



Acht Jahre alt und trotzdem ein attraktiver Auftritt: der Citroën Jumper in seiner aktuellen Auflage

Französische Evolution

Große Türen geben den Weg zum Laderaum frei. Dessen Volumen ist groß, Gleiches trifft auf die Nutzlast zu.



Mit der jüngsten Überarbeitung haben die Hersteller Citroën, Fiat und Peugeot ihre gemeinsamen Transporter deutlich aufgefrischt. Der äußerlich besonders adrette Jumper überrascht mit einem kräftigen und sparsamen Dieselmotor.

Ein sanftes Lächeln wie die Mona Lisa, ein krauses Näschen, darüber schmale Augen mit blitzendem LED-Tagfahrlicht – der Citroën Jumper trägt das vielleicht schönste Gesicht aller Transporter. Die jüngste Überarbeitung steht dem Transporter ausnehmend gut, trotz mittlerweile acht Jahren Fertigungszeit wirkt er frisch und munter. Transporter altern ja nicht durchweg, gute Transporter reifen. Bei den aktuellen Eingriffen haben die Entwickler so manchen Grat abgeschliffen und den Transporter geschmeidiger und gefälliger gestaltet, nicht nur äußerlich.

Der Mann an der Fahrzeugwaage rennt gleich neugierig hinzu, er sucht zurzeit einen neuen Transporter. Der Citroën könnte ihm gefallen. Und nachdem er feststellt, dass der mittellange und mittelhohe Kastenwagen vollgetankt trotz der Transline-Ausführung mit Sortimo-Ausstattung wie Ladeboden, Seitenverkleidungen, Zuschienen und Sperrstangen sowie Klimaanlage und einiger elektrischer Helfer nur 2,16 t auf die Waage bringt, wird ihm der Franzose aus italienischer Gemeinschaftsfertigung mit Fiat und dem Konzernkollegen Peugeot richtig sympathisch.

Der getestete 3,3-Tonner schleppt so viel Nutzlast wie anderswo füllige 3,5-Tonner. Der

drahtige Franzose kennt auch nach der Überarbeitung trotz Verstärkungen der Karosserie keinen Hüftspeck. Indes, man spürt und sieht den durchtrainierten Waschbrettbauch: Auf unebener Fahrbahn ächzt es mitunter im Gebälk des Transporters. Und wo bei anderen Transportern eine stabile blecherne Sitztruhe unter dem Beifahrersitz steckt, findet sich hier nur ein schlichtes unverkleidetes Rohrgerüst.

Schlicht und ehrlich

Schlicht ist so manches an Bord des Transporters, etwa das Hartplastik des Cockpits, die ärmlich wirkenden Türverkleidungen und die breiten nackten Blechstreifen an den Fensterbrüstungen. Elemente nicht für die Seele, sondern für den Geldbeutel – der Citroën ist und bleibt ein nüchternes Arbeitsgerät, Salon-Atmosphäre überlässt er anderen. Man spürt auch an den breiten Spaltmaßen, er ist nicht im Hochpreissegment angesiedelt. Die sympathische Seite: Der Franzose ist kein Blender und versteckt seine Eigenschaften nicht – auch die modernen Nutzfahrzeuge mit dem Doppelwinkel zehren noch von der Tradition der Kastenente und den Wellblech-Kastenwagen. Eine kleine Ausnahme bildet hier die Stoffverkleidung innen an der gekonnt eingepassten Trennwand.

ANZEIGE

STARK
Mobile Waschanlage
 NEU: Selbstfahrend mit Wasserlark
 Batterie · Benzin · Diesel · Strom
 Altgeräterücknahme
Neue Modelle
 Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

In Sachen Arbeit aber ist der Citroën auf der Höhe: Teil der neuen Info- und Unterhaltungselektronik zum Beispiel ist ein integriertes Tomtom-Navi. Es reagiert zuverlässig, schnell und vor allem mit einfacher Bedienung. Die wahlweise lieferbare Heckkamera liefert ein prima Bild auf den Monitor im Armaturenbrett. Markierungen in Ampelfarben unterstützen beim präzisen Rangieren. Und wer sich elektrisch verstellbare Außenspiegel gönnt, der genießt auch heute noch die Show, nacheinander neben den Hauptspiegeln auch die Weitwinkelgläser per Tastendruck anzupassen.

