



Foto: Rocco Svantusch/Autoflotte

**Pkw** | Die Front des innen recht schlichten Partners zeigt sich in Pkw-Optik

#### Peugeot Partner Kastenwagen | Daten und Preise

**1.6 | Blue HDi 75** ab 15.650 Euro  
 R4/1.560 cm<sup>3</sup> | 55 kW/75 PS | 230 Nm/1.750 U/min  
 5-Gang | 158 km/h | 4,3 D | 112 g/km

**1.6 | Blue HDi 100** ab 17.450 Euro  
 R4/1.560 cm<sup>3</sup> | 73 kW/99 PS | 254 Nm/1.750 U/min  
 5-Gang | 163 km/h | 4,3 D | 113 g/km

**1.6 | Blue HDi 120 Stop & Start** ab 18.450 Euro  
 R4/1.560 cm<sup>3</sup> | 88 kW/120 PS | 300 Nm/1.750 U/min  
 6-Gang | 00,0 s | 174 km/h | 4,4 D | 114 g/km

**Partner Electric** ab 25.100 Euro  
 E-Motor | 49 kW/67 PS | Lithium-Ionen 22,5 kWh  
 18,7 s | 110 km/h | 17,7 kW/h | 0 g/km | Reichw. 170 km

4.237 x 1.810 x 1.812 mm | 3,3 – 4,1 m<sup>3</sup>  
 Wartung: 20.000 km (E)/25.000 km (D)/30.000 km (S)  
 Effizienzklasse: –  
 Schadstoffklasse: Euro 6  
 Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko: –  
 Garantie: 2 Jahre (erweiterbar auf 180.000 km)  
 AUTO & TRANSPORTER: Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

## Stets bei der Sache

**Fahrbericht** | Der Partner ist ein loyaler Begleiter im Transportalltag. Drei Diesel und ein Stromer bilden die Neuaufgabe des Zwei-Paletten-Trägers.

Der neue Partner ist ein Löwen-Trio – 75, 99 und 120 PS – in zwei Längen. Der 99-PS-Packesel ist auf kräftiges Zupacken dressiert. Behäbig kommt er in Schwung, bleibt dann aber zugkräftig am Ball.

Die Top-Version spielt auf der Testroute die 20-extra-Pferdestärken gekonnt aus, wirkt deutlich agiler. Allein der leicht hakenartige Handschalter bremst den spurtenden Löwen, der gut die Spur hält. Das hörbare Fauchen gibt es als permanente Dreingabe. Wer lieber der Automatik (elektronisch gesteuertes Sechsganggetriebe) den Vorzug gibt, muss 18.450 Euro für den Löwentransfer (nur im 100-PS-Diesel erhältlich) zurücklegen.

**City-Brake ab Herbst** | Wer nur 15.650 Euro für den Franzosen investieren möchte, erhält den Basis-Diesel mit 75 PS und eine Grundausstattung. Diese umfasst unter anderem ABS, ESP samt Antischlupfregelung, Berganfahrhilfe, in Höhe und Tiefe verstellbares Lenkrad und den Notbremsassistenten. Ab November kann der Active City Brake für wirksame Kollisionsvermeidung in der Stadt dazu bestellt werden.

Die kleinteiligen, aber zahlreichen Staumöglichkeiten in der Kabine, wie das Staufach direkt vor dem Lenkrad, bringen 60 Liter Volumen. Weit wichtiger ist die bewährte Möglichkeit, zwei Paletten quer in den Partner laden zu können. Denn die 1,23 Zentimeter zwischen den Radkästen

bieten schon in der ersten Längenversion den Platz dafür. Diesen finden neben dem Fahrer auch die zwei Beifahrer, die auf Einzelsitzen ruhen dürfen. Die Sitze sind allerdings etwas weich gepolstert und sorgen schnell für einen warmen Rücken. Aber es soll ja mit dem Partner nicht flaniert, sondern gearbeitet werden – und das wahlweise flüsterleise.

**Wieder als Stromer** | Wie der Vorgänger erhält auch die fünfte Generation des seit 1996 gebauten Dauerbrenners eine Version mit Elektroherz. Mit der Klimaanlage und dem Farbdisplay an Bord stellt sich hier die Frage, ab welchem Beladungszustand der Countdown der Restlaufweite den Puls des Fahrers spürbar hochfahren lässt. Angenehm, weil dezent, fällt das Rekuperieren auf. Verlässt der Fuß das Gaspedal, dann wirft der Franzose nicht wie andere Stromer-Transporter einen imaginären Anker, vielmehr

wandert die Energie kaum spürbar zurück in das 327 Kilogramm schwere Batterien-Pack. Bei Tempo 110 km/h ist Schluss mit Gasgeben und mit einem Normverbrauch von 17,7 kW/h reichen die Akkus theoretisch für maximal 170 Kilometer. Je nach Länge und Sitzkonfiguration können 442 bis 510 Kilogramm mitreisen.

Vom Preisschild des 49 kW (67 PS) starken Partner Electric prangen 19.800 Euro für den L1 – zuzüglich 5.300 Euro für die Batterien macht dies 25.100 Euro, was gegenüber dem Einstiegs-Diesel 9.450 Euro Mehrkosten sind. Immerhin gewährt Peugeot auf die Batterien acht Jahre oder 100.000 Kilometer Garantie.

Eine Alternative für CO<sub>2</sub>-optimierte Flotten sind die Spardiesel. Der zum Großteil mit dem Fünfganghandschalter ausgerüstete Franzose soll sich mit dem 1,6-Liter-Blue-HDi-100-Motor samt Start-Stopp-System mit 4,2 l/100 km begnügen – mit der Automatik sind es 4,1 l/100 km. Im Schnitt unterbieten die Aggregate ihre Vorgänger um 15 Prozent oder bis 22 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer, verspricht Peugeot. An Nutzlast können 625 bis 890 Kilogramm und 3,3 bis 4,1 Kubikmeter an Bord des Trios. |rs



Foto: Rocco Svantusch/Autoflotte

**Drittes Auge** | Rückfahrkamera samt Parkhilfen (vorn und hinten) und Audiosystem ab 1.620 Euro



Foto: Rocco Svantusch/Autoflotte

**Können nicht alle** | Asymmetrische Flügeltüren geben den Platz frei für zwei Paletten (quer)