



Zwillinge Seite an Seite:
Citroën Jumpy und Peugeot
Expert unterscheiden sich nur
in Details.

Sanfte Revolution

Das rundum neue Transporter-Duo attackiert VW T6 und Kollegen. Die Zwillinge gehen dabei auf verblüffend sanfte Art und Weise zu Werke – und mit einer ganzen Reihe neuer Ideen.

Vor 227 Jahren rollten während der französischen Revolution die Köpfe, hier werden nur alte Zöpfe abgeschnitten: Die neuen Transporterzwillinge Citroën Jumpy und Peugeot Expert aus der PSA-Gruppe brechen mit Traditionen. Der langjährige Kooperationspartner Fiat ist ausgestiegen, Nachfolger Toyota eher als Großkunde einzustufen, dies zu den Rahmenbedingungen. Dazu hat das Doppel aus Jumpy und Expert mit seinen Vorgängern nicht mehr als die Namen gemein. Drunter steckt eine neue Plattform, obendrauf eine neue Karosserie, drinnen ein komplett neues Interieur.

Zwischen 2,6 und 3,1 t zGG bewegen sich die Franzosen, in drei Ausführungen zwischen 4,6 und 5,3 m Länge. Mit 1,92 m Breite sind sie recht schlank und mit 1,9 m Höhe garagentauglich. Sie zielen genau auf VW T6, auf Mercedes Vito, Ford Transit Custom, Renault Trafic und Konsorten. Sie nutzen dabei französischen Charme und gehen eigene Wege.

Das beginnt schon mit der Optik, die beiden Franzosen wirken trotz modellierter Radläufe und der stumpfen Nase graziler als ihre Kollegen. Die Unterscheidung innerhalb des Duos beschränkt sich auf Scheinwerfer und Kühler-

maske. Waffeleisengrill hier, krauses Näschen dort, das ist Geschmackssache. Seitlich sollen Planken die empfindlichen Schweller vor ungewollter Berührung durch automobiler Antänzer schützen. Verspieltes Detail: Die Tankklappe schmiegt sich, schräg angeordnet, in den Radlauf hinten links.

Bitte einsteigen

Im Fahrerhaus ist die Sitzposition nach oben gewandert, liegt aber noch unterhalb VW-Niveau. Eher mäßig ist deshalb die Rundumsicht. Trotz klassentypischer Gesamtbreite wirkt das Cockpit schmal, der Doppelsitz ist knapp geschnitten. Auf dem inneren Sitz fehlt Knieraum, dem Außenpassagier mangelt es an Ellenbogenfreiheit, auch stellt er automatisch einen Fuß auf die Türablage. Gleichzeitig entpuppt sich der Sitz als Wunderwerk der Ingenieurskunst. In der Rückenlehne des mittleren Platzes lauert ein klappbarer Tisch mit drehbarer Platte auf Laptop oder Brotzeit. Unter der Sitzfläche verbirgt sich eine eher mickrige Ablage. Dies hängt mit der Unterkonstruktion des Außenplatzes zusammen: Bei Wahl der so genannten Moduwork-Trennwand heißt es Sitzfläche nach oben schwenken, Deckel zum Laderaum abnehmen, Rohre, Teppichbodenrollen oder anderes Langgut durchladen. Der Trick steigert sowohl Ladelänge als auch Laderaum – das kann sonst keiner so extrem in dieser Klasse.



Das Cockpit wirkt vergleichsweise schmal, für zwei Passagiere wird es auf dem Doppelsitz recht eng.



Der mittlere Sitz beherbergt einen Sitz mit Drehplatte, der äußere nach



Drei Längenvarianten, Kasten, Kombi und eine Mixtur daraus, dazu ein Plattform-Fahrgestell: Die neuen Transporter sind vielseitig.



Nebenan hat der Fahrerplatz ebenfalls Höhen und Tiefen. Zwar fehlt es nicht an Platz für Beine, Kopf oder Ellenbogen, aber die Sitzfläche ist kurz, und die Polsterung vorne zu hoch. Die Armaturenanlage dagegen ist ziemlich gelungen, das betrifft sowohl die Instrumente als auch den großen Sieben-Zoll-Bildschirm in der Mittelkonsole. Die Materialien des zweifarbigen Cockpits drumherum sind in Materialqualität und Verarbeitung guter Durchschnitt, weit ansehnlicher jedenfalls als in den größeren Geschwistern Boxer und Jumper. Das zweifach verstellbare Lenkrad passt sich jeder Statur an, die riesigen unteren Türfächer nehmen sogar Taschen auf.

