



Peugeot Bipper 2-Tronic

**Kurz und knapp: Der markante Lieferwagen tritt optisch selbstbewusst und kräftig auf.**

# Weniger ist mehr

Das automatisierte Getriebe des Peugeot Bipper 2-Tronic spart zwar keinen Sprit, schont aber Aggregate und die Nerven.

**D**ie gute alte Kaufmannsfrage, ob's auch etwas mehr sein darf, ist von gestern. Heute darf, nein muss es vielfach etwas weniger sein. Gewerbetreibende profitieren auch nicht von Abwrackprämien als Anreiz für den neuen Untersatz. Sie müssen sich selbst helfen. Vielleicht mit einem schlaun Kauf, soweit es das Transportvolumen erlaubt: etwas kleiner und etwas billiger, aber bei geschicktem Kauf vielleicht sogar komfortabler als zuvor. Prompt rücken der Peugeot Bipper und seine Kollegen ins Blickfeld. Mit nicht einmal 4 m Länge und schlanker Taille erfrischend kompakt. Und mit dem optionalen automatisierten Getriebe, von Peugeot 2-Tronic genannt, überraschend komfortabel unterwegs.

Meist wird derlei Technik aus Kostengründen nicht in Erwägung gezogen. Und

netto 760 Euro Aufpreis sind bei einem Grundpreis für den Bipper Diesel von 11.490 Euro nicht von Pappe. Jedoch gehört zur Serienausstattung in Verbindung mit 2-Tronic auch das Bipper-Elektropaket mit elektrischen Spiegeln und Fensterhebern sowie Zentralverriegelung. Laderaum und Fahrerhaus werden dabei zeitgemäß separat verschlossen. Das E-Paket hat einen Wert von 310 Euro, prompt rückt der Mehrpreis fürs automatisierte Getriebe in ein milderes Licht, es kostet ausstattungsbereinigt 450 Euro. Klingt besser, schon rückt die Lebenshilfe für Stadtkuriere ein Stück näher.

**Basis von 2-Tronic** ist das unveränderte Fünfganggetriebe des Bipper, auch die Übersetzungen unterscheiden sich nicht vom Normal-Peugeot. Die Ansteuerung

aber erfolgt elektrohydraulisch, das Kupplungspedal entfällt. Die Automatik hat sich bereits in Peugeot 107 und 1007 bewährt, sie entsprechen etwa der Krausweite des Bipper.

Die etwas umständliche Bezeichnung 2-Tronic dient als Hinweis auf die Wahlmöglichkeit zwischen dem sequenziellen Betrieb per Fingertipp am Wählhebel oder dem vollautomatischen Schaltmodus. Beim Bipper reduziert sich der Wechsel in den sequenziellen Betrieb auf besonders anspruchsvollen Bergetappen, alles andere erledigt die Getriebesteuerung ganz selbstverständlich automatisch. Vor allem der sanfte Wechsel der Gangstufen beeindruckt: Ob's bei den Schaltungen nun hinauf oder hinab geht, der Peugeot tauscht fast unmerklich watschelig die Gänge, stapft schmusesanft

# Gardinenauflieger-Aktion!

Nur bis Ende April 2009!  
Mieten zu Aktions-Preisen.



Telefon +49 (0) 3 64 82/830-200  
Telefax +49 (0) 3 64 82/830-60  
E-Mail vermietung@rps-trailer-rental.com

www.rps-trailer-rental.com

durch die Schaltstufen. Und reagiert dabei trotzdem flink mit sehr geringen Zugkraftunterbrechungen.

