



Club-Mitglied

Seit der Überarbeitung trägt er seine Nase selbstbewusst hoch. Zum Test trat der Jumpy in der Top-Variante namens Club an.

Der Platz zwischen den Stühlen ist von Hause aus etwas unbequem. Wo gehört einer hin, der kleiner ist als ein Transporter und doch größer als ein Lieferwagen? Der vom Dreiecksfenster in der A-Säule über manches Karoserietail bis zur schwungvoll geformten Instrumentenanlage Elemente eines Vans mit sich bringt, andererseits mit erhöhtem Dach, rustikalen Innenverkleidungen und Heckflügeltüren zum Transporter tendiert? Der Jumpy passt nicht in gängige Kategorien – mitunter bei Autos ein besonderer Vorteil. Mit einem Alter von nunmehr neun Jahren zeigt der

Citroën eine automobiler Reife, die Nutzfahrzeugkäufer schätzen. Hier ist es, das Persil-Gefühl, da weiß man, was man hat, Überraschungen sind weitgehend ausgeschlossen. Andererseits hat dem Jumpy eine dezente Verjüngung gut getan – schon optisch. Die kräftigen Doppelwinkel als Markenzeichen sitzen auf einem Lochgitter-Kühlergrill, das nach vorne herausgezogen ist und in zwei Sicken der Motorhaube übergeht. Die großen Scheinwerfergehäuse enthalten nun runde Blinker, der Stoßfänger hat markante Luftschlitze bekommen, Seitenschutzleisten strukturieren die Karosserie. Die Sache ist geschickt angelegt: Einzig die Motorhaube ist ein neues Blechteil, das hält die Kosten im Zaum. Ein neues Auto ist der Jumpy also bei weitem nicht. Aber er hat im Detail deutlich an Statur gewonnen und sieht einfach ernsthafter aus.

Drinne spiegelt sich dies im Armaturenbrett des C8-Vorgängers namens Evasion wieder, von dem der Jumpy abstammt. Dieser Van ist zwar inzwischen längst abgelöst, doch sachlich lässt sich gegen die klar gezeichneten und bestens ablesbaren Instrumente nichts einwen-

Nase vorn: Der überarbeitete Jumpy ist schnell an seinem markanten Grill mit dem großen Doppelwinkel zu erkennen. Auf Grund der nach oben stark eingezogenen Wände wirkt der Citroën Jumpy schlank. Das kostet Platz, nimmt dem Auto aber optisch die Wucht.

den. Wäre da nicht das kleine Display, in dem sich Tageskilometerzähler und Gesamtzähler nicht gleichzeitig ablesen lassen – eine automobiler Mode, die auch anderswo zu finden ist. Die Bedienungselemente drumherum sind zwar etwas in die Jahre gekommen, aber sachlich in Ordnung, abgesehen von der Hauptaste im Lenkstockhebel oder den umständlichen Schieberegler für Heizung und Lüftung.

Klar gewonnen haben die neuen Sitze. Straff gepolstert und mit deutlichen Seitenwülsten versehen, überzeugt der Fahrersitz mit langstreckentauglichem Komfort und prima Seitenhalt – Klasse. Wer häufig ein- und aussteigt, wird sich vielleicht beschweren, dass er immer wieder über die Sitzkante rutschen muss (und über hineinrinnende Regentropfen bei geöffneter Tür). Doch das macht das Gestühl von prima Passform und bequemhoher Rückenlehne mehr als wett. Auch der Verstellweg nach hinten reicht jetzt aus. Weniger bequem geht's für die Beifahrer in der Variante mit Doppelsitzbank zu. Die ist starr und sitzt schon für den Außenmann arg nah am Armaturenbrett. Der Mittelsitz dicht hinter der Konsole



Der Doppelsitz vorn ist nur mit Einschränkung genießbar – nicht nur Langbeinern fehlt der Platz für die Knie.

Auch im Fond geht es nicht sehr üppig zu – der Jumpy Kombi ist vom Zuschnitt her mehr Van als Transporter.

Die Schaltung dürfte ein wenig präziser ausfallen.

Das Armaturenbrett stammt ursprünglich aus dem Citroën Evasion, der vor zehn Jahren das Licht der Welt erblickte.

des Schalthebels taugt beim besten Willen nicht als Sitz, sondern nur als Ablage.