Die größte Überraschung bietet das Duo beim Fahren: Die neue McPherson-Vorderach-

se sowie die Einzelradaufhängung hinten mit Schräglenkern, Schraubenfedern und lastabhängigen Stoßdämpfern verwandeln die teilbeladenen Transporter in wahre Sänften. Expert und Bruder Jumpy schmiegen sich geradezu an die Fahrbahn.

Wären nicht deutliche Abrollgeräusche und manchmal ein leichtes Poltern zu vernehmen, man würde glauben zu schweben. Geschmeidig filtert das Fahrwerk in bester französischer Autotradition selbst harsche Bodenunebenheiten. Es profitiert dabei vom langen Radstand, immerhin 3.275 mm bei der 5 m langen mittelgroßen Ausgabe. Dazu passt die einerseits leichtgängige, aber gleichzeitig feinfühlig elektromechanische Lenkung.

Unter der stumpfen Nase stecken gepflegte Dieselmotoren mit 1,6 und 2,0 l Hubraum und von 70 kW (95 PS) bis 128 kW (180 PS) Leistung.

Die Zwillinge zielen genau auf VW T6, auf Mercedes Vito, Ford Transit Custom, Renault Trafic und Konsorten.

Schoon
Fahrzeugsysteme



Maßgefertigte Lösungen
für jeden Einsatz



www.fahrzeugsysteme.de

☎ 04944 / 91696-0

schoon@fahrzeugsysteme.de



Runter mit dem Hubraum

Citroën Jumper und Peugeot Boxer setzen nun durchweg auf eigene Motoren. Zum Einsatz kommt der 2-l-Turbodiesel, der nun auch die kleineren Transporter antreibt. Raus damit der hauseigene 2,2-Liter. Raus ist ebenfalls ein dicker Brummer, der Dreiliter von Fiat. Die Einstiegsmotorisierung leistet wie gehabt 81 kW (110 PS), jedoch steigt das Drehmoment von 250 auf 304 Nm. Die mittlere Motorisierungsstufe kommt auf 96 kW (130 PS) und 350 Nm, immerhin zehn Prozent mehr Durchzugskraft. Der Nachfolger der beiden Spitzenmotorisierungen setzt sich mit 120 kW (163 PS) dazwischen, das maximale Drehmoment verhardt bei 350 Nm. Durchweg kommt ein Sechsganggetriebe zum Einsatz, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung.

Die Redaktion nutzte gerne die Chance für eine Spritztour in einem Peugeot Boxer mit der mittleren Motorisierungsstufe. Die kompakte Maschine hat mit dem Transporter wenig Mühe, zieht gut durch und jubelt bei Bedarf klaglos bis in hohe Drehzahlen. Auffallend: Hält sich der Diesel in Expert und Jumpy schon fast vornehm zurück, so tritt er hier recht lautstark in Erscheinung. Daran sowie an der niedrigen Wundschutzscheibe, dem mäßig gepolsterten Sitz mit etwas unglücklicher Position, einfachsten Materialien sowie der überaus strammen Federung ist zu spüren, dass die Grundkonstruktion von Boxer und Jumper inzwischen zehn Jahre auf dem Buckel hat.

Citroën und Peugeot versprechen sehr niedrige Normverbrauchswerte, sie liegen kombiniert bei nur 5,8 bis 6,4 l/100 km. Ob sie sich mit dem 3,5-Tonner tatsächlich erreichen lassen?

gröberen Manieren eben. Aber im Vergleich zu anderen kernigen Transportern zählt auch er zu den sympathischen Gesellen.

Weitere Freundschaft könnten sich die Franzosen an der Tankstelle erarbeiten, denn die Normwerte liegen kombiniert zwischen 5,1 und 5,8 l/100 km. Diese Rekorddaten klingen fast zu schön, um wahr zu sein. Sollten sie sich in der Praxis mit einem akzeptablen Zuschlag bestätigen, hätten die Entwickler einen großen Wurf geschafft. Die Abgasreinigung erfolgt mit Unterstützung von SCR-Technik und Adblue-Einspritzung. Dessen vergleichsweise großer Vorrat von 22,4 l spricht sowohl für eine große Reichweite als auch für die reale Nutzung des Vorrats – Stichwort „Thermo-fenster“. Nur die Betankung hinter einem Plastikdeckelchen ganz unten an der B-Säule mutet merkwürdig an. Darüber hinaus sind Wartungsintervalle bis 40.000 Kilometer oder zwei Jahre angemessen.

