

Rot vor Eifer

Tip 24 | Für alle Leser und Nufam-Besucher getestet: Citroën Jumpy. Er ist sowohl komfortabel als auch sehr sparsam und gleichzeitig schnell. Und er hat Charme – eine spannende Alternative zu den einschlägigen Transporter-Klassikern.

Ein leuchtendroter Lack mit der male-
rischen Bezeichnung „Rouge Ardent“
(Feuerrot), schicke Leichtmetallräder,
verchromte Türgriffe – très chic, Monsieur
Jumpy. Auch dem handfesten Baustoff-
händler Thomas Greß gefällt's. Er hat dem
Transporter soeben per Stapler eine Palette
mit rund 800 Kilo Zementstrich ins Heck
gezirkelt. Greß ist eigentlich ein Freund
größerer LKW-Kaliber mit drei Buchstaben,
gerne angejährt. Der verführerische

Franzose gefällt ihm. Doch dann kommt
der Schwabe in ihm durch: „Das klappert
ja jetzt schon“, bemerkt er missbilligend
angesichts einer leicht gelockerten Ver-
kleidung an einer Heckflügeltür. Aber der
kleine Makel ist angesichts der einfal-
reichen Beifahrersitzbank rechts im Fahrer-
haus schnell vergessen. Ein Griff, schon
schwenkt die Sitzfläche nach oben. Dann
etwas umständlich den Deckel der Durch-
reiche unten in der Trennwand abnehmen,
schon streckt sich das Frachtabteil um
mehr als einen Meter zum Transport von
Langgut.

Das gefällt Tüftlern. Und das gefällt
auch jenen, die sich beim Laderaum auf
die Prospektangabe verlassen haben. Denn
die 2,5 m erreicht der mittellange Jumpy M
nur unten in der Ausbuchtung der Trenn-
wand Richtung Cockpit. Auf halber Höhe
sind es gut 30 cm weniger. Drei Paletten
quer passen zwar hinein – aber nur zwei
beladene. Die wiederum lassen sich mit
stabilen Zurrösen sicher verankern. Trotz
seiner zierlich wirkenden Figur entpuppt
sich der Citroën als anpackender Arbeiter.
Er wiegt einschließlich Reserverad, Holzbo-
den und ein paar Nettigkeiten rund um die
Ausstattung zum Beispiel nur 1,8 t. Macht
900 Kilo Nutzlast für Fahrer und Ladung,
das knappe zulässige Gesamtgewicht von
2,73 t kann er sich aufgrund der sehnigen
Figur also leisten. Hinzu kommen 2,5 t
Anhängelast. Wenn die in Details sonst so
einfallsreiche Marke jetzt noch eine helle
LED-Beleuchtung anstelle der matten Bir-
nen spendieren würde und eine separate
Schließung per Fernbedienung von Fahrer-
haus und Laderaum ...

Der Komfortabelste seiner Liga

Mitverantwortlich für das überschaubare
Gewicht ist die modulare Plattform, die
auch bei PKW-Ablegern Verwendung fin-



det. Prompt gehen die Schraubenfedern
der Schräglenker-Hinterachse des Jumpy
unter Last tief in die Knie. Das aber ist
nur eine optische Irritation, denn auch
mit dem Berg Zementstrich im Heck
fährt sich der Jumpy sehr sicher, obwohl
er sich weich in den Federn wiegt. Leer
wiederum ist er der zurzeit wohl kom-
fortabelste Transporter seiner Liga und
filtert gekonnt selbst rüde Unebenheiten.
Hellhörige vernehmen dabei allenfalls
ein dezentes Poltern. Und der Franzose
erreicht hohe Kurvengeschwindigkei-
ten, ist narrensicher, was bei manchen
Transporterfahrern von Bedeutung ist.
ESP? Nur bei rabiater Fahrweise. Da wer-
den bei Nostalgikern Citroën-Traditionen
wach – auch eine Ente federte sanft und
war doch kaum umzuwerfen. Nur die
elektrohydraulische Lenkung dürfte et-
was mehr Fahrbahnkontakt zeigen. Auch
lässt die Spurstabilität mit den schicken
17-Zoll-Rädern etwas zu wünschen übrig.