Damit erfüllt er einen guten Zweck, denn an sinnvollen Ablagen hapert es auch bei der Neuauflage des Jumpy trotz Dachgalerie ein wenig. Das Handschuhfach ist mickrig, die schmalen Türfächer nehmen keine Getränkeflaschen auf. Und die Chance für einen praktischen Korb unter dem Doppelsitz hat Citroën vertan: Aus dem schlichten Sitzgestell ragt nur rustikal der Sack mit Wagenheber und Werkzeug, der dort mehr schlecht als recht unterkommt. Wer dann noch über das Hartplastik der Verkleidungen

streicht, der wünscht sich, dass die Verfeinerung des Jumpy im Detail noch etwas gründlicher ausgefallen wäre. Dann wäre vielleicht auch jemand auf die Idee gekommen, dem in der Realität kaum benutzbaren Mittelsitz in der ersten Reihe eine versenkbare Kopfstütze zu spendieren, wie sie weiter hinten im Jumpy verwendet wird. Die jetzt eingebaute massive Kopfstütze versperrt den Blick durch den Innenspiegel – raus damit. Die Jumpy-Abstammung von einem inzwischen verblichenen Van, dazu seine Größe zwischen Baum und Borke führt zu einer kompakten und drahtigen, sich nach

oben verjüngenden Karosserie. Der Franzose wirkt schlank, nicht so eckig wie moderne Lieferwagen und Transporter. Das hilft Fahrer-Umsteigern vom PKW über die Hemmschwelle zum Nutzfahrzeug, führt im Innenraum jedoch zu Nachteilen: Geräumig ist der Jumpy nicht. Das gilt für den Fußraum im Fond, auch für die Schulterbreite – zu dritt wird's eng auf den tief montierten Sitzbänken, die generell jedoch gut ausgeformt sind. Auch bereitet die Umgebung selbst in der gehobenen Ausstattungsvariante Jumpy Club wenig Freude: Hartfaserplatten als Seitenverkleidung in der Mitte, schlichte dunkle Kunststoffe hinten, viel Blech, keinerlei Ablagen, nur Aschenbecher für Gitanes und Gauloises – trotz Velourspolstern auf den Sitzen reicht der Franzose mit dem anspruchsvollen Beinamen Club bei weitem nicht an einen Bus heran. Knappheit

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.522 mm
Gesamtbreite	1.844 mm
Gesamthöhe	1.936 mm
Radstand	2.824 mm
Wendekreis	12.200 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.290/810 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.260/1.360 mm
Laderaum über Fahrbahn	585 mm
Ladevolumen max.	2,25 m³
Spurweite vorn/hinten	1.540/1.540 mm
Leergewicht Testwagen	1.650 kg
Nutzlast	855 kg
zGG	2.505 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.230/1.300 kg
Anhängelast (12 % Steigung)	1.300 kg
zul. Zuggesamtgewicht	3.640 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor Turbolader mit Ladeluftkühlung, vorn quer eingebaut, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik, elektronische Steuerung; zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 85,0/88,0 mm, Hubraum 1.997 cm³, Leistung 80 kW (109 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 270 Nm bei 1.750/min

Getriebe/Antrieb: Fünfgang-Schaltgetriebe mit Schaltung im Armaturenbrett, Übersetzungen 3,42 bis 0,61, Rückwärts-Gang 3,15, Übersetzung Antriebsachse 4,79, Antrieb auf die Vorderräder

Fahrwerk

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

Bremsen: Vorn innenbelüftete Scheiben- hinten Trommelbremsen, Scheibendurchmesser 285 mm, Trommeldurchmesser 255 mm, lastabhängiger Bremskraftregler, ABS, mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

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

Füllmengen/Elektrik

Tankinhalt: 80 l, **Motoröl mit Filter:** 4,75 l

Batterie: 12 Volt/60 Ah, Lichtmaschine 150 A

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel alle 30.000 km

Garantie: Zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung



Der geschmeidige Motor überzeugt mit Laufkultur und einem günstigen Verbrauch.

herrscht erst recht im Gepäckraum: Bei voller Bestuhlung bringt die Besetzung nicht viel mehr unter als ihre gesammelten Kulturbeutel. Dies ändert sich durch erste Umbauten kaum, da sich nur die Lehne, jedoch nicht die komplette Bank vorklappen lässt. Wer Platz gewinnen will, der muss das Gestühl ausbauen, was allerdings schnell geschehen ist. Zum zeitweiligen Transport von Gütern eignet sich der Kombi trotzdem nicht: Die zweite Sitzbank ist fest montiert, im ganzen Auto findet sich keine einzige Zurröse als Grundlage der Ladungssicherung – für einen Kombi ist das ungehörig.

