

**Citroën Jumper**

Eine gute Figur

Zwei Winkel vorm Kühlergrill, groß und markant, so wahrt der Citroën Jumper seine Identität. Hinten signalisieren Schriftzeichen, dass nicht ein Fiat Ducato vor einem fährt. Seine Herkunft aus italienischer Produktion kann der Franzose aber nicht leugnen.



JUMPER



Der Schriftzug symbolisiert den Vorwärtsdrang der Franzosen im Transporter-Segment.

Größeres Ladevolumen bedeutet mehr Nutzlast.

Vereint marschieren, getrennt schlagen, das ist seit Jahren das Erfolgsrezept von Fiat, Citroën und Peugeot. Fast gleiche Fahrzeuge, die alle aus einer Fabrik stammen, aber unter eigenem Markenzeichen angeboten werden, haben den Markt belebt. Allein Citroën reklamiert für sich, 2005 in Europa einen Marktanteil bei Transportern von 10,2 Prozent erreicht zu haben. Das ist für die Franzosen ein durchaus ernst zu nehmendes Geschäft, denn allein jeder fünfte verkaufte Citroën ist ein Nutzfahrzeug. Vom neuen Jumper, der den seit zwölf Jahren gebauten Vorgänger ablöst, wird denn auch erwartet, dass er weitere Marktgewinne einfährt. Solche Zuversicht resultiert vor allem aus dem erweiterten Angebot mit mehr Varianten, größeren Ladevolumina und gesteigerter Nutzlast.

In Deutschland hat der französisch-italienische Transporter einen schweren Stand. Offensichtlich macht ihm die Konkurrenz einheimischer Hersteller zu schaffen. Immerhin weist die Flensburger Zulassungsstatistik in den letzten fünf Jahren für den Jumper stets ein Vo-

lumen von etwa 4.000 Einheiten aus. Der Marktanteil hielt sich bescheiden bei einem Prozent. Der Spitzenwert war 2005 mit mehr als 4.400 Fahrzeugen erreicht, von denen 2.990 mit LKW-Zulassung und die übrigen als PKW (zum Beispiel Wohnmobile) in den Verkehr kamen. Insgesamt nahm der deutsche Markt 2005 rund 48.100 Transporter der 3,5-Tonnen-Kategorie auf.

Es sind nicht nur Namen und Firmenzeichen, die beim großen Transporter Frankreich und Italien voneinander scheiden. Auch bezüglich ihrer Motorisierung verlassen sie ein wenig den gemeinsamen Weg. Zwar wird der Einstiegsmotor, der Vierzylinder HDi 100 mit 74 kW (100 PS) Leistung und 250 Nm Drehmoment bei 1.500/min, von allen angeboten, doch die nächste Leistungsstufe hat verschiedene Eltern. Citroën setzt auf einen 2,2-Liter-HDi-120-Vierzylinder aus eigener Produktion, der wie die 74-kW-Variante eine Gemeinschaftsentwicklung von PSA (Citroën und Peugeot) mit Ford ist. Der Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzung leistet 88 kW

(120 PS) und kommt bei 2.000/min auf ein maximales Drehmoment von 320 Nm. Den stärksten Antrieb steuert Fiat/Iveco bei. Es ist der HDi 160, ein Vierzylinder Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzung mit 3,0 Litern Hubraum, der 116 kW (157 PS) leistet und über ein bulliges Drehmoment von 400 Nm schon bei 1.700/min verfügt. Natürlich erfüllen alle Motoren die Abgasnorm Euro 4. Partikelfilter freilich hat auch Vorreiter Citroën noch nicht anzubieten.

Die Kraftübertragung erfolgt grundsätzlich über Handschaltgetriebe, wobei der 74-kW-Motor mit fünf Gängen auskommen muss, während die beiden stärkeren Kandidaten mit Sechsganggetrieben kombiniert sind. Beim Gangwechsel hat der Fahrer mit dem Schaltstummel unterhalb der Mittelkonsole wohl kaum Probleme.

Verglichen mit seinem Vorgänger hat der Citroën Jumper bedeutend an Statur gewonnen. Jetzt stehen drei Radstände (3,00, 3,45 und 4,04 m) zur Verfügung. Das führt zu Kastenwagen mit den Längen 4,96, 5,41 und 6,00 m und Laderäu-

Redaktions-Service

Fragen zu Artikeln, Leserbrief
 Angelika Hakes, Telefon (0 21 51)
 51 00-1 17 Fax 51 00-1 01
 E-Mail: angelika.hakes@stuenings.de

Anzeigen-Service

Fragen zu Preisen, Mediadaten,
 Anzeigenannahme
**KFZ-Anzeiger, Trailer-Journal,
 Click@Truck, Bus+Bau**

- **Geschäftsanzeigen**
 Manfred Schenk
 Telefon (0 21 51) 51 00-1 23
 Cornelia Assem, Telefon 51 00-1 26
 Fax 51 00-1 01
 - **Kleinanzeigen**
 Sieglinde Maruzik
 Telefon (0 21 51) 51 00-1 20
 Fax 51 00-1 01
 - **Regionalanzeigen**
 Frank Schürhoff
 Telefon (0 21 51) 51 00-1 21
 Fax 51 00-1 01
- E-Mail: kfz-anzeiger@stuenings.de

Bus-Fahrt Technik + Touristik

Ulrich Miggel
 Telefon (0 21 51) 51 00-1 10 und -1 11
 Fax 51 00-1 05
 E-Mail: bus-fahrt@stuenings.de

Mot-Bau

Cornelia Assem
 Telefon (0 21 51) 51 00-126
 Fax 51 00-1 01
 E-Mail: mot-bau@stuenings.de

