



# Kleiner ist das neue Groß

**Autoflotte-Test** | Die neue Generation des Citroën Jumpy zeichnet sich durch die kompakten Abmessungen aus. Ob sich diese Bauweise im Transportalltag nachteilig auswirkt und was der Verbrauch macht, klärt unser Test.



Fotos: Jan Burgdorf/Springer Fachmedien München



**Strenge Linie** | Die Ergonomie stimmt hier im Innenraum, wenn dieser auch etwas eng ausfällt



**Luxus** | Ein Head-up-Display adelt den Franzosen, denn in Transportern gibt es dieses bisher nicht

**Gut angelaufen** | Der Jumpy läuft mit seinen Brüdern Peugeot Expert und Toyota Proace vom Band und verkauft sich in den ersten Monaten bereits recht gut am Flottenmarkt

Platz wird in den urbanen Metropolen zunehmend zur Mangelware. Vor allem die Städte Südeuropas versinken mehr und mehr im Verkehrschaos. Kompakte Bauweise und Wendigkeit können hier über Durchkommen oder nicht Durchkommen entscheiden.

Traditionell in diesen Metropolen zu Hause ist der im Vorjahr neu vorgestellte Citroën Jumpy. Weshalb die Franzosen dem gängigen Trend, Transportermodelle stetig wachsen zu lassen, ein Ende setzten. 4,95 Meter misst der Testwagen in der Länge und ist da-

mit fünf Zentimeter kürzer als beispielsweise der Klassenprimus VW T6. Und es handelt sich hier bereits um die mittlere Karosserie-Variante „M“ genannt. Noch mal 35 Zentimeter kürzer wäre die „XS“-Version.

Auch in Breite (mit Spiegeln) und Höhe verordnete Citroën eine Schrumpfkur und unterbietet den Volkswagen jeweils um neun Zentimeter. Möglich macht die neue EMP2-Plattform, die auch einen kürzeren Frontüberhang erlaubt. So konnte der Fahrerplatz ein paar Zentimeter nach vorne

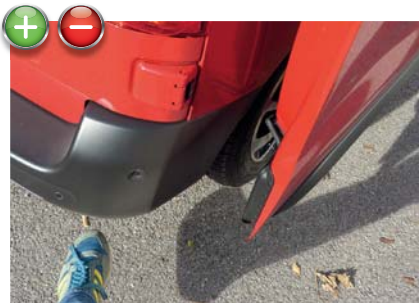
rücken, der gewonnene Platz kommt dabei in vollem Umfang dem Laderaum zugute.

**Leergewicht** | Auch gewichtsseitig bringt die neue Plattform dank festerer, leichter Stähle Vorteile: Lediglich 1,9 Tonnen wog der voll ausgestattete Testwagen. Das ergibt immerhin 820 Kilogramm Nutzlast – für einen 2,7-Tonner ein respektable Wert.

Beim Frachtabteil offenbart sich aber der Nachteil des Konzeptes, denn das bietet weniger Platz als bei den Konkurrenten. In Zahlen kann der Jumpy 5,3 m<sup>3</sup> laden, VW,



**Letzte Reserve** | Den Beifahrersitz hochklappen und die Durchladeklappe in der Trennwand öffnen



**Hände frei** | Der Laderaum ist zwar klein, aber optional öffnet sich die Schiebetür per Fußkick

## Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kompakte Abmessungen</li> <li>▶ Geringes Leergewicht</li> <li>▶ Niedriger Verbrauch</li> <li>▶ Elastischer Motor</li> <li>▶ Komfortables Fahrwerk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ein eher kleiner Laderaum</li> <li>▶ Eng geschnittener Innenraum</li> <li>▶ Die Außenspiegel sind für einen Kastenwagen zu klein</li> </ul>



**Nicht plan** | Die vorstehende Trennwand schränkt die Ladellänge ein. Das Leergewicht ist allerdings top

Mercedes-Benz, Ford & Co. reichen dagegen an die 6-m<sup>3</sup>-Grenze heran. Weniger für den KEP-Einsatz taugt das optionale Moduwork-Paket, durch das man mittels Durchladeklappe in der Trennwand und hochklappbaren Beifahrersitz zusätzlichen Platz für Langgut schaffen kann. Da greifen Transporteure besser gleich zur 6,1 m<sup>3</sup> fassenden XL-Version, die aber 630 Euro teurer kommt und den Jumpy außen auf 5,30 Meter verlängert.