Straffe Polsterung, viele Ablagen

Zum Check-in gehört auch das Einstellen des neuen Fahrersitzes. Er ist ganz unfranzösisch straff gepolstert. Gewichtige Fahrer spüren am Gesäß die Unterkonstruktion durch das Polster. Der Seitenhalt ist überschaubar, die Lehne flach und stramm. Das passt zum Rein und Raus des Kuriers, aber auf Langstrecken wünschte man sich etwas mehr Anschmiegsamkeit und Fürsorge für den Rücken. Die Sitzposition liegt unverändert zu hoch, Sitzriesen blicken deshalb auf den Frontscheibenrahmen und die Dachablage kommt der Stirn bedrohlich nahe.



Das Lenkrad ist wie gehabt nur in Längsrichtung verstellbar. Das aber stört nicht weiter, denn die Instrumente liegen gut im Blick. Besonders gut ablesen lassen sich die Zifferblätter indes je nach Lichteinfall nicht, sie liegen tief um Dunkeln. Beibehalten haben die Innenausstattung die eigenwillig ineinander gearbeiteten Drehregler für Heizung und Lüftung. Generell ist die Bedienung etwas franko-italienisch, eher individuell. Die Hebel für Tempomat und Blinker zum Beispiel sind seit Geburt des Jumper verwechslungsanfällig.

Auch ohne Sitztruhe finden sich reichlich Ablagen. Glanzstücke sind zweifellos die riesigen Türfächer, das aufklappbare Klemmbrett in der Armaturentafel und das große geschlos-



Ein schlichtes Rohrgestell als Unterbau der Sitze statt einer praktischen Sitztruhe



Finanzielle Sicherheit lässt sich mieten!

Jetzt wechseln und ab dem ersten Kilometer bares Geld sparen.

Mit den effizienten EURO 6 Modellen von MAN Financial Services lässt sich finanzielle Sicherheit nun ganz einfach mieten.

Ihre Vorteile durch Miete:

- Reduzierung von Maut- und Verbrauchskosten
- Minimales Investitionsrisiko
- Optimaler Einsatz der Fahrzeuge dank integrierter Telematik

TransFAIR. Faire Übergabe, Nutzung und Rückgabe.

EURO-Leasing GmbH • info@manrental.eu • www.manrental.eu
Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • Hotline 01806 254673**

MAN | Financial Services
Finanzierung, Leasing, Versicherung, Rental.*



* Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ Bankleistungen (durch die deutsche Niederlassung der MAN Financial Services SAS und die Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch die MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch die Volkswagen Versicherung AG) und Rentalleistungen (durch die EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt. | ** 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.

Technische Daten: Citroën Jumper

Maße und Gewichte:

| | |
|-------------------------------|----------------------|
| Länge gesamt: | 5.413 mm |
| Breite Karosserie: | 2.050 mm |
| Höhe gesamt: | 2.522 mm |
| Radstand: | 3.450 mm |
| Wendekreis | 12,3 m |
| Breite/Höhe Schiebetür | 1.250/1.755 mm |
| Breite/Höhe Hecktür | 1.562/1.790 mm |
| Laderaum über Fahrbahn | 535 mm |
| Laderaum (L/B/H) | 3.120/1.870/1.932 mm |
| Breite zw. den Radkästen | 1.422 mm |
| Ladevolumen | 11,5 m³ |
| Spurweite vorn/hinten | 1.810/1.790 mm |
| Leergewicht Testwagen | 2.160 kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 3.300 kg |
| Zul. Achslast vorn/hinten | 1.750/1.900 kg |
| Anhängelast bei 12 % Steigung | 2.500 kg |
| Zul. Zuggesamtgewicht | 5.800 kg |

Antriebstrang:

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Aufladung mit Abgas-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 86/94,6 mm, Hubraum 2.198 cm³, Leistung 96 kW (130 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 2.000/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Antrieb: 6-Gang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 3,73/1,95/1,29/0,88/0,67/0,59, R.-Gang 3,15, Übersetzung Antriebsachse 4,93. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk: Vorne Einzelradaufhängung McPherson-Federbeinen, Stabilisator. Hinten Rohrachse, Längsblattfedern. Reifen 215/70 R 15 C auf Räder

6 J x 15. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe.

Elektrik:

Batterie 12 V/95 Ah, Lichtmaschine 140 A

Füllmengen:

| | |
|---------------------|-------|
| Kraftstofftank: | 90 l |
| Ölinhalt mit Filter | 6,2 l |

Wartung/Garantie:

Wartung: alle 24 Monate, maximal 48.000 km
Garantie: zwei Jahre Neuwagengarantie und Mobilitätsgarantie, 5 Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis:

Citroën Jumper 33 e-HDI 130, L2H2 Kastenwagen, 96 kW (130 PS) 29.350 Euro (ohne MwSt.)

