750
Beschleunigung 0–100 km/h	14,6 s	16,6 s	13,8 s
Höchstgeschwindigkeit	159 km/h	151 km/h	160 km/h
Normverbrauch, Mix	8,2 l/100 km	5,8 l/100 km	5,8 l/100 km
Grundpreis, netto	12.650 Euro	13.250 Euro	13.850 Euro

m breit. Das Wachstum des Partner drückt sich im Laderaum vor allem durch 10 cm mehr Länge aus, die nutzbare Breite und Höhe blieben fast unverändert. Auch stehen die Radkästen im halbhoch verkleideten Frachtabteil ein wenig weiter auseinander. Doch die Freude über die vielgelobte Palettenbreite dürfte bei gerade mal einer Fingerbreite Platz links und rechts Theorie bleiben – so gut kann kein Staplerfahrer zielen, falls er die Fracht überhaupt schadlos durch die Hecktüren gebracht haben sollte.

**Den Zugang zum Frachtabteil** öffnen eine Schiebetür sowie die ein Drittel/zwei Drittel geteilte Heckflügeltüren. Praktisch: Wer überstehende Gegenstände transportiert, lässt den schmalen Flügel rechts offen und kann den linken Teil am Boden fixieren. Obendrein erweitert auf Wunsch oben im Heck eine Leiterklappe die Länge. Beim Laden gilt es, wie immer, aufs Gewicht zu achten: In Grundausstattung einschließlich Normgewicht von 75 kg für den Fahrer bemisst sich die Nutzlast des Partner auf klassenübliche 550 kg. Erscheint dies zu wenig, bietet sich eine Auflastung um 170 kg an. Sie

# Was bleibt, was kommt

Die Alten bleiben jetzt länger – das gilt nicht nur für den Arbeitsplatz in der Firma, sondern auch für leichte Nutzfahrzeuge. Es ist in der kleinen Liga Mode geworden, Auslaufmodelle noch eine Zeit lang günstig parallel anzubieten. Interessenten für nominell billige Lieferwagen werden beim Partner „Origin“ fündig. Dieses Original unter den Kompakten gibt's mit kleiner Modellpalette weiterhin für netto 11.050 Euro. Ein Plus ist die schlanke Karosserie. Und wer auf moderne Zutaten verzichten kann oder als Handwerker seine Regaleinbauten unverändert übernehmen will, macht mit dem Klassiker wenig falsch. Wer den alten Partner auf das Ausstattungsniveau des neuen Modells anhebt, spart indes nur 500 Euro – lohnt sich das? Zumal der neue kleine Frachter Peugeot Bipper deutlich drunter liegt.

Derweil bekommt der Partner bereits Zuwachs: Ab Herbst gibt es ihn in einer um 25 cm gestreckten Variante. Peugeot verlängert kostengünstig den hinteren Überhang, der Aufpreis beläuft sich auf nur netto 1.050 Euro. Dafür bekommt der Käufer einen halben Kubikmeter Frachtraum

zusätzlich, ergibt 3,7 bis 4,1 m<sup>3</sup>, je nach Art und Position des Beifahrersitzes. Konsequenter bietet Peugeot den langen Partner ausschließlich in der Variante mit erhöhter Nutzlast an, das heißt hier rund 650 kg Tragkraft. Ebenso gibt's den Großen grundsätzlich mit der starken Dieselmotoren mit 66 kW (90 PS). Die Schiebetür rechts ist beim Partner in der Langvariante ebenfalls Standard.

Was noch kommt: Ab Herbst ist der stärkere Dieselmotor HDI 90 auf Wunsch mit Partikelfilter lieferbar. Mittelfristig folgen Varianten mit Automatikgetriebe und Start/Stop-Anlage.



**Der Laderaum lässt sich durch einfaches Herunterschwenken des äußeren Beifahrersitzes auf maximal drei Meter erweitern.**

schaft vor allem Reserven für die Hinterachse.

Die Schiebetür kostet in der Grundausstattung Aufpreis. Da sie bei einer maximalen Ladelänge von 1,8 Meter unerlässlich



**Peugeot nutzt jede Lücke für Ablagen – sogar den Raum im Cockpit hinter den Instrumenten.**

lich ist, wählen geschickte Käufer den Partner gleich in der so genannten Komfortausstattung: Da gibt's für 500 Euro Aufpreis nicht nur die Tür, sondern einen Bodenbelag im Laderaum, ein Elektro-Komfortpaket, den höhenverstellbaren Fahrersitz und die Multiflex-Beifahrersitzbank, von der noch zu reden sein wird.

