Zurück bei den Sch'tis

Transporter-Trio | Aus dem Sevel-Nord-Werk rollt ab Sommer die neue Generation der PSA-Lastesel, die sich statt mit Fiat nun mit Toyota eine Plattform teilen. Dabei versprühen die Nordfranzosen einen eigenen Charme.

Fotos: PSA, Toyota (r.)

Eigenes Gesicht | Technisch unterscheidet das Trio wenig, optisch dafür umso mehr. Peugeot, Citroën und Toyota zeigen hier ihr jeweiliges Markengesicht

Kennen sie noch die Sch'tis? Im französischen Norden – so wollte uns im Jahr 2008 eine Komödie weismachen – werden regelmäßig Sonnenstrahlen gegen Regenschauer getauscht. Was wiederum die Bewohner in Nord-Par-de-Calais hart im Nehmen, aber gleichzeitig herzlich und hilfsbereit werden lässt. Eben jene Charakterzüge soll auch das neue Transporter-Trio von Peugeot, Citroën und Toyota in die Waagschale werfen, wenn es ab Sommer seinen Weg vom Werk im besagten französischen Norden (Valenciennes) auf die deutschen Straßen finden soll. Die beiden Konzernbrüder Citroën Jumpy und Peugeot Expert, die auch das Gros an Volumen stemmen werden, zeigten sich nun erstmalig bei einer großen Premierenfeier.

Clever und eigen | Wie hoch die Erwartungen liegen, zeigten die Worte der Konzernlenker Carlos Tavares (PSA), Linda Jackson (Citroën) und Maxime Picart (Peugeot), die sich alle drei dank der Individualität und der Konnektivität der Fahrzeuge neue Käufer und damit neue Wachstumsimpulse für ihre Kompakttransporter erwarten – Wünsche, die bei jeder Fahrzeugpräsentation legitim sind. Dass dies mehr als nur das Pfeifen im Wald sein könnte, bewies die erste Kontaktaufnahme mit den smarten Neulingen.

Das Geheimnis ihrer neuen Flexibilität liegt in der modularen Plattform begründet. Einerseits wachsen die Standard- (4,95 Meter) und die Langversion (5,30 Meter) in puncto Ladelänge (bis 4 Meter) und Volumen (bis 6,6 Kubikmeter) an die Konkurrenz im Dreitonner-Segment heran, anderseits erhöht die Kompaktversion (4,60 Meter Länge und 5,1 Kubikmeter Volumen) den Druck nach unten. Alle drei Versionen bieten 1.400 Kilogramm Nutzlast, womit in dieser Generation vier Extra-Zentner pro Tour mitreisen können. An den Haken können bis zu 2.500 Kilogramm genommen werden. Gleichzeitig ducken sich die Nordfranzosen (Kastenwagen, Doppelkabine, Kombi und Fahrgestell) auf 1,90 Meter Höhe (in der Langversion: 1,93 Meter), was jedem Parkhaus den Schrecken nimmt. Der Fahrer sitzt dabei selbstbewusst um satte 110 Millimeter höher als bisher, rückt damit näher ans Lenkrad heran und fühlt sich auch ob des Interieurs wohl eher im Pkw als im nüchternen Nutzfahrzeug. Wer mag, lässt sich vom 7-Zoll-Touchdisplay (das Navipaket ist die ersten drei Jahren kostenfrei) oder vom Headup-Display führen – was eher ein Fall für den Kleinbus (Spacetourer, Traveller, Proace Verso) ist.

Neues an Bord | Allgemein fallen die Ablagen etwas sparsam aus, zumal zumindest anfangs das Öffnen des Handschuhfaches während der Fahrt etwas Aufmerksamkeit erfordern wird. Nicht nur deshalb sind neben den beiden serienmäßigen Helfern (Cruise Control und Speedlimiter) der adaptive Geschwindigkeitsregler samt Citynotbremse (bis zu 30 km/h) und die Rückfahrkamera (inklusive Bildausschnitt direkt von oben) sowie der Fernlichtassistent empfehlenswert. Was diese Features kosten werden, wird erst zum Marktstart im Sommer publik wie auch die Preise für das baugleiche Transporter-Trio. Bis dahin können Flottenmanager darüber nachdenken, ob auch die Connect Box und damit weitere flottenrelevante Dienste (Verbrauchsinfos, Werkstatttermine, e-Call und Werkstattnotruf) an Bord kommen sollen. Damit werden die drei zu sicheren und smarten Helfern, die wie die Sch'tis einen Freund treu durchs Leben begleiten.

Fünf Diesel | Leicht spröde wird es aber im Inneren. Denn der Hartplastikanteil ist immens. So scheppert die Heckklappe nicht beim Zuschlagen, sondern ploggt eher stumpf ins Schloss. Wer lieber die beiden symmetrischen Flügeltüren ins Schloss fallen lässt, kann diese zuvor noch 250 Grad weit öffnen. Dafür kann man den Franzosen nun einfach wie nie seitlich entern. Lediglich wie bei den Pkw-Brüdern kurz den Fuß unter dem hinteren Stoßfänger kreisen lassen, schon öffnet sich die Seitentür. Nicht nur schwer bepackte Kurierdienstfahrer werden begeistert sein.

Weniger Freudentaumel versprüht der Adblue-Einfüllstutzen, der recht labil aus der B-Säule grüßt. Mit dem SCR-System, das alle Euro-6-Motoren reinhält, heißt es alle 40.000 Kilometer (oder alle 2 Jahre) zum Service – beim 180-PS-Top-Diesel, der mit neuem Automatikgetriebe (EAT6) vorfährt, sind es alle 30.000 Kilometer. Der Adblue-Vorrat sollte für 15.000 Kilometer reichen. Sparmeister unter dem Diesel-Quintett (95, 115, 120, 150 und 180 PS) wird der 1,6-Liter-Blue-HDi mit 115 PS, der 5,1 Liter auf der Normrunde verbrauchen soll. Insgesamt sollen die CO_2-Werte um gut ein Fünftel gegenüber den Vorgängern fallen. | *rs*