



Markante Optik: Der Citroën Jumpy, Modelljahr 2004, ist sichtlich verjüngt (oben). Auf der Nase des Jumpy prangt der größte Doppelwinkel des ganzen Programms (unten).

Im Zeichen des Doppelwinkels

Zweiter Frühling für den Jumpy: Mit zahlreichen Verbesserungen startet er ins zehnte Jahr.

Die Traditionsmarke Citroën trägt ihr Markenzeichen, den Doppelwinkel, längst wieder stolz auf den Autos: Es brummt, die Franzosen haben sieben Rekordjahre nacheinander geschrieben. Setzt man bei den PKW auf ein Schritt für Schritt komplett erneuertes junges Programm, vertraut Citroën bei seinen Lieferwagen und Transportern eher in Ruhe gereiften Herrschaften: Der schnuckelige Berlingo, Urvater einer ganzen Generation von Lieferwagen, hat neun Jahre auf dem Buckel, der Jumper schon zehn, der Jumpy jetzt auch schon

neun Jahre. Die Senioren schlagen sich jedoch tapfer: Der Marktanteil von Citroën in Europa steigt mit dem Alter der Fahrzeuge, auch in Deutschland gilt angesichts konstant hoher Zulassungen prinzipiell das Motto „Je oller, je dollar“.

Ein wenig aus der Art geschlagen ist dabei der Jumpy: Mit konstant 1.000 bis 1.200 Neuzulassungen im Jahr übernimmt er ein wenig die Rolle des Mauerblümchens zwischen Berlingo und Jumper, ähnelt darin seinen baugleichen Geschwistern Peugeot Expert und Fiat Scudo. Das Trio ist von Anfang an zwischen

Lieferwagen und Transporter angesiedelt gewesen, zwischen Baum und Borke. Zwar wachsen andere Lieferwagen inzwischen kräftig auf das Jumpy-Maß, doch inzwischen sind Jumpy und Co. in Ehren ergraut. Eine späte aber gründliche Frischzellenkur soll nun über die letzten zwei Jahre bis zur Ablösung helfen.

Stolz trägt der Jumpy auf der neuen und 8 cm längeren Nase nun seinen Doppelwinkel – es ist der größte aller Citroën-Modelle. Klarglas-Scheinwerfer rahmen das Gesicht ein, das unten ein neu gestalteter Spoiler abschließt. Seiten-

Ich bin zwei Autos

Den Jumpy-Kastenwagen gibt's mit kurzem wie langem Radstand. Macht im ersten Fall 2 m Laderaumlänge und 4 m³ Volumen, im zweiten 2,5 m Länge und 5 m³ – sich nach oben stark verjüngende Wände verhindern mehr Raum im Heck, der Jumpy stammt von Vans ab, nicht von Transportern. Knapp ist das Angebot an Transporter-typischen Sonderausstattungen: Beifahrer-Doppelsitz, Schiebetür links, Trennwand im Laderaum anstelle des Leitergestells hinter dem Fahrersitz – das war's auch schon. Den Kastenwagen gibt's auch als Basisversion „Light“,

einzigster Unterschied: ABS entfällt, macht 500 Euro an der falschen Stelle gespart – besser nicht hingucken. Fährt der Kombi nur mit dem stärksten Diesel (80 kW/109 PS) oder einem kräftigen Benziner vor (100 kW/136 PS), so tritt der Kastenwagen auch mit milderer Motorisierung an. Los geht's mit dem guten alten PSA-Saugdiesel mit 1,9 l Hubraum und 51 kW (70 PS). Als Bindeglied zur Diesel-Topmotorisierung fungiert ein Zweiliter mit 69 kW (94 PS). Die Preisliste beginnt mit dem Kastenwagen Light für 14.400 Euro. Die Ausstattung des



Der Jumpy Kastenwagen steht in zwei Radständen zur Verfügung.

Kastenwagens liegt auf eher kargem Niveau: Über das Normalmaß hinaus ist nur ein höhenverstellbares Lenkrad an Bord.

schutzleisten helfen gegen Berührungängste beim Parken.

Wichtiger als die modernisierte Optik ist die verbesserte Funktion. Auf einmal finden auch große Fahrer eine voll ausreichende Längsverstellung der Sitze vor. Die sind komplett neu: mehr Sitztiefe, sympathisch-straft Polster, hohe Rückenlehnen mit angenehmem Seitenhalt – so soll es sein. Auch hinten verwendet Citroën ein neues Gestühl, die Fahrgäste sitzen allerdings immer noch etwas tief und in einem rustikalen Umfeld – ein Kombi ist kein Schönling.

Klar gezeichnete Instrumente, ein etwas hakelig zu betätigender Schalthebel mitten im Armaturenbrett vor der ein wenig umständlichen Hebeleier für Heizung und Lüftung – an diesen Stellen ist der Jumpy ein guter alter Bekannter. Das gilt auch für die etwas billig wirkenden Kunststoffverkleidungen. Sie passen nicht so recht zur hier präsentierten Top-Version Club, deren Preis netto immerhin knapp 21.000 Euro erreicht.

Neu sind bei höherem Tempo auf der



Bedienung und Instrumente: Nicht ganz taurisch, aber übersichtlich und praktisch.