Nach französischer Art beschränkt sich die Abtrennung zum Fahrerhaus in Serienausstattung auf ein leiterförmiges Gebilde hinter dem linken Sitz. Eine halbhohle massive Trennwand oder die konsequente Variante mit Blech unten und Gitter oben kosten Aufpreis.

Im Vergleich zum Vorgängermodell hat vor allem die Fahrerkabine gewonnen. Die Längsverstellung reicht großen Fahrern knapp aus, das Lenkrad ist zweifach verstellbar. Die Armaturen dahinter breiten sich übersichtlich aus, der Stil ist

bekannt. Aus der Mittelkonsole ragt jetzt ein Joystick-Schalthebel. Er lässt sich präzise bewegen, erfordert dabei jedoch einen gewissen Kraftaufwand. Türfächer, Handschuhfach, Dachgalerie und als Überraschung sogar ein Ablagefach mit Deckel hinter den Instrumenten nehmen Getränke in großen Gebinden, Vorräte, Papierkram, Karten, Handschuhe und all die anderen Dinge auf, die ein Profi mit sich führt.

Rechts vom Fahrer kommt dann die Multiflex-Sitzbank ins Spiel, sie entpuppt sich als ein wahres Wunderwerk französischer Ingenieurskunst. Zunächst bietet sie zwei Beifahrern Platz. Das mag als Notbehelf funktionieren, ist das Duo schlank gewachsen, duldsam und das Ziel nicht weit entfernt – so bringt der Mittelmann seine Beine nur mühsam neben der Schaltkonsole unter. Geradezu faszinierend ist jedoch, welche Variationsmöglichkeiten hinter dieser Konstruktion stecken. So dient die vorgeklappte Rückenlehne des Mittelsitzes als Tisch oder Schreibplatte; unter der Sitzfläche verbergen sich Stauräume.

**Die Sitzfläche** des äußeren Sitzes kann der Fahrer bei Bedarf wie im Kino hochklappen – hier kommen sperrige Gegenstände unter, die im Laderaum entweder keinen Platz finden oder haltlos herumkugeln würden. Nächste Stufe ist das Herunterschwenken des kompletten Sitzes. Wer danach das dafür vorgesehene Teil der Trennwand entfernt, verlängert den Laderaum in einer Ebene bis zum Armaturenbrett. Macht 3 m Ladelänge und ein Zusatzvolumen von 400 Litern. Auf der Habenseite steht dabei die stabile blecherne Rückseite der Rückenlehne. Einziger Minuspunkt: Ungesicherte Fracht zerschrammt rechts das Cockpit. Ansonsten bleibt nur Staunen.

Unter der langen und flachen Motorhaube arbeiten grundsätzlich Motoren mit 1,6 Liter Hubraum. Und durchweg sind Fünfganggetriebe für die Kraftübertragung zuständig. Da der Preissprung vom Benziner zum drehmomentstärkeren Diesel nur gering ausfällt, rückt vor allem der HDI 75 als Motorisierung in den Mittelpunkt. Die Maschine überzeugt mit Laufruhe und Elastizität. Drehfreude ist ihre Sache dagegen nicht. Generell



**Als einziger seiner Klasse bietet der neue Partner einen Notsitz als dritten Platz in der ersten Reihe an.**



**Vorschwenken des kompletten Sitzes, bei Lieferung der Trennwand Entfernen eines dafür vorgesehenen Teils – schon geht der Partner in die Verlängerung.**

hält sich das Temperament in Grenzen, auch liegt der Normverbrauch knapp einen halben Liter über dem Vorgänger – der neue Partner hat nicht nur an Länge und Breite, auch an Gewicht kräftig zugelegt. Nach ersten Fahreindrücken können Käufer trotzdem guten Gewissens auf den nächsten Sprung zum nominell stärkeren HDI 90 verzichten, er wirkt im Fahrbetrieb nur unwesentlich kräftiger.

Das Fahrwerk des neuen Partner basiert jetzt auf dem modernen Peugeot 308 und arbeitet dank Schraubenfedern an der Hinterachse markentypisch komfortbetont. Sanftmütig ebnet der Partner Fahrbahnunebenheiten auch gröberer Sorte ein, lässt sich so schnell nicht aus der Ruhe bringen. Diesen Trend unterstützt der vergleichsweise lange Radstand, der andererseits den Wendekreis vergrößert: 11,5 m von Wand zu Wand sind nicht eben wenig, da zeigt der Peugeot abermals die Grenzen des Wachstums auf.

Ein guter Partner im wahren Sinne des Wortes ist er trotzdem. Hat doch der neue Peugeot Partner – ebenso wie sein Kollege Citroën Berlingo – im Vergleich zum Vorgänger deutlich an Statur gewonnen – nicht nur in Zentimetern gemessen.

**RANDOLF UNRUH**