Wirtschaftlichkeit beginnt bei einem Transporter jedoch hinten im Laderaum. Vollgetankt nennen Citroën und Peugeot für ihre Kastenwagen Leergewichte zwischen rund 1,6 bis 1,8 t zuzüglich Fahrer, die zulässigen Gesamtgewichte belaufen sich auf 2,6 bis 3,1 t, macht je nach Variante zwischen 900 und 1.300 kg Nutzlast. Angesichts der deutlich tragfähigeren Hinterachse mit maximal 1,8 t Achslast kann man sie besser nutzen denn je. Das Ladevolumen beläuft sich auf 4,6 bis 6,1 m³, fallweise mit der Durchreiche der Moduwork-Trennwand um einen halben Kubikmeter vergrößert. Ein Hochdach ist zwar nicht in Planung. Aber da wären noch 1,8 bis 2,5 t Anhängelast.

Interessante Details

Und pffiffige Ideen gibt es obendrein, etwa die Handsfree-Schiebetüren. Sie werden – Paketdienstler und Postler aufgepasst – per Kick mit dem Fuß unter die Heckstoßstange geöffnet und geschlossen. Ohnehin fahren ganz nach Bedarf und Geldbeutel zahlreiche Assistenten mit, vom Head-up-Display mit Fahrtangaben auf einer transparenten Scheibe über ein Navi mit Verkehrsschilderkennung, den Kollisionswarner mit automatischem Bremsengriff bis zum automatischen Zoom für präzise Anzeige der Rückfahrkamera im Nahkampf beim Rangieren. Über diese Feinheiten haben die Ingenieure ein wesentliches Detail vernachlässigt: Im Alltag stören die arg kleinen Außenspiegel ohne zusätzlichen Weitwinkel. Generell aber schauen Citroën Jumpy und Peugeot Expert nach vorn. Es spricht vieles für den Erfolg der sanften französischen Revolution. Es ist schließlich viel sympathischer, wenn nur alte Zöpfe abgeschnitten werden.

Randolf Unruh

Die neue McPherson-Vorderachse sowie die Einzelradaufhängung hinten mit Schräglenkern, Schraubenfedern und lastabhängigen Stoßdämpfern verwandeln die teilbeladenen Transporter in wahre Sänften.

Die Motoren

Dies alles geht eine sehr harmonische Verbindung mit der Motorisierung ein. Da wäre der Turbodiesel-Direkteinspritzer mit 1,6 l Hubraum. Kompakt gebaut, aber in der Motorisierungsstufe mit 85 kW (115 PS) und 300 Nm durchaus kräftig und vor allem geschmeidig, lauffruhig und sehr leise. Trotzdem packt der Motor fest zu, reagiert gut aufs Gas. Dabei unterstützt das eng gestufte, etwas knorpelig zu schaltende Getriebe. Eine Stufe über dem Einssechser siedeln Citroën und Peugeot einen 2-l-Turbodiesel an. Er bringt es in der mittleren Leistungsstufe auf 110 kW (150 PS). Viel temperamentvoller als sein kleinerer Kollege arbeitet er nicht, aber mit 380 Nm Drehmoment erzeugt er einen souveränen Druck. Subjektiv arbeitet diese Maschine ein wenig ungehobelter, ein Muskelprotz mit etwas

TALENTO. GENIAL WIE IHRE IDEEN.



40SOUTH ENERGY

Vor 10 Jahren hatte Michele Grassi die Idee für eine Methode, mit der man die Kraft der Wellen für die Energiegewinnung nutzen kann. Heute ist seine revolutionäre Erfindung drauf und dran, den Markt für saubere Energie zu erobern.

DER GENIALE TRANSPORTER

www.fiatprofessional.de

TALENTIERTE UNTERNEHMER SETZEN AUF DEN NEUEN FIAT TALENTO.

Seine geniale Vielseitigkeit zeigt er als Personentransporter mit bis zu 9 Sitzplätzen genauso wie als Warentransporter mit bis zu 1.200 kg Nutzlast.

Ausstattungs-Highlights: • Traction+ • Berganfahrhilfe • Zwei Radstände, zwei Dachhöhen • Touchscreen-Radio mit Navigation und Bluetooth® • Rückfahrkamera • 4 Jahre Fiat Professional Garantie¹

Wofür Sie Ihre Talente auch einsetzen: Der Fiat Talento macht den Unterschied.



PROFIS WIE SIE

¹ 2 Jahre Fahrzeuggarantie und 2 Jahre Funktionsgarantie „Maximum Care Flex 100“ der FCA Germany AG bis maximal 100.000 km gemäß deren Bedingungen. Optional als „Maximum Care Flex 150“ oder „Maximum Care Flex 200“ auf 150.000 km bzw. 200.000 km erweiterbar. Angebot nur für nicht bereits zugelassene Neufahrzeuge, gültig bis 30.09.2016. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen. Nur bei teilnehmenden Fiat Professional Partnern. Abbildung zeigt Sonderausstattung.