Fahrleistung und Verbrauch

| | |
|--------------------------------|-------------------|
| Beschleunigung | |
| 0–50 km/h | 5,3 s |
| 0–80 km/h | 10,6 s |
| 0–100 km/h | 15,7 s |
| Elastizität | |
| 60–80 km/h IV/V | 4,2/5,6 s |
| 60–100 km/h IV/V | 9,0/11,4 s |
| 80–120 km/h | 16,3 s |
| Höchstgeschwindigkeit | 150 km/h |
| Innengeräusche: 50/80/100 km/h | 62/66/69 db(A) |
| Kraftstoffverbrauch | |
| Teststrecke beladen | 9,7 l/100 km |
| Testverbrauch min./max. | 6,6–14,0 l/100 km |

sene Fach unter der Mittelkonsole, das auch den Laptop aufnimmt. Es schränkt allerdings den Fußraum vor dem Mittelsitz ein.

Pure Funktionalität beim Laderaum

Zu den herausragenden Punkten des Jumper und seiner Kollegen gehört der raumgreifende Laderaum. Dessen Kennzeichen ist pure Funktionalität. Dank des platzsparenden Antriebskonzepts mit Quermotor und Frontantrieb ist das Volumen üppig und die Ladekante liegt niedrig – 11,5 m³ bei nur 5,4 m Gesamtlänge mit Hochdach – wer bietet mehr? Gerade Seitenwände sichern eine gute Ausnutzung des Frachtabteils. Die Türen haben das Format von Scheunentoren, und die Schiebetür ist auch geöffnet sicher verriegelt und kann am Berg nicht zufallen. Jedoch verlangte sie beim Test-

ANZEIGE



wagen kräftiges Zuschmettern. Hinten hält ein einfacher Kettenmechanismus die Türen offen, störende Bügel entfallen. Die Entwickler haben aufgepasst: Die rechte Hecktür öffnet im 270°-Modus nur so weit, dass die Schiebetür kollisionsfrei in den Spalt zwischen Tür und Karosserie gleitet. Dazu die hohe Nutzlast – der Citroën entpuppt sich als prima Frachter.

Biss schon bei niedrigen Drehzahlen

Dazu passt seine Motorisierung. Unter der Haube nimmt ein Vierzylinder-Turbodiesel mit 2,2 l Hubraum Platz. Er stammt aus einer Kooperation mit Ford, tritt im Citroën jedoch völlig anders auf. Wirkt der Ford-Motor im unteren Drehzahlbereich träge und emotionslos, so zeigt das Citroën-Triebwerk bereits bei niedrigen Drehzahlen Biss. Der Turbodiesel tritt dank eines Turboladers mit variabler Geometrie schon knapp über Leerlaufdrehzahl kräftig

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

+ Gutes Platzangebot, übersichtliche Außenspiegel, sogar Weitwinkelgläser elektrisch verstellbar, hervorragende Außenspiegel, praktische Ablagen.

- Sitze wenig langstreckentauglich, zu hohe Sitzposition, Sitzruhe fehlt, einfache Materialien, durchschnittliche Verarbeitung.

Antrieb

+ Guter Antritt schon aus niedrigsten Drehzahlen, hohe Elastizität, kräftiger und antrittsstarker Motor.

- Motorgeräusch laut.

Fahrwerk/Sicherheit

+ Sicheres Fahrwerk, präzise Lenkung, ESP mit Nebenfunktionen serienmäßig, Spurassistent lieferbar.

- Poltergeräusche hörbar, leer sehr hartes Fahrwerk, Vorderachse stuckert.

Laderaum

+ In Relation zur Fahrzeuglänge

ge sehr großer Laderaum, niedrige Ladekante. Hohe Nutzlast. Volumen gut nutzbar, Türgriffe sowie Ver- und Entriegelung sicher, acht Zurrösen, Transline-Ausführung mit Innenverkleidungen, Zurrleisten und Sperrstangen.

- Zurrösen könnten stabiler sein.

Kosten

+ Günstiger Anschaffungspreis, angemessene Ausstattung, lange Wartungsintervalle, Kraftstoffverbrauch günstig. Elastizität, kräftiger und antrittsstarker Motor.

- Wertverlust mäßig

an, reagiert spontan aufs Gas und arbeitet sehr geschmeidig. Zwar tourt der Motor bis hinauf auf 4800 Umdrehungen, doch besonders wohl fühlt er sich dabei nicht – geschenkt. Dem Diesel hilft ihm eine knackige Übersetzung. Der erste Gang ist kurz, in der sechsten Schaltstufe des gekonnt abgestimmten Getriebes fährt der Citroen bei Tempo 100 km/h mit 2200 Touren. Bei Höchstgeschwindigkeit bewegt er sich im Rahmen der Nenndrehzahl. Trotzdem geht der Citroën knausrig mit dem Sprit um. Im Schnitt schluckte er voll ausgeladen auf der standardisierten Teststrecke nur 9,7 l/100 km. Das ist auch angesichts von 3,3 t Gesamtgewicht ein guter Wert – wenn auch meilenweit entfernt vom Normverbrauch von 6,8 l im Mix. Zusammen mit dem großen 90-l-Tank sind jedenfalls große Reichweiten sicher. Die Verbrauchsspanne bewegte sich beim Testwagen zwischen 6,6 l bei dezenter Landstraßenfahrt und 14 l bei sehr schneller Autobahnfahrt. Der Stadtverbrauch von 8,2 l profitierte vom fein abgestimmten Start-Stopp-System: Bereits auf den letzten cm vor der roten Ampel schaltet die Maschine ab, ist dann zum Start schnell wieder da. Wenn der Diesel bloß nicht so aufdringlich wäre: So kräftig er ist, so laut und ungehobelt tritt er auch auf. Bei flotter Autobahnfahrt bleibt das Radio deshalb besser aus.

Hartes Fahrwerk erinnert an Bullenreiten

Ebenso kernig wie der Motor ist das Fahrwerk ausgelegt. Beim Fußball würde man von kompromissloser Härte sprechen, auf den Fahrer des leeren Transporters wirkt das Fahrwerk gnadenlos. Der Citroën schüttelt die Plomben aus den Zähnen, als hätte er einen Vertrag mit der kassenärztlichen Vereinigung. Überdies walkt die stuckernde Vorderachse je nach Straßenoberfläche den Fahrer rücksichtslos durch – müssen Citroën-Fahrten an zweifelhafte Vergnügungen wie Bullenreiten erinnern? Zum Glück gibt sich die Bockigkeit des Transporters mit zunehmender Beladung, dann reagiert das Fahrwerk straff, doch niemals weich. Die positive Seite: Mit breiter Spur wetzt der Jumper dynamisch und sicher über kurvige Landstraßen, knickt auch bei hoher Last nicht ein. Dabei trägt er nur eine knappe 15-Zoll-Bereifung, 16-Zoll-Reifen – serienmäßig bei den schweren Ausführungen – stehen ihm besser.

Spurassistent mit nervtötender Frequenz

Auch Assistenzsysteme halten bei Citroën Jumper Einzug. ESP bringt er serienmäßig mit, auf Wunsch einen Spurassistenten. Der quäkt warnend mit nervtötender Frequenz mal links und mal rechts und blinkt auch noch dazu,



sollte der Citroën vom rechten Pfad abweichen. Das allerdings passiert mit einem stämmigen Transporter zumindest auf der Landstraße alle paar Kurven unvermeidlich um ein paar cm, da stört der aufdringliche Hinweis nur. Für Langstrecken ist die Technik eher geeignet.

So bleibt als Fazit, dass man sich vom attraktiven Gesicht des Citroën Jumper nicht blenden lassen sollte: Dahinter steckt ein recht einfacher und zweckmäßiger Transporter, gebaut allein für die Arbeit. Sie wiederum erledigt der Franzose mit italienischen Genen souverän und klaglos – nicht die schlechteste Eigenschaft.

Randolf Unruh

Die Instrumente sind je nach Lichteinfall nur mäßig abzulesen, der optionale Spurassistent blinkt und quäkt bei potenzieller Gefahr.

Multimedia in der Mittelkonsole: funktionelles integriertes Navi, übersichtliche Anzeige der Heckkamera

**THERMOISOLIERUNG
FÜR MULDEN**

ALLER FABRIKATE



Reparatur und Service
■ Nutzfahrzeugservice in
Herstellerequalität



NACHRÜSTUNG EINER THERMOISOLIERUNG:

- ✓ Hochwertige Dämmstoffe
- ✓ In Verbindung mit anderen Reparaturen z.B. Bodeninstandsetzung
- ✓ Für Rund- & Kastenmulden
- ✓ In Abstimmung mit den gesetzlichen Richtlinien
- ✓ Nachrüstbare Temperaturerfassung
- ✓ Geringes Gewicht
- ✓ Reparaturfreundliche Bauweise

Industriegebiet · D-56472 Nisterau · Telefon +49 (0) 2661 297-900 · Fax +49 (0) 2661 297-949
E-Mail werkstatt@kempf.ag · Internet www.kempf-reparatur.de

Angebotsformular
herunterladen:
<http://bit.ly/kempf-form03>

Ausfüllen und
per Fax an
+49 (0) 2661 297-949

Wir erstellen Ihnen
umgehend ein
individuelles Angebot.