Ebenso geschickt lässt die Steuerung den kompakten Dieselmotor bei zurückhaltender Fahrweise vorwiegend zwischen 1.500 und 2.500 Touren agieren. Das passt, hier steht das maximale Dreh-

## Des Bippers Revier ist die Stadt. Hier zwängt sich der schlanke Franzose gekonnt durch Engstellen.

moment an, unnötige Drehzahlorgien sind ausgeklammert. Hohe Tourenzahlen schneidet die Steuerung ohnehin rigoros ab: Bei maximal 4.200 Umdrehungen ist Schluss, manuell sind dagegen an die 5.000 Touren drin. Doch viel los ist mit der Maschine in diesen Drehzahlhöhen nicht, also runter mit der Drehzahl. Wer gekonnt mit dem Gaspedal umgeht,

schickt das Getriebe auch in Automatikstellung bei knapp 70 km/h in den fünften Gang und schnürt dann entspannt und niedertourig dahin. Das schont die Aggregate, die Kupplung dürfte bei 2-Tronic ohnehin ein ewiges Leben erreichen.

Trotz der gekonnten Steuerung: Der Testverbrauch von 6,4 l/100 km beladen auf der Hausstrecke ist nur durchschnittlich, liegt fast exakt auf dem Niveau des Schalters. Und in Anbetracht von Größe und Gewicht des Bipper kein Ruhmesblatt. Als Spritsparer ist die 2-Tronic nicht gedacht, eher als Schonwaschgang für den Fahrer. Wobei es die 2-Tronic mit der Weichspülung mitunter übertreibt. So ist der Antritt des Bippers matt, zum Sprint beim Ampelstart taugt er nicht. Mal eben flink in eine Lücke über die Kreuzung huschen, spritzig aus der Parklücke schnellen? Besser gar nicht erst probieren. Auch ein spürbarer Kickdown auf dem Gaspedalweg wäre hilfreich. Ohne dessen klare Definition schaltet der Bipper mitunter etwas unmotiviert zurück.

MESSWERTE	
<b>Beschleunigung</b>	
0-50 km/h .....	5,4 s
0-80 km/h .....	14,3 s
0-100 km/h .....	23,1 s
<b>Elastizität</b>	
60-80 km/h (IV/V) .....	6,6/9,3 s
60-100 km/h (IV/V) .....	14,0/20,4 s
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	
152 km/h	
<b>Innengeräusche</b>	
Stand/50 km/h .....	51/64 db(A)
80/100 km/h .....	69/71 db(A)
<b>Kraftstoffverbrauch</b>	
Teststrecke beladen .....	6,4 l/100 km
Testverbrauch min./max. ....	5,4/7,6 l/100 km

Generell jedoch bleibt der Eindruck eines ruhigen, fast phlegmatischen Gesellen haften. Dazu passt auch der Wintermodus der Schaltung: Ist der Boden rutschig, kann der Fahrer manuell auch im zweiten Gang anfahren. Ebenso lässt der Peugeot direktes Hin- und Herschalten zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt zu, damit schaukelt sich der Lieferwagen aus heiklen Situationen heraus.

**Weniger sympathisch** sind die Eigenschaften bei Rangiermanövern, speziell bei Gefälle. Hier bewegt sich der Bipper schon in der Ebene eher sprunghaft als feinfühlig. Einparken auf schräger Fahrbahn gelingt nicht ohne Hilfe der Handbremse, beim Umschalten zwischen vorwärts und rückwärts rollt der Peugeot sonst viel zu weit. Ein automatisiertes Getriebe ohne Anfahrhilfe - das ist falsche Sparsamkeit.

Auch die Maschine verbreitet abwechselnd Licht und Schatten. 50 kW (68 PS) Leistung sind dem handlichen Lieferwagen zwar durchaus angemessen. Doch mit nur 160 Nm Drehmoment - eine Ursache der Mattigkeit - ordnet sich der leer 1,2 und beladen 1,7 t schwere Peugeot eher hinten ein. Da sollte bei 1,4 l Hubraum mehr drin sein. Die sympathische Lauf-



Der annähernd würfelförmige Laderaum lässt sich prima vollpacken, die Schiebetüren kosten extra. Raumreserve auf der Beifahrerseite mit Klappsitz und Schwenkgitter