Während das fahrende Citroën-Feder-
vieh einst an latenter Kraftlosigkeit litt,
geht die hier getestete Variante des Jumpy
mit 110 kW (150 PS) vehement zur Sache,
der feuerrote Jumpy zeigt Temperament,
dass es eine Freude ist. Der Zweiliter-
Turbodiesel arbeitet laufruhig und elas-
tisch, wirbelt trotzdem bei Bedarf hinauf
auf 5.000 Touren. Und wenn das gut und
nicht zu lang abgestimmte Sechsgang-
getriebe – 100 km/h im sechsten Gang
entsprechen knapp 2.000 Touren – arg

Halle 2, Stand D 203


★★★★★
Kundenzufriedenheit

ELTING

VarioFRAME

Der Fahrzeugbaukasten
Wenn's richtig gut sein soll!

- Bessere** - Konstruktion
- Bessere** - Qualität
- Bessere** - Komponenten
- Bessere** - Montage
- Bessere** - Betreuung
- Bessere** - Lieferung
- Bessere** - Geschäfte



Germany

www.VarioFRAME.de
Tel: +49 (0) 2874 90079-0



Trotz seiner Knubbelnase wirkt der Jumpy für einen Transporter in der Drei-Tonnen-Klasse überraschend drahtig.



Volle Länge gibt es nur im Bodenbereich, auf halber Höhe sind's 30 cm weniger, macht zwei statt drei Paletten.

knorpelig zu schalten ist, dann lässt man die verblüffend bullige Maschine mit ihrem kräftigen Drehmoment von 370 Nm einfach ziehen. Aus der Kombination von geschmeidigem Motor und komfortablem

Fahrwerk ergibt sich fast automatisch eine souveräne und gelassene Fahrweise.

Gleichzeitig ist der flinke Diesel gut für Verbrauchsrekorde. Voll ausgeladen gab er sich auf der anspruchsvollen

Teststrecke einschließlich Vollgasetappe mit nur 7,9 l/100 km zufrieden – neuer Bestwert für diese Klasse. Dabei hilft der Maschine eine schon fast vorwitzig Start-Stopp-Anlage, die den Motor bereits beim

Bleiben Sie flexibel!

Wir bieten sämtliche Fahrzeugmarken und -modelle mit flexibler Vertragsgestaltung und Just-in-Time-Anlieferung – das schafft Sorgenfreiheit.

Auf Wunsch auch in Ihrer Firmenfarbe und Ihrem Logo oder sogar mit dem passenden Fahrer – sprechen Sie uns an!



www.greiving.com
Freecall: 0800 - 01 00010



Technische Daten: Citroën Jumpy



Was unser Tester sagt

Randolf Unruh

Fahrerhaus

- + Gute Verarbeitung, angemessene Materialqualität, sehr niedrige Innengeräusche, übersichtliche Bedienung, zahlreiche Ablagen für Kleinteile.
- Platzangebot knapp, Außenspiegel verbesserungsbedürftig, keine großen Ablagen außer Türfächern.

Antrieb

- + Motor sehr kraftvoll, drehfreudig und elastisch, gelungene Getriebeabstufung.
- Knorpelige Schaltung.

Fahrwerk/Sicherheit

- + Sehr sicheres Fahrwerk, leer hervorragender, sonst guter Fahrkomfort, zahlreiche Assistenzsysteme lieferbar.
- Heck sackt bei voller Beladung tief ein, Lenkung mit wenig Fahrbahnkontakt, leichtes Fahrwerkspoltern.

Laderaum

- + Gute Nutzlast als 2,73-Tonner, stabile Zurrösen, Raffinessen wie Verlängerung bis unter Beifahrersitz und in den Fußraum.
- Schmale Schiebetür, keine LED-Beleuchtung im Laderaum, knappe Ladelänge auf halber Höhe.

Kosten

- + Sehr niedriger Kraftstoffverbrauch, großer Adblue-Vorrat, angemessene Wartungsintervalle.
- Listenpreis mäßig, Langzeit-Wertstabilität noch unklar.

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.956 mm
Breite Karosserie/Spiegel	1.920/2.204 mm
Höhe gesamt	1.895 mm
Radstand	3.275 mm
Wendekreis	12,9 m
Breite/Höhe Schiebetür	935/1.241 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.282/1.220 mm
Laderaum über Fahrbahn	544 mm
Laderaum (L/B/H)	2.512/1.628/1.397 mm
Breite zw. den Radkästen	1.258 mm
Ladevolumen	5,3 m ³
Leergewicht Testwagen	1.810 kg
Nutzlast	920 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.730 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.500/1.500 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	2.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	4.630 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Aufladung mit Abgas-Turbolader, variable Turbinengeometrie. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 85,0/88,0 mm, Hubraum 1.997 cm³, Leistung 110 kW (115 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 370 Nm bei 2.000/min. SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6.