Autobahn dagegen deutlich hörbare Windgeräusche. Da sich an Karosserie und Spiegeln nichts Größeres änderte, ist dies ein ungewollter, aber auch von anderen Komfort-Dieseln bekannter Nebeneffekt der deutlich effektiveren Geräuschdämmung von Motor und Aufbau – der Jumpy ist erheblich leiser geworden.

Und fix: Glaubhafte 165 km/h erreicht

der Kombi mit dem stärksten Dieselmotor, laut Tachonadel sogar ein paar km/h mehr. Auch schwingt sich der unbeladene Kombi laut Werksangabe sehr zügig in nur 15 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Das nimmt man dem Jumpy ebenfalls ab, obwohl lange Gesamtübersetzungen zugunsten von Geräuschniveau und Spritverbrauch das Temperament ein

Maße und Gewichte

Länge	4.522 mm
Breite	1.844 mm
Höhe	1.936 mm
Radstand	2.824 mm
Spurweite vorn/hinten	1.540/1.540 mm
Länge Laderaum	2.059 mm
Breite Laderaum	1.600 mm
Höhe Laderaum	1.430 mm
Leergewicht	1.715 kg
Nutzlast	790 kg
zGG	2.505 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.230/1.300 kg
Anhängelast (12 % Steigung)	1.300 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader, Ladeluftkühlung, quer eingebaut, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common Rail, zwei oben liegende Nockenwellen; Bohrung/Hub 85/88 mm, Hubraum 1.997 cm³, Leistung 80 kW (109 PS) bei 4.000 U/min, maximales Drehmoment 270 Nm bei 1.750 U/min

Antrieb: 5-Gang-Schaltgetriebe mit Schaltung im Armaturenbrett, Übersetzungen 3,42 bis 0,61, Übersetzung Antriebsachse 4,79, Antrieb auf die Vorderräder

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit Schraubenfedern und Dreieckslenkern, Teleskop-Stoßdämpfer; hinten Verbundlenkerachse mit Längslenkern, Schraubenfedern, Stabilisator

Bremsen: Vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, lastabhängiger Bremskraftregler, ABS

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Reifen/Räder: 205/65 R 15 C auf Rädern 6,5 J x 15

Fahrleistungen/Verbrauch

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 165 km/h, Beschleunigung 0–100 km/h 15 s

Verbrauch: Stadt 8,9 l, außerstädtisch 6,0 l, gesamt 7,0 l/100 km

Preise

Grundpreis Kombi SX Achtsitzer HDI:

€ 18.340,- (netto)

Grundpreis Kombi Club Achtsitzer HDI:

€ 20.780,- (netto)



Typisch Jumpy: Sich nach oben verjüngende Wände schränken den Laderaum ein. Hinter der schlanken Schiebetür warten im Kombi sechs neu gestaltete Sitzplätze.

wenig beschneiden. Verantwortlich für den Mumm ist ein Dieselmotor, dessen Kopf die Motorentechniker kräftig gegen den Strich gebürstet haben. Die Leistung beläuft sich zwar unverändert auf 80 kW (109 PS), doch dank fülligerer Leistungs-Charakteristik kletterte das maximale Drehmoment von 250 auf 270 Nm bei unverändert 1.750 Touren – sehr anständige Werte für einen Diesel mit 2 l Hubraum. Verantwortlich für den Zuwachs zeichnen zwei oben liegende Nockenwellen und vier Ventile pro Zylinder – die bisherige Variante lebt nur noch im Kastenwagen weiter. Beruhigend, dass Citroën und Konsorten im gleichen Schritt die Bremse deutlich verstärkten: Abgesehen vom Kastenwagen-Grundmodell kommen 15-Zoll-Räder mit den kräftigen und innenbelüfteten Scheibenbremsen aus der neuen Van-Generation von Citroën C8 und Co. zum Einsatz, von deren Vorgängern die Jumps dieser Welt vor knapp zehn Jahren einmal abstammten. An der Hinterachse bleibt es allerdings bei Trommelbremsen.

Seinen Charakter hat der Jumpy auch bei der jüngsten Überarbeitung nicht verändert: Das Fahrwerk ist, dem Charakter der Marke entsprechend, für ein Nutzfahrzeug vergleichsweise sanft ausgelegt, der Jumpy unter seinesgleichen eher ein Softie denn ein harter Knochen. Dazu trägt der ungewöhnlich lange Radstand seinen Teil bei – allerdings auch zum weit bemessenen Wendekreis, ein Wunder an Handlichkeit ist der Jumpy nicht gerade. Der kultivierte Charakter verleugnet nicht die Verwandtschaft zu Großraumlimousinen – auch wenn dies bereits eine Autogeneration zurück liegt.

Aber beides passt schließlich zu Citroën: Sanftmütige Autos mit langer Modell-Lebensdauer haben hier Tradition. Insofern hat auch der Jumpy allen Anlass, auch nach neun Jahren stolz seine Nase mit dem großen Doppelwinkel zu recken.

RANDOLF UNRUH

Eher ein Softie denn ein harter Knochen: Das Fahrwerk ist vergleichsweise sanft ausgelegt.