**TECHNISCHE DATEN**

**Antriebsstrang**

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik; elektronische Steuerung, oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder; Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 73,7/82,0 mm, Hubraum 1.398 cm<sup>3</sup>, Leistung 50 kW (68 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 160 Nm bei 1.750/min  
Antrieb: mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe mit Joystick-Schaltung, Übersetzungen 3,42/1,81/1,17/0,85/0,68, Übersetzung Antriebsachse 4,06, R.-Gang 3,58. Antrieb auf die Vorderräder

**Fahrwerk**

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreieckslenkern, Stabilisator; hinten Torsionskurbelachse, Schraubenfedern; vorn und hinten Teleskop-Stoßdämpfer, Reifen 185/65 R 15 auf Rädern 5,5 Jx15; Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung

Bremsen: vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Durchmesser vorn 257 mm, hinten 203 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, Bremsassistent; mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

**Füllmengen**

Tankinhalt: 45 l  
Motoröl mit Filter: 3,75 l

**Elektrik/Wartung/Garantie**

Batterie 12 Volt 60 Ah  
Lichtmaschine 80 A  
Wartung: Ölwechsel-Intervall alle 30.000 km/2 Jahre  
Garantie: zwei Jahre Garantie, zwei Jahre Mobilitätsgarantie

**Preis:**

Peugeot Bipper HDi 70 2-Tronic, 50 kW (68 PS)  
12.250 Euro\*\* *ohne Mehrwertsteuer*

**Maße und Gewichte**

Länge gesamt . . . . . 3.864 mm  
Breite gesamt . . . . . 1.716 mm  
Höhe gesamt . . . . . 1.721 mm  
Radstand . . . . . 2.513 mm  
Wendekreis re/li . . . . . 10,60/10,05 m  
Höhe/Breite Schiebetür . . . . . 1.041/410-644 mm  
Höhe/Breite Hecktür . . . . . 1.067/1.140 mm  
Laderaum über Fahrbahn . . . . . 527 mm  
Laderaum (L/B/H) . . . . . 1.523(2.491)/1.473/1.181 mm  
Breite zw. den Radkästen . . . . . 1.040 mm  
Ladevolumen . . . . . 2,5-2,8 m<sup>3</sup>  
Spurweite vorn/hinten . . . . . 1.469/1.465 mm  
Leergewicht Testwagen . . . . . 1.220 kg  
Nutzlast . . . . . 480 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht . . . . . 1.700 kg  
Zul. Achslast vorn/hinten . . . . . 900/950 kg  
Anhängelast bei 12 % Steigung . . . . . 600 kg  
Zul. Zuggesamtgewicht . . . . . 2.300 kg



**Das automatisierte Schaltgetriebe 2-Tronic bedient der Fahrer wahlweise sequenziell, oder er vertraut auf die Automatik.**

**Klar gezeichnete Instrumente mit informativem Bordcomputer**

kultur tröstet über den arg zahmen Auftritt kaum hinweg.

Ganz anders gibt sich das Fahrwerk, hier vergisst der Peugeot sein gutes Benehmen. Leer agiert er bockig wie ein Dreijähriger in der Trotzphase. Federung und Dämpfung entpuppen sich als Konjunkturlösung für Zahnärzte - echte Plombenschüttler. Viel Fracht auf der Hinterachse nimmt dem Fahrwerk zwar die Schärfe, doch von Komfort kann trotzdem keine Rede sein. Es tröstet wenig, dass der Bipper selbst beladen kerzengerade steht und Rückgrat zeigt, sich keinen Deut in die Federn fallen lässt.

