



Citroen Jumpy Multispace L2 HDi 165 Exclusive Automatik

Viertüriger Van der Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Seit 2007 wird die dritte Generation des Citroen Jumpy produziert. Er ist baugleich mit dem Fiat Scudo und dem Peugeot Expert. Die lange Zeit, die er schon gebaut wird, merkt man ihm im Detail an. Vieles ist nicht mehr auf dem aktuellen Stand der Technik, moderne Assistenzsysteme gibt es nicht und die Verarbeitung wirkt ebenfalls überholt. Der Jumpy hat aber auch ganz klare Vorzüge: Im Innenraum finden in der getesteten Ausstattung sieben Personen bequem Platz. Es können bis zu sechs Kindersitze eingebaut werden. Die Bestuhlung lässt sich je nach Bedarf ein- und ausbauen. Der Kofferraum fällt schon sehr großzügig aus, wenn alle Sitze an Bord sind. Die erlaubte Zuladung, die Dachlast und nicht zuletzt die Anhängelast erlauben den Transport von schwerem Gepäck. Der Zweiliter-Diesel sorgt mit seinen 120 kW/163 PS für nur mäßigen Vortrieb. Das Automatikgetriebe wirkt etwas träge und altbacken. Enttäuschend ist das EcoTest-Ergebnis: Aufgrund des hohen Verbrauchs und des beachtlichen Stickstoffausstoßes reicht es nur zu zwei Sternen. Günstig ist der Jumpy auch nicht gerade. Die getestete Variante hat einen Grundpreis von 40.380 Euro. Die Unterhaltskosten fallen sehr hoch aus. **Karosserievarianten:** kurzer Radstand. **Konkurrenten:** u. a.: Fiat Scudo, Opel Vivaro, Peugeot Expert Tepee, Renault Trafic.

- +** großzügiges Raumangebot, variable Bestuhlung, riesiger Kofferraum, gut geeignet für Kindersitze, hohe Zuladung, große Reichweite
- hohe Anschaffungskosten, Verarbeitungsmängel, mäßiger Fußgängerschutz, hoher Verbrauch, hohe Unterhaltskosten, keine innovativen Assistenzsysteme erhältlich



ADAC-URTEIL

3,0 AUTOTEST

4,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,2 Familie

4,8 Stadtverkehr

3,3 Senioren

2,9 Langstrecke

1,0 Transport

3,8 Fahrspaß

3,8 Preis/Leistung

Stand: Januar 2015
Text: Stefan Giuliani

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

4,1

Verarbeitung

– Der Citroen Jumpy ist in die Jahre gekommen. Das merkt man ihm im Detail an. Die Karosserie wirkt altmodisch. Sie ist zwar robust gefertigt, die Spalte sind aber groß und ungleichmäßig, so manche Schweißnaht ist nicht ausreichend versiegelt. Die Mechanik der Schiebetüren ist komplett offen und die Spiegelgläser flattern schon bei geringen Geschwindigkeiten und erschweren die Sicht nach hinten. Im Innenraum dominiert Hartplastik, das zum Teil zumindest lackiert wurde. Das Lederlenkrad und die Veloursbezüge werben den Innenraum ein bisschen auf. Auch im Innenraum findet man an einigen Stellen eine unsaubere Verarbeitung vor. Die Armlehnen sind zu schwach dimensioniert und wackelig. Der Motorraum ist zwar nach unten verschlossen, der Rest des Unterbodens ist aber stark zerklüftet und sorgt für unnötige Luftwirbel und somit ein erhöhtes Verbrauchs- und Geräuschniveau. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Die Abdichtung der Türausschnitte fällt überschaubar aus - Schutzleisten an den Schwellern gibt es leider nicht. Die Stoßfänger und die robusten Seitenleisten sind durchgehend lackiert, wodurch bereits bei kleinen Remplern Lackreparaturen notwendig werden. Der Dieseltank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden. Dies verursacht teure Folgearbeiten. Der Entriegelungshebel der Motorhaube versteckt sich unter dem Handbremshebel und ist mit einer Klappe abgedeckt. Die Motorhaube selbst wird von einem einfachen Haltestab offen gehalten. Gasdruckdämpfer wären die bessere Lösung.

1,5

Alltagstauglichkeit

+ Mit einer Tankfüllung von 80 Litern Diesel lässt sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von ca. 950 Kilometern realisieren. Die mögliche Zuladung beträgt herrschaftliche 844 Kilogramm. Auf dem Dach können sogar 170 kg transportiert werden. Eine Dachreling gibt es aber leider nicht. Gebremste Anhänger dürfen bis 2.000 kg gezogen werden - ungebremst dürfen sie maximal 750 kg auf die Waage bringen. Die zulässige Stützlast beträgt 80 kg. Somit können auf der Anhängerkupplung auch schwere Radträger mit zwei E-Bikes befestigt werden. Im Innenraum stehen sieben vollwertige Sitze zur Verfügung. Auch bei beladenem Fahrzeug ist die Abschleppöse vorn im Motorraum jederzeit erreichbar.