Der Jumpy Kombi ist eben mehr Van als Nutzfahrzeug, das zeigt sich auch beim Fahren. Hier profitiert er von einem sanftmütigen und kultivierten Charakter. Der HDI-Motor zum Beispiel ist ein echtes Sahnestück. Dieser Zweiliter-Turbodiesel mit Direkteinspritzung per Common-Rail arbeitet ungewöhnlich kultiviert, kennt auch als Vierzylinder kein Schütteln und kein Brummen. Einzig ein leichtes Turboloch bei niedrigen Drehzahlen irritiert, auch das Prasselgeräusch der Voreinspritzung, das jedoch schon bei 1.800 Umdrehungen endet. Wer den Drehzahlkeller verlassen hat, der erfreut sich an einem gleichermaßen elastischen und temperamentvollen Motor. Bis hinauf zur Nenndrehzahl von 4.000/min kennt der Turbodiesel kein Halten, Drehzahlen darüber hinaus bis zur Abregeldrehzahl bei 4.800/min

wiederum haben keinen Sinn, da dem Motor dann die Puste ausgeht.

Zur schubkräftigen Leistungscharakteristik passen die insgesamt recht langen Übersetzungen des Fünfganggetriebes, auch wenn bei einer Höchstgeschwindigkeit von gestoppt 168 km/h schon ein Sechsgangaggregat angebracht wäre – trotz eines respektablen Drehmoments von 270 Nm bereits bei 1.750/min tut sich die Maschine im höchsten Gang bei niedrigen Drehzahlen ein wenig schwer.

Da muss die Hand zum Schalthebel greifen, der im Jumpy seit Jahr und Tag aus einer Konsole unterhalb des Arma-

MESSWERTE

Beschleunigung	
0–50 km/h	5,0 s
0–80 km/h	9,6 s
0–100 km/h	13,7 s
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h

Elastizität (4./5. Gang)	
50–80 km/h	6,6/12,1 s
50–100 km/h	11,4/18,3 s

Innengeräusche	
Stand/50/80 km/h	50/62/64 dB(A)
100/130/km/h	68/62 dB(A)

Kraftstoffverbrauch	
Verbrauch minimal	7,4 l/100 km
Verbrauch maximal	10,9 l/100 km
Teststrecke beladen	8,8 l/100 km

Testverbrauch gesamt	
Verbrauch Ø	8,6 l/100 km

Ø = Durchschnitt



Dem Laderaum fehlt es an Variabilität: Lehne klappen oder Bank komplett ausbauen, das ist für einen Kombi etwas wenig.

turenbretts ragt. Bei dieser Bewegung hält sich die Freude in Grenzen – der Hebel legt weite Wege zurück, die Schaltung arbeitet hakelig. Also lässt der Fahrer die Maschine ziehen, sie schafft es schon. 80 kW (109 PS) sind für einen

Kombi mit 2,5 t Gesamtgewicht schließlich nicht von Pappe.

Bei all dem arbeitet dieses für einen Transporter feine Triebwerk sympathisch sparsam. Nur wer dem Viertakter Gewalt antut, kann ihn im Kraftstoffverbrauch über die 10-l-Marke treiben. Realistischer sind Werte um 8,5 l herum.

Sympathien verdient sich auch das Fahrwerk, jedenfalls unbeladen. Dank 2,8 m Radstand und einer französisch-weichen Abstimmung federt der Citroën weich und nachgiebig, ganz ungewöhnlich für einen Transporter. Deshalb ist er, auch dank des recht niedrigen Geräuschniveaus, uneingeschränkt langstreckentauglich. Die Kehrseite der Medaille zeigt der Citroën voll beladen: Dann hängt er tief in den Schraubenfedern, und schnelle Spurwechsel auf der Autobahn sind tunlichst zu vermeiden. Die neuen Bremsen aus dem feinen aktuellen Van-Kollegen C8 an der Vorderachse überzeugen dagegen durch gute Dosierbarkeit. Bei voller Beanspruchung wirken sie ein wenig teigig, doch nicht über-

Trotz seines teils rustikalen Ambientes tendiert der Jumpy mehr zum einfachen Van als zum aufgewerteten Nutzfahrzeug.

fordert.

Bleibt als Fazit, dass der überarbeitete Citroën Jumpy trotz seines teils rustikalen Ambientes weiterhin mehr zum einfachen Van tendiert als zum aufgewerteten Nutzfahrzeug. Als nützlich ausgestattete Großraumlimousine ist er passender angesiedelt als zwischen Lieferwagen und Transporter. Zumal auch der Preis in der gehobenen Variante Club deutlich nach oben zeigt: Netto 20.780 Euro sind viel Geld für ein Auto mit einem zwar leistungsstarken und sympathischen Dieselmotor, aber eingeschränkter Tauglichkeit als Nutzfahrzeug.

RANDOLF UNRUH