



Foto: Jan Burgdorf/Springer Fachmedien München

**Eigen** | Zwar ist der Jumpy fast auch ein Partner, aber mit dem Vorgänger eint ihn fast nichts

## Neue Größe unter den Kompakten

**Fahrbericht** | Citroën und Peugeot schicken die dritte Generation des Duos Jumpy und Expert an den Start. Wir konnten die beiden neuen Franzosen bereits ausgiebig Probe fahren. Erkenntnisreich und recht überzeugend.

— Stolze 1,3 Millionen Einheiten der Transporter-Zwillinge Citroën Jumpy und Peugeot Expert erblickten seit Markteinführung der ersten Generation im Jahr 1995 das Licht der Welt. Und natürlich soll diese französische Erfolgsgeschichte weitergehen, weshalb die PSA-Brüder aktuell die dritte Jumpy/Expert-Generation an den Start bringen.

Die hat mit dem Vorgänger nichts mehr gemein, außer dass sich die Modelle der beiden Marken optisch und technisch wieder nur um Nuancen unterscheiden. Das Erfolgsgeheimnis ihrer Neuen sehen beide Importeure vor allem in der „EMP2“-Plattform. Die

soll dank neuer, hochfester Stähle und kompakteren Achsaufhängungen 45 Kilogramm leichter bauen und erlaubt einen kürzeren Frontüberhang. Außerdem konnte der Fahrerplatz weiter nach vorne und ein paar Zentimeter nach oben rücken.

**Viel Platz** | Das hat zwar zur Folge, dass der Neue nicht mehr ganz die Pkw-artig niedrige Sitzposition des Vorgängers bietet. Der eingesparte Raum kommt dem Ladeabteil zugute. Platz für 5,8 Kubikmeter Fracht bietet beispielsweise die L2-Version bei gerade mal 4,95 Meter Außenlänge. Kein Wettbewerber bietet in dieser Klasse ein

besseres Verhältnis. Alternativ ist eine 4,60-Meter-Kurzversion mit 5,1 m<sup>3</sup> sowie die 6,6 m<sup>3</sup> fassende L3-Version zu haben. Dafür geht es im Bereich vor der serienmäßigen Trennwand – zumindest gefühlt – beengt zu. Zwar findet jede Fahrerstatur hinter dem serienmäßig in Höhe und Weite verstellbaren Lenkrad ihre passende Position. Der wuchtige Armaturenräger ragt aber weit in die Kabine hinein und die breite Schaltkulisse schränkt die Kniefreiheit für den Fahrer zusätzlich ein. Die Schaltung selbst präsentiert sich wie beim Vorgänger etwas teigig und den wenig handschmeichlerischen,

### Daten und Preise | Citroën Jumpy

**1,6 l Blue HDi Profi (95 PS)** ab 22.990 Euro  
R4/1.560 cm<sup>3</sup> | 70 kW/95 PS | 210 Nm/1.500 U/min  
5-Gang | 145 km/h | 5,5 D | 144 g/km

**2,0 l Blue HDi Profi (120 PS)** ab 24.690 Euro  
R4/1.997 cm<sup>3</sup> | 90 kW/122 PS | 340 Nm/1.750 U/min  
6-Gang | 170 km/h | 5,3 D | 139 g/km

**2,0 l Blue HDi Business (150 PS)** ab 27.540 Euro  
R4/1.997 cm<sup>3</sup> | 110 kW/150 PS | 370 Nm/2.000 U/min  
6-Gang | 170 km/h | 5,3 D | 139 g/km

4.606 x 1.920 x 1.905 mm | 5,1 m<sup>3</sup> bis 6,6 m<sup>3</sup>

Nutzlast: maximal 1.400 kg

Wartung: 40.000 km (30.000 km bei 180-PS-Version)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



**Gerade** | Die neue Sitzposition ist für den Fahrer angenehmer. Aber: Die Schaltbox schmälert den Knieraum

Foto: Jan Burgdorf/Springer Fachmedien München

quadratischen Schaltknäuf scheinen die Designer extra für übergroße Handwerker-„Pranken“ entwickelt zu haben. Dem frühen Produktionsdatum schreiben wir die noch nicht ganz knisterfreie Verarbeitung der Testwagen zu.

Dafür gehört das Fahrwerk der beiden Neulinge zum Besten seiner Klasse. Jumpy und Expert werfen sich auch beladen souverän in Kurven, schlucken Fahrbahnebenheiten, bleiben aber trotzdem komfortabel. Lob gibt es auch für die angenehm niedrige Geräuschkulisse im Innenraum. Die Arbeit der beiden zur Wahl stehenden Diesel ist lediglich dezent vernehmbar.