**Gute Sitzposition** | Auch im Bereich vor der serienmäßigen Trennwand geht es eher beengt zu, hier rächt sich die geringere Außenbreite des Jumpy. Was durch die wuchtige Schaltkonsole noch verstärkt wird, mit der das rechte Fahrerknie zwangsläufig kollidiert. Eine bequeme Sitzposition einzunehmen gelingt dank ausreichendem Sitz-

verstellbereich und dem in Höhe und Weite einstellbaren Lenkrad dennoch problemlos.

**Top-Straßenlage** | Auf der Straße und vor allem im großstädtischen Verkehrschaos spielt der Citroën dann die Vorteile seiner Kompaktbauweise aus. Kein anderer Transporter gibt sich derzeit Pkw-artiger als der Jumpy (und seine nahezu baugleichen Brüder Peugeot Expert und Toyota Proace). Der Franzose ist auffallend wendig und lässt sich in Parklücken oder durch Engstellen zwingen, vor denen viele andere Lastesel kapitulieren müssten. Nur bedingt hilfreich sind dabei aber die kleinen Außenspiegel, die ohne Weitwinkelfeld auskommen müssen.

Über Land und auf der Autobahn gefällt vor allem das ausgewogene Jumpy-Fahrwerk, das sich beladen wie unbeladen agil,

#### Messwerte und Preise | Citroën Jumpy L2 Kastenw.

**Grundpreis Testwagen** ab 28.100 Euro  
R4/1.997 cm<sup>3</sup> | 110 kW/150 PS | 370 Nm/2.000 U/min  
6-Gang | 13,4 s | 7,0 D + 0,34 l Adblue

4.956 x 1.920 x 1.895 mm | 5,3 m<sup>3</sup>

Wartung: alle 40.000 km

Versicherung: k.A.

Garantie: 24 Monate Mängelbeseitigung (ohne km-Begrenzung) | 5 Jahre Rost | 2 Jahre Lack

aber dennoch komfortabel gibt. Gut dazu passt der fränkotypisch kultivierte und elastische 2,0-Liter-Diesel, der auch niedrigste Drehzahlen von 1.000/min nicht scheut. Wobei seine 150 PS und 370 Newtonmeter Drehmoment fast schon verschwenderisch erscheinen.

**Sehr sparsam** | Wir empfehlen daher den ähnlich kultivierten, kleineren Selbstzünder mit 115 PS, der in der Anschaffung mindestens 1.950 Euro spart. Und dabei ähnlich knausrig mit dem Diesel umgehen dürfte: 7,0 l/100 km sind auf der gemischten Normstrecke ein sehr guter Wert. Hinzu kamen 0,34 l/100 km Adblue für die Euro-6-konforme Schadstoffreinigung. Auch hier macht sich der Verzicht auf Länge, Breite, Höhe und Gewicht positiv bemerkbar. | Jan Burgdorf

## Der Vierte im Bunde

**Vorstellung** | Auch Nissan mischt wieder in der 2,8-Tonnen-Transporterklasse mit. Wie schon der Vorgänger basiert der NV 300 technisch auf dem Renault Trafic und bringt doch eine kaufentscheidende Eigenheit mit.



Die Programmlücke ist wieder geschlossen: Ende 2014 hatte Nissan den 2,8-Tonner Primastar aus dem Programm genommen. Fragen nach einem Nachfolger konnten die Japaner lange Zeit nicht konkret beantworten. Jetzt ist die Antwort da und hört nach der gängigen Nissan-Nomenklatur auf den Namen NV 300.

Wie bereits beim Vorgänger liefert wieder der Renault Trafic die technische Basis. Womit der Franzosen-Transporter nun mit insgesamt vier unterschiedlichen Emblemen (Renault, Opel, Fiat, Nissan) auf dem Kühlergrill zu haben ist.