NFZ-Werkstatt

Larissa Lenz
 Telefon (0 21 51) 51 00-170
 Fax 51 00-1 01
 E-Mail: nfz-werkstatt@stuenings.de

Abonnenten-Service

Abonnements, Adressänderungen,
 Nachbestellungen von Ausgaben
 Maria Marx
 Telefon (0 21 51) 51 00-1 65
 Fax 51 00-1 05
 E-Mail: medien@stuenings.de

Sonderdrucke/Internet

Beratung und Durchführung
 Markus Kutschera
 Telefon (0 21 51) 51 00-138
 Fax 51 00-2 05
 E-Mail: neue_medien@stuenings.de

Verlagsanschrift

Stünings Medien GmbH
 Postfach 10 21 55
 47721 Krefeld, Deutschland
 Dießemer Bruch 167 · 47805 Krefeld
 Telefon Zentrale: (0 21 51) 51 00-0
 E-Mail: medien@stuenings.de
 Internet: www.stuenings.de



Fahrbericht



Großzügiger Innenraum mit vielen Staufächern und Ablagen, wuchtige Außenspiegel mit integrierten Blinkern und eine handzahme Schaltung – der Jumper hat einiges zu bieten.

men mit 2,67, 3,12 und 3,71 m Innenmaß. Ergänzt wird dies durch eine weitere Variante mit verlängertem Überhang, die bei einer Außenlänge von 6,37 m innen mehr als vier Meter zwischen Trennwand und Hecktür bietet.

Bei einer Breite von 2,05 m gibt Citroën das Innenmaß zwischen den Flanken mit 1,87 m an. Zwischen die Radkästen, die 1,42 m Abstand voneinander haben, kann bequem eine Palette abgestellt werden. Drei Dachhöhen stehen zur Wahl, woraus sich Innenhöhen von 1,66, 1,95 und 2,17 m ergeben. In Kombination all dieser verschiedenen Maße lassen sich somit sechs unterschiedlich große Laderäume realisieren mit Volumina zwischen acht und 17 Kubikmetern.

Als Frontriebler hat der Jumper schon konstruktiv eine niedrige Ladekante. Sie variiert je nach Modell und Bereifung zwischen 53 und 56 Zentimetern. Wem das nicht reicht, der kann jetzt eine „Hinterachsfederung mit pneumatischer Kompensation“, eine Luftfederung also bestellen. Damit lässt sich die Ladekante um weitere sieben Zentimeter absenken. Als Wunschausstattung ist dieses nützliche Extra für alle Modelle zu haben.

Mit einem neuen Modell, das für vier Tonnen Gesamtgewicht zugelassen wird, hat das italienisch-französische Transporter-Trio die bedeutsame 3,5-Tonnen-Grenze überschritten. Kein anderer Hersteller verfügt in dieser Gewichtsklasse über ein Fahrzeug mit Frontantrieb, so

dass sich für Citroën und Co. möglicherweise ganz neue Perspektiven eröffnen. Zwei Tonnen Nutzlast für solch ein Gefährt sind schon ein Wort. Höchst aufmerksam dürfte registriert werden, dass hiermit ein Gesamtzuggewicht von 6,5 Tonnen möglich wird.

Citroën trennt die Vielfalt seines Jumper-Programms in zwei Gruppen: den normalen Kastenwagen mit 3,0 und 3,3 t zulässigem Gesamtgewicht, ausgestattet mit 15-Zoll-Bereifung sowie den Großraumkastenwagen mit 3,3, 3,5 und 4,0 t, die auf 16-Zoll-Rädern rollen. Dazu kommen ähnlich gestaffelt Kombi, Pritschenwagen und Fahrgestelle, die mit Einzel- oder Doppelkabine in den Preislisten stehen.

Ans Design der neuen Jumper-Generation muss sich mancher wohl erst gewöhnen: zu bullig insgesamt, zu verspielt im Detail. Dem mächtigen Stoßfänger vorn schließen

sich sehr hoch angesetzte, eigenartig gebogene Scheinwerfer in modischem Klarglas an. Praktisch immerhin, dass Trittstufen im Stoßfänger gut beim Putzen der Windschutzscheibe helfen. Schutzleisten bewahren die Flanken vor Schrammen und Beulen bei leichten Remplern. Der Bagatellschaden Crash des Außenspiegels hingegen geht jetzt richtig ins Geld. Denn neben dem zusätzlichen, aber wichtigen Weitwinkelfeld müssen elektrische Verstellung und auch der Blinker erneuert werden. Konnte für die Richtungsanzeige kein weniger gefährdeter Platz gefunden werden?

Sicher ist sicher, auch beim neuen Jumper. So gehören ABS, Antischlupfregelung und Notbremsassistent zur Serienausrüstung. Um aber ESP zu bekommen, muss man zusätzlich zahlen. 300 Euro sind zwar nicht viel, aber ein knauseriger Chef mag dennoch darauf verzichten. Dabei kann ESP

Leben retten, insbesondere die weiterentwickelte Form des adaptiven ESP. Denn weil das System beim Eingriff auch Gewicht und Schwerpunkt des Fahrzeugs berücksichtigt, sinkt das Unfallrisiko auch beim Jumper ganz erheblich.

Im Fahrerhaus, das alle Attribute eines guten Arbeitsplatzes aufweist, fallen vor allem die zahlreichen Ablagen und Staufächer auf. Wenn der Fahrer zehn Plätze hat, an denen er etwas ablegen oder unterbringen kann, dann braucht er schon ein gutes Erinnerungsvermögen, das alles wiederzufinden. Kein anderer Transporter hat allerdings ein so großes abschließbares Handschuhfach, dessen Dimensionen akkurat auf das Format eines Notebooks abgestimmt sind. Und kühlen kann man es auch noch – wenn man diese Option bestellt.

JÖRN TURNER