

Ganz ehrlich: Unsere Erwartungen haben sich in Grenzen gehalten. Vor eineinhalb Jahren wurde dem Citroën Jumpy nur ein Facelift verpasst. Seither trägt die Pkw-Version den Künstlernamen „Multispace“. Ansonsten hat sich hinter der aufgefrischten Optik nicht viel getan. Doch jetzt waren wir erstmals mit der Kombination 163-PS-Diesel plus Automatik unterwegs, die zuvor nicht angeboten wurde. Und wir gestehen: Diesen Kleinbus haben wir schwer unterschätzt. Zumal er nicht allein in Sachen Antrieb brilliert.

Heben wir uns all das Gute zum Schluss auf und kritisieren vorerst. Zum typisch flauschigen Gallier-Gestühl des achtsitzigen Testwagens gab es geteilte Meinungen. Manche lieben es, andere ziehen dessen Langstrecken-Qualitäten in Zweifel. Tatsache ist: Sitze samt Kopfstützen sind nicht mehr up to date. Und das wissen sie auch, die Franzosen. Positiv ist, dass sich die Lehnenneigung überall individuell verstellen lässt. In der Länge sind die Fondsitze zwar nicht verschiebbar, die Beinfreiheit ist aber durchwegs komfortabel.

Ein Einzelfall dürfte die verfehlt gewesene Gepäckraum-Abdeckung gewesen sein, die sich nicht einhaken ließ und somit nutzlos war. Brandgefährlich dagegen: ein Zigarettenanzünder, der nach dem Reindrücken herauspringt und auf dem Teppichboden landet. Eh klar: Rauchen ist schädlich!

Und jetzt zu den Highlights: Obwohl die Servolenkung nicht übertrieben leichtgängig ausgelegt ist, lässt sich der 5,14 Meter lange Citroën-Kleinbus quasi wie ein Bobby Car dirigieren. Nicht zuletzt dank der unauffällig agierenden, ruckfrei und punktgenau schaltenden Sechsgang-Automatik. Zumal sie adaptiv vorzüglich arbeitet: Je nach Gefälle, Steigung oder Fahrstil wechselt sie immer sanft in die richtige Fahrstufe.

Ein kongenialer Partner ist der flüsterleise Dieselmotor, von dem man



Fahrbericht Citroën Jumpy Multispace L2 HDi 165 Automatik Exclusive

Dieser Bus ist ein Genuss

Nie zuvor fuhren wir einen Kleinbus, bei dem Motor und Getriebe so perfekt miteinander harmonieren: Das kräftige, ungemein laufruhige Diesel-Aggregat des Citroën Jumpy ist ebenso ein Gedicht wie die butterweich schaltende, permanent „mitdenkende“ Sechsgang-Wandlerautomatik



Alles klar: Die Bedienung gibt keine Rätsel auf. Der „aufgesetzte“ Monitor ist gut im Blickfeld, der davor befindliche Warnblink-Schalter aber vom Fahrer zu weit weg platziert. Apropos: Komfortblinken gibt's nicht, auch kein Tag-Fahrlicht, dafür eine Reifendruck-Kontrolle und Ablagen en masse



Solche Details trüben den guten Gesamteindruck: nicht durchdachte Gurtführung bei den mittleren Fondsitzen (Bilder: WRD)

tatsächlich kein Nageln vernimmt. Selbst bei Autobahntempo können sich die Fahrgäste normal unterhalten. Zudem gefällt der drehmomentstarke Selbstzünder durch seine kontinuierliche Kraftentfaltung und verhilft dem Zwei-Tonnen-Auto zu souveränen Fahrleistungen.

Damit nicht genug, begeistert der Jumpy mit exzellenter Fahrsicherheit. Der Fronttriebler fährt nicht nur geradeaus wie am Schnürl ge-



Im sechssitzigen Fond wird für den Zustieg in die dritte Reihe ein Sitz vorgeklappt. Einfacher geht es mit dem optionalen Shuttle-Paket, wo dieser Sitz fehlt. Warum Citroën dafür einen Aufpreis von netto 900 Euro verlangt? Weil in diesem Paket das komplette Navi-System „e-My Way“ inkludiert ist

DATEN-KARTE

Motor: 16V-R4-Turbodiesel, 1.997 ccm, Euro 5
Leistung: 120 kW/163 PS bei 3.750/min
Drehmoment: 340 Nm bei 2.000/min
Spitze: 170 km/h
Testverbrauch: 8,4 l/100 km
Normverbrauch: 7,6 l/100 km
CO₂: 199 g/km (Automatik)
L/B/H: 5.143/1.895/1.980 mm
Laderaum: 533 bis 3.693 Liter
Leergewicht: 1.972 kg
Gesamtgewicht: 2.810 kg
Preis: EUR 32.763,- exkl. 11% NoVA und 20% MwSt. (fünf Sitzplätze); Aufpreis für dritte Sitzreihe 760 Euro exkl. Steuern; in jeder Version vorsteuerabzugsfähig

zogen, sondern überzeugt auch in Kurven durch seine Spurstabilität. Notabene hinterließen die standfesten Bremsen einen sehr guten Eindruck. Und weil wir gerade beim Thema Sicherheit sind: ESP gehört bei der „Exclusive“-Ausstattung ebenso zum Serienumfang wie Kopf- und vordere Seiten-Airbags. Ebenfalls auf einem hohen Niveau bewegt sich der Federungskomfort. Wobei es sich auf der zweiten Sitzreihe angenehmer lebt als auf der dritten. Logisch: Gelegentlich lässt eine Hinterachse halt „größen“. Dafür kommen alle Insassen in den Genuss einer kräftigen Heizung. Denn auch eine Zusatzheizung ist Serie in der Version „Exclusive“.

Werner R. Deutsch
 (www.Auto-Kaufberatung.at)