Ein gewisser Ausgleich des herben Fahrwerks ist das sichere Fahrverhalten. Leer wirkt der Bipper etwas kopflastig, beladen kennt er nur eine harmlose Übersteuerneigung, bereitet keinerlei Probleme, steckt selbst ruppige Spurwechsel bei hohem Tempo klaglos. ESP ist als Retter für Notfälle nicht vorgesehen. Es käme in der Realität auch kaum zum Eingriff, denn das Revier des Bipper ist die Stadt. Dort ist er zuhause, zwingt sich mit seiner schlanken Figur wie kein anderer durch Engstellen. Trotzdem schleppt der Peugeot rund 400 kg Fracht plus Fahrer, fasst der Laderaum 2,5 m<sup>3</sup> Volumen. Er ist annähernd wie ein Würfel geformt, deshalb leicht zu beladen. Schie-

betüren gibt es gegen Aufpreis, ebenso eine modulare Trennwand mit faltbarem Notsitz für den Beifahrer als Erweiterung des Frachtabteils. Ein lohnenswertes Extra als Raumreserve, vor allem beim Umstieg aus größeren Lieferwagen.

Trotzdem bleibt für den Fahrer genug Platz. Dank der weit vorn positionierten Windschutzscheibe wirkt der Bipper sogar geradezu luftig. Große Steuermänner sollten sich für 190 Euro das Komfortpaket mit höhenverstellbarem Sitz und zweifach verstellbarem Lenkrad gönnen. Nur dann passt die Fahrposition. Der Sitz selbst ist eher unbequem und für knapp gewachsene, verhärmte Gestalten geformt. Man sitzt mehr drauf als drin.

Und bibbert dabei mitunter im Bipper: Bei Minustemperaturen ist die Heizung mit dem großen Innenraum bei einer luftigen Gittertrennwand überfordert. Anderswo hat Peugeot nicht gespart: Zahlreiche Ablagen nehmen jeglichen Kleinkram auf, es gibt Getränkehalter und einen informativen Bordcomputer. Die Bedienung gibt keine Rätsel auf. Kräftige Stoßfänger und Karosserieecken schützen das Blech bei kleinen Remplern. Die hochgesetzten Scheinwerfer und Rückleuchten sind gut zu sehen und gleichzeitig sicher vor Beschädigungen, falls der Bipper mal anecken sollte.

Unter dem Heck verstaut Peugeot sogar ein vollwertiges Reserverad. In Erwägung ziehen sollten Käufer das optionale Fensterpaket (250 Euro) mit Glas in den Heckscheiben und in der Mitte links wie rechts - die Außenspiegel geben nur ein knappes Blickfeld frei, unangenehm beim Rangieren.

Generell aber passt der Bipper als flinker Kurier wie ein Maßanzug. Es darf also ruhig etwas weniger sein. Und für Komfortbetonte gleichzeitig etwas mehr, jedenfalls wenn's um das Getriebe 2-Tronic geht. Eine Alternative ist eisernes Sparen: Benziner statt Diesel, dazu Schaltgetriebe plus Elektropaket, macht 10.450 statt 12.250 Euro - darf's etwa noch viel weniger sein?

**RANDOLF UNRUH**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)**



Dabei ändert sich die Laderaumhöhe nur um 18 mm. Danach ist das Fahrzeugheck voll zugänglich und der Easyloader bei Bedarf innerhalb 15 Sekunden wieder startklar. Die Hebelkinematik ist im Bereich der Seitenwände am Heck untergebracht und überschreitet nicht das Maß der Radkastenabdeckungen im Laderaum.

Trotz der Robustheit und der erstaunlichen Hubkraft ist der Easyloader leichtgewichtig konzipiert. Er bringt mit 1,50x1,30 m (Länge x Breite) großer Alu-Plattform nur 140 kg auf die Waage, mit der kleineren Plattform in den Abmessungen 1,20x1,20 m sind es 130 kg. Damit verbleiben beim Renault Trafic mit 2,8 t Gesamtgewicht noch eine Nutzlast zwischen 944

## Robustes Leichtgewicht

Die Ladebühne Easyloader wurde speziell für Kastenwagen entwickelt und zeichnet sich durch geringes Gewicht und hohe Hubkraft aus.