– Im Falle einer Reifenpanne kann man nur auf ein Reifenreparaturset zurück greifen, dass nur bei kleinen Beschädigungen Hilfe leistet. Gegen einen Aufpreis von 100 Euro ist ein vollwertiges Ersatzrad erhältlich. Dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord. Das große Fahrzeug zeigt sich vor allem im innerstädtischen Bereich etwas unhandlich.

3,9

Sicht

Erwartungsgemäß zeigt sich das große Auto nicht gerade übersichtlich. Die Windschutzscheibe dürfte noch etwas großflächiger gewischt werden. Die Heckscheibe hingegen wird großzügig gewischt.

+ Durch die erhöhte Sitzposition hat der Fahrer eine gute Übersicht. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine hervorragende Rücksicht.



Die Sicht nach schräg hinten ist besonders eingeschränkt.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Jumpy nicht überzeugen. Die massiven Dachsäulen und die weit hinauf ragenden Sitzlehnen behindern die Sicht teilweise stark. Vorn wie hinten ist auch der Blick zum Boden kaum möglich, was für spielende Kinder eine große Gefahr darstellen kann. Der Innenspiegel ist klein und bietet nur eine dürftige Sicht nach hinten. Nachts wünscht man sich modernere Scheinwerfer. Die Halogenleuchten mit Reflektortechnik können nicht überzeugen. Die optische und akustische Einparkhilfe am Heck ist serienmäßig verbaut. Sensoren an der Front oder eine Rückfahrkamera gibt es aber auch optional nicht. Asphärische oder automatisch abblendende Spiegel und Kurven- oder Abbiegelicht sucht man beim Jumpy vergeblich.

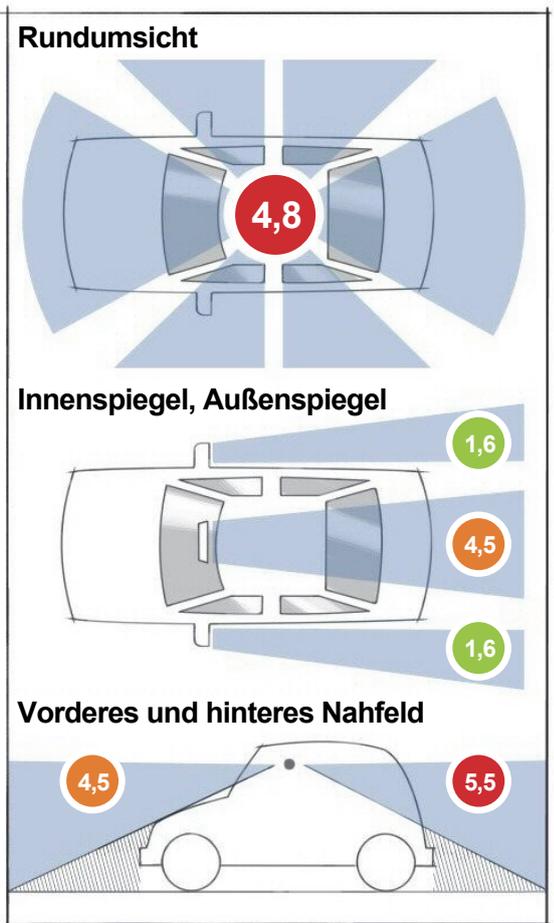
3,1 Ein-/Ausstieg

+ Die Türen werden auch an Steigungen sicher offen gehalten - vor allem die Schiebetüren rasten geöffnet richtig fest ein. Sie geben riesige Türausschnitte frei, wodurch auch große Personen kaum Gefahr laufen sich den Kopf zu stoßen. Auch zu den hinteren Sitzreihen, sogar zur dritten Reihe, kann man bequem durchsteigen. Am Dach sind außen über jeder Sitzreihe Haltegriffe angebracht, nicht aber über dem Fahrersitz.

⊖ Das Fahrzeug ist sehr hoch. Dadurch sind nicht nur die Schweller sehr hoch, auch die Sitze müssen erklommen werden. Zudem sind sie weit zur Fahrzeugmitte versetzt. So wird das Ein- und Aussteigen vor allem für kleine Personen zur Kletterpartie. Die Tasten der Schlüsselfernbedienung können leicht verwechselt werden. Die Fenster können mit der Fernbedienung nicht gesteuert werden. Die Türrasten sind sehr grob gestuft und schon die erste Stufe öffnet sehr weit. So steigt die Gefahr, dass man beim Aussteigen die Türen ans Nachbarfahrzeug schlägt.

0,6 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum ist riesig. Selbst wenn man alle sieben Sitzplätze nutzt, stehen noch 690