Ähnlich wie Opel und Fiat übernimmt auch Nissan den Renault weitgehend unverändert und grenzt sich lediglich durch eine veränderte Frontpartie ab. Von der Seite oder von hinten sind dagegen selbst Kenner auf ▶

**Der Nase nach** | Die Front muss als Unterscheidungsmerkmal zum Renault Trafic reichen. Gebaut wird der Nissan NV 300 allerdings wie sein Opel-Pendant in Großbritannien



**Gute Weite** | Die Käufer des Japaners können zwischen 2,7- und 2,9-Tonnern wählen. Die praktische Schiebetür öffnet die Seitenluke auf 1.030 Millimeter Breite

Foto: Nissan



**Lange Leiter** | Auch der NV 300 bietet eine sehr praktische Durchladeklappe für lange Güter



**Flagge zeigen** | Im Interieur bleibt es französisch, denn Nissan ersetzt nur das Signet am Lenkrad

das Typenschild angewiesen, um dann den NV 300 richtig zuzuordnen.

**Kultivierter Motor** | Auch technisch verlässt man sich ganz auf Renault. Sicher keine schlechte Entscheidung, denn der dCi-Vierzylindermotor geht trotz seiner nur 1,6 Liter Hubraum elastisch und kultiviert zu Werke. Unterhalb von 1.700 Touren etwas kraftlos agieren die beiden schwächeren Versionen mit 95 und 120 PS. Dank Bi-Turbo-Aufladung machen es die stärkeren Einstellungen mit 125 und 145 Pferdestärken besser. Dieses Plus an Souveränität und gerade mal fünf PS extra muss man sich mit 1.240 Euro erkaufen. Noch einmal 3.000 Euro mehr kostet der stärkste Selbstzünder, der an die höchste

Ausstattung Comfort gekoppelt ist. Das Wichtigste beinhaltet aber schon die Basisausstattung. Elektrische Fensterheber und Außenspiegel, Beifahrerdoppelsitzbank, Trennwand, Komfortfahrersitz mit Lendenwirbelstütze, Zentralverriegelung und sogar Ganzjahresreifen hat der NV 300 immer ab Werk an Bord.

**Zwei Längen** | Ebenso Standard ist für alle Motoren ein manuelles Schaltgetriebe mit sechs Gängen. Eine Automatik ist, wie auch bei Renault, nicht zu haben. Zwei Längen stehen zur Wahl, die sich beim Kastenwagen jeweils mit einem Hochdach nach oben erweitern lassen. Als L2H2 passen dann gute 8,6 m<sup>3</sup> in den Japaner, die kleinste

Version (L1H1) fasst immerhin 5,2 Kubikmeter auf 2.537 Millimeter Ladelänge.

**Besonderheit** | Beim Gesamtgewicht können Kunden zwischen 2,7 und 2,9 Tonnen wählen. Bei letzterer Version spricht Nissan vollmundig von bis zu 1,2 Tonnen Nutzlast, von denen bisherige Renault- oder Opel-Brüder aber weit entfernt lagen.

Weit entfernt von Nissan liegen die anderen Hersteller aber in Sachen Garantie. Fünf Jahre (bis zu 160.000 km) sind ein Wort, das für viele kaufentscheidend sein könnte. Diesen Vorteil gilt es allerdings gegen das vergleichsweise dünne und wenig auf Nutzfahrzeuge eingestellte Nissan-ServiceNetz abzuwägen.

| Jan Burgdorf

**Daten und Preise | Nissan NV 300 (Motoren-Auswahl)**

**dCi 95 (L1H1)** **23.990 Euro**  
R4/1.598 cm<sup>3</sup> | 70 kW/95 PS | 260 Nm/1.500 U/min  
6-Gang | 154 km/h | 6,5 D | 170 g/km

**dCi 120 (L1H1)** **24.890 Euro**  
R4/1.598 cm<sup>3</sup> | 89 kW/120 PS | 300 Nm/1.500 U/min  
6-Gang | 163 km/h | 6,5 D | 170 g/km

**dCi 145 (L1H1)** **29.150 Euro**  
R4/1.598 cm<sup>3</sup> | 107 kW/145 PS | 340 Nm/1.500 U/min  
6-Gang | 183 km/h | 6,1 – 6,3 D | 160 – 163 g/km

4.999 x 1.956 x 1.971 mm | 5,2 m<sup>3</sup>  
Wartung: alle 40.000 km oder 24 Monate  
Versicherung: k. A.  
Garantie: 5 Jahre (160.000 km)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



**Baukasten** | Vom Heck aus betrachtet kann man den NV 300 nur schwer vom Trafic unterscheiden