**S**eit 2003 ist das Ladebühnensystem Easyloader für Transporter-Kastenwagen erfolgreich in Großbritannien und den Benelux-Ländern im Einsatz. Jetzt will Easyloader Nederland aus Hooge Mierde auch den deutschen Markt erobern. Dem KFZ-Anzeiger in Krefeld präsentierte Lutz Becker, Vertrieb Deutschland, den Easyloader mit einem Renault Trafic. Er konnte die kritisch eingestellte Test-Redaktion von den Vorzügen des Easyloader überzeugen.

Die Hubkraft des Ladebühnensystems ist einfach erstaunlich. Zuerst wurde das System mit der zulässigen Maximallast von rund 400 kg beansprucht. Völlig problemlos und zügig hebt und senkt die Ladebühne die schwere Palette – auch bei abgestelltem Fahrzeugmotor. Im

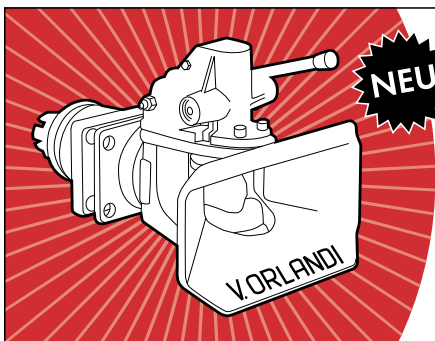
zweiten Durchgang erfolgte die Härteprüfung: Der Easyloader musste jetzt mit der Palette plus Gabelhubwagen etwa 480 kg nach oben bewegen und wieder absenken. Auch hier gab es keine Probleme. Ein weiterer Pluspunkt ist auch die komfortable Funk-Fernbedienung der Hebebühne.

Die Ladebühne senkt sich ebenerdig auf dem Boden ab, so dass sie sich einfach mit dem Gabelhubwagen befahren lässt. Darüber hinaus ermöglicht der ebene Übergang zum Ladeboden ein problemloses Befahren des Laderaums. Nach dem Lade- und Entladevorgang lässt sich die Ladebühne mit Gasdruckzylinder-Unterstützung einfach von Hand hochklappen und dann mit dem Easyloader einfach unter das Fahrzeugdach verfahren.



**Extrem belastbar: 405 kg Palettengewicht plus Gabelhubwagen. Nach der Arbeit lässt sich die Plattform unters Dach fahren.**

und 954 kg in der Standard-Spezifikation ohne Fahrer. Darüber hinaus lässt sich Easyloader als elektromechanisches Ladebühnensystem innerhalb eines Tages in allen gängigen Transporter-Kastenwagen nachrüsten. Dabei ist keine Anpassung am Fahrzeugkörper und der Bordelektrik nötig. **ADELBERT SCHWARZ**



### REPARATUR-SERVICE, DER MAßSTÄBE SETZT – ZUM FESTPREIS!

**Einfach, schnell und kostengünstig für ALLE Kupplungstypen:**

- Senden Sie uns ein Foto des defekten Teils.
- Wir erstellen ein **kostenloses** Angebot für eine Reparatur zum Festpreis.
- Wir garantieren **kostenlose** Abholung und Zustellung – bundesweit!
- Wir gewährleisten schnellste Bearbeitung, damit Sie mobil bleiben.

Nutzen Sie die Kompetenz eines der weltweit führenden Hersteller hochwertiger Anhängerkupplungen.

Orlandi Service GmbH  
**Abt. ReparaturService**  
 Vahrenwalder Straße 269a  
 30179 Hannover  
 Telefon 0511 67489-0  
 Telefax 0511 67489-89  
 Internet [www.orlandi.de](http://www.orlandi.de)  
 E-Mail [info@orlandi.de](mailto:info@orlandi.de)