Antrieb

Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 3,73/1,95/1,19/0,84/0,67/0,55, R-Gang 2,09, Übersetzung Antriebsachse 4,47. Antrieb auf die Vorderachse.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern. Reifen 215/60 R 17 C auf Rädern 7 J x 17. Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung.

Bremsen

Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, elektronischer Differenzialsperre EDS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/70 Ah, Lichtmaschine 160 A.

Füllmenge

Tankinhalt Diesel: 69 l
Tankinhalt Adblue: 22,4 l
Motoröl inkl. Filter 5,0 l

Wartung/Garantie

Wartung: 40.000 km oder zwei Jahre.
Garantie: zwei Jahre Werksgarantie, optional Anschlussgarantie, zwei Jahre Lackgarantie, fünf Jahre Garantie gegen Durchrostung, Mobilitätsgarantie während Garantiezeit einschließlich Anschlussgarantie.

Preis

Citroën Jumpy Kastenwagen M (L2) Business, 110 kW (150 PS), 28.100 Euro (ohne MwSt.).

Messwerte

Beschleunigung:

0–50 km/h 4,3 s
0–80 km/h 8,8 s
0–100 km/h 12,2 s

Elastizität:

60–80 km/h IV/V 3,6/5,7 s
60–100 km/h IV/V 7,1/10,3 s
80–120 km/h VI 13,2 s

Höchstgeschwindigkeit

170 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/80/100 km/h 50/62/65/68 db(A)
Vmax 75 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch
Stadt/Überland/Kombiniert
5,9/4,9/5,3 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert
139 g/km
Teststrecke beladen
7,9 l/100 km
Testverbrauch min./max.
6,8–11,5 l/100 km

Ausrollen deaktiviert. Hinzu kommt die Beschneidung der Höchstgeschwindigkeit auf 170 km/h. Sie verhindert Exzesse auf der Autobahn einschließlich damit verbundener Trinksitten. Überdies darf der Fahrer angesichts der stattlichen Menge von gut 22 l Adblue an Bord auch von einer angemessenen Reinigungskraft der SCR-Technik ausgehen.

Schicke Instrumente

Er selbst wünscht sich etwas mehr Raum im Fahrerhaus – die Innenbreite der seitlich deutlich eingezogenen Karosserie ist begrenzt, auch die Längsverstellung des Fahrersitzes. Den Durchgang nach rechts verhindert die Konsole des Schalthebels – seine tiefe Position erinnert an eine herkömmliche Knüppelschaltung. Die vergleichsweise tiefe Sitzposition dagegen stimmt, auch dank Höhenverstellung, Lordosenstütze und zweifach verstellbarem Lenkrad. Die Polsterung wirkt zwar etwas undefiniert, doch der Sitz ist abso-



Freundlich gestaltetes und gut verarbeitetes, aber etwas schlankes Fahrerhaus – zu dritt wird's indes arg kuschelig.

lut langstreckentauglich. Der Schaltknäufel schränkt auch die Beinfreiheit auf dem mittleren Platz ein, ohnehin eher ein Not-

sitz und willkommene Ablage. Der praktische Klappsitz rechts hat dagegen eine vollwertige Statur, seine Konstruktion

Der original Schubboden

- Boden aus hochwertigem Aluminium oder Stahl lieferbar
- Neu: Aluminium in „hard alloy“ X-treme Durable (extrem haltbar)
- Produziert in den Niederlanden mit der höchsten Qualität europäischer Teile
- Lieferbar als Leak Poof (100% Wasserdicht) oder Leak Resist Centre Drive System

www.cargofloor.com

 **CARGO FLOOR**[®]
HORIZONTAL LOADING-/UNLOADINGSYSTEM



Die optionale Rückfahrkamera zeigt bei Annäherung an Hindernisse die Vogelperspektive.



Verlängerung: Klappe entfernen, schon lässt sich in den Sitzkasten durchladen.
Oben: Kleine Außenspiegel ohne zusätzliche Weitwinkelgläser – das geht anderswo deutlich besser.

WAP™

Fahrzeugtechnik GmbH

Rudolf-Diesel-Str. 21–23
D-33178 Borcheln
Tel.: +49 (0) 52 51/691 69-0
Fax: +49 (0) 52 51/691 69-11
www.waptech.de

Zukunftsweisende Kuppelsysteme

für Ihre Fahrzeuge. Sprechen Sie uns an!



*Wir verbinden
Ihre Fahrzeuge!*



pneumatische Betätigung Typ: PF
Allgemeine Betriebserlaubnis: KBA 91637

www.waptech.de

verhindert indes eine große Sitztruhe – man kann nicht alles haben. Da die Ablagen mit Ausnahme mächtiger Türfächer eher kleinteilig ausfallen, bereitet die Unterbringung größerer Teils wie Laptops oder Ordner gewisse Schwierigkeiten. Besonders organisiert ist dagegen die Stromversorgung von elektronischem Gerät, denn es gibt unterschiedliche Steckdosen an den passenden Positionen.

ANZEIGE

FG, Stand FG 02

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

Die Bedienung des Jumpy gibt wenig Rätsel auf, allenfalls der Tempomat gerät in Vergessenheit, da komplett von der Lenkradspeiche verdeckt. Besondere Erwähnung verdienen die Instrumente. Schick gestaltet, übersichtlich gezeichnet, informativ einschließlich Bordrechner, so hat man's gern. Clou ist das Head-up-Display, das einzige seiner Art in einem Transporter. Auf ein Plastikscheibchen oberhalb der Instrumentenabdeckung werden wesentliche Informationen wie Geschwindigkeit und die Grundfunktionen der Navigation projiziert. Klar, es geht auch ohne – ab mit geht's besser, weil der Blick nicht abschweifen muss. Der führt angesichts der mickrigen Außenspiegel ohne Weitwinkelglas eher zur

Verärgerung. Die Citroën-Monokel erreichen nun wirklich kein Transporterniveau, Spurwechsel und Rangiermanöver vorbei an Begrenzungspfosten mutieren zum Glücksspiel. Zusätzlich behindern nach unten breit auslaufende A-Säulen den Blick beim Abbiegen und nach vorn endet der Blick bei den Warzen der Scheibenwächanlage. Dazu dehnt der lange Radstand den Wendekreis. Hoch oben ist ein Zusatzteil gefährdet: Knapp 2 m Höhe und drüber eine Dachantenne, das passt nicht zusammen.

Eine gewisse Unterstützung bietet das reichhaltige Reservoir an Assistenzsystemen. Die Rückfahrkamera mit Kameralinse unauffällig in der Abdeckung oberhalb des Nummernschilds arbeitet prächtig und schaltet bei Näherungen auf die Vogelperspektive um. Weniger wirkungsvoll agiert der Spurwechselsensoren, der Nachbarn auf den Nebenspurmarkierungen erst sehr spät erkennt. So heißt es mit Bedacht rangieren, auch auf dem

Citroën Jumpy nach Maß

Drei Längen, zwei Ausstattungsvarianten, zulässige Gesamtgewicht von 2,6 bis 3,1 t, fünf Leistungsstufen und drei Getriebe – der Citroën Jumpy passt sich den Wünschen seiner Käufer an, auch wenn nicht alles mit allem kombinierbar ist.

Die Auswahl zur Individualisierung ist für einen Importeur groß. Da wären unterschiedliche Varianten von Fenstern im Laderaum, Heckflügeltüren oder Heckklappe, eine Schiebetür auch links und das Ganze ebenfalls elektrisch mit Öffnungssensor. Anhängerkupplung und ein Baustellenpaket mit Motorschutz und erhöhter Bodenfreiheit sind

ebenso ein Fall für Profis wie der Holzboden im Laderaum.

Citroën liefert außerdem vorkonfektionierte Ausbauten. Da wäre ein Pharma-Transporter nach GDP-Vorgaben für den Medikamententransport zusammen mit Partner Heifo. Der Laderaum ist verkleidet und isoliert, mit einer integrierten Heiz- und Kühlanlage von Konvekta wird die Temperatur zwischen 15 und 25°C gehalten. Mit Würth realisiert Citroën eine Werkstatteinrichtung, bestehend aus Bodenplatte, Seitenwandverkleidung und Regalen aus Aluminium. Würth ist ebenfalls Partner für den Jumpy Transline. Mit Bodenplatte, Seitenwandverkleidungen und Zurrschienen seitlich sowie an der Trennwand auf halber Höhe dient er als Transportprofi.

Hof des Baustoffhändlers, wenn's ans Ausladen der Palette mit Zementestrich geht. Freudig jumpt die Hinterachse des

Jumpy nach der Entlastung wieder in die Höhe, leuchtendrot vor Eifer glänzt sein Lack.

Randolf Unruh

**Ohne Schnalle?!
Einfach und schön!**

**jetzt auch
mit Hubdach!**



→ www.versus-omega.com