**Klein, aber oho** | Für die meisten Einsätze genügt bereits der kleinere 1,6-Liter-HDI-Vierzylinder mit 115 PS. Der Commonrail bleibt auch bei niedrigen Drehzahlen frantotypisch geschmeidig und kultiviert und zieht ab 1.500/min kräftig durch. Den Sprung zum nur sieben PS und 40 Nm stärkeren, aber dafür 800 Euro teureren 2,0-Liter-HDI kann man sich deshalb getrost sparen. Ein spürbares Leistungsplus liefert erst die Variante mit 150 PS, die aber nur mit höheren Ausstattungen kombinierbar ist und daher gleich satte 3.690 Euro mehr kostet als das Einstiegsmodell. Dafür geht der große Motor nochmal kultivierter zu Werke, auch wenn er seine 370 Newtonmeter erst ab 2.000 Touren bereitstellt und bei niedrigsten Drehzahlen etwas träge wirkt.

**Recht sparsam** | Auch an der Verbraucherschraube wollen beide Hersteller gedreht haben. 5,1 l/100 km sollen möglich sein. Bei unseren eher zaghaft gefahrenen Testfahrten mit 300 Kilogramm Testballast an Bord verharrte der Bordcomputer allerdings knapp einen Liter darüber. Leider ebenfalls nur in Verbindung mit den höheren, 1.700 Euro teureren Ausstattungen – bei Peugeot „Premium“, bei Citroën „Business“ genannt – gibt es die neuen Assistenzsysteme, die über die Geschicke des Fahrers wachen.

Der Abstandstempomat (inklusive Kollisionsswarner und Notbremsassistent) hält Jumpy und Expert auf Distanz zum Vordermann. Vor ungewollten Spurwechseln warnt optional der Lane-Assist, bei gewollten unterstützt der Totwinkel-Assistent. Eine feine Sache im stressigen Arbeitsalltag ist außerdem die Verkehrszeichenerkennung, die Tempolimits auf Tastendruck an den Tempomaten weitergibt, der die Geschwindigkeit entsprechend anpasst – ein Komfort- und Sicherheitsniveau, von dem die bisherigen 1,3 Millionen Einheiten wahrlich nur träumen konnten.

| Jan Burgdorf



Foto: PSA

**Hier kann fast alles mit** | Für XXL-Transportgüter kann auch der Fußraum auf der Beifahrerseite genutzt werden. Per se zählt das Ladevolumen von Jumpy und Expert zu den großen Pluspunkten des Franzosen-Duos



Foto: Jan Burgdorf/Springer Fachmedien München

**Blick zurück** | Für die Sicht nach hinten bietet der Außenspiegel einen recht kleinen Überblick



Foto: PSA

**Luxus** | Das Head-up-Display ist praktisch, aber ungewöhnlich. Im Paket kostet es 730 Euro extra

**Daten und Preise | Peugeot Expert (L1-Version)**

**1,6 l Blue HDi Pro (95 PS)** ab 22.990 Euro  
R4/1.560 cm<sup>3</sup> | 70 kW/95 PS | 210 Nm/1.500 U/min  
5-Gang | 145 km/h | 5,5 D | 144 g/km

**2,0 l Blue HDi Pro (120 PS)** ab 24.690 Euro  
R4/1.997 cm<sup>3</sup> | 90 kW/122 PS | 340 Nm/1.750 U/min  
6-Gang | 170 km/h | 5,3 D | 139 g/km

**2,0 l Blue HDi Premium (150 PS)** ab 27.540 Euro  
R4/1.997 cm<sup>3</sup> | 110 kW/150 PS | 370 Nm/2.000 U/min  
6-Gang | 170 km/h | 5,3 D | 139 g/km

4.606 x 1.920 x 1.905 mm | 5,1 m<sup>3</sup> bis 6,6 m<sup>3</sup>  
Nutzlast: maximal 1.400 kg  
Wartung: 40.000 km (30.000 km bei 180-PS-Version)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Foto: Jan Burgdorf/Springer Fachmedien München

**Jumper und Boxer** | Die großen PSA-Zwillinge rollen jetzt Euro-6-sauber vor

– Auch bei Jumper und Boxer läuteten Citroën und Peugeot das Euro-6-Zeitalter ein. Mit dem Start fallen die bisherigen Motoren aus dem Programm, was vor allem die Fans des bärg starken 3,0-Liter-Topdiesel bedauern werden.

Allerdings ist der neue 2,0-Liter-Vierzylinder nicht nur in seiner stärksten Einstellung mit den 163 PS und 350 Nm Drehmoment ein würdiger Ersatz, der zudem bis zu zwei Liter Diesel pro 100 Kilometer weniger verbrauchen soll.

Ein kurze Testfahrt konnten wir bereits mit der mittleren Version unternehmen. Deren immerhin 130 PS an Leistung und die 350 Newtonmeter Drehmoment bieten stets genügend Kraftreserven für den Transporteinsatz.

Der Vierzylinder verrichtet seinen Dienst frantozentypisch elastisch und kultiviert. Selbst 1.100/min sind kein Problem. Auf die leichten Modelle (bis 3,3 Tonnen Gesamtgewicht) beschränkt bleibt die 110-PS-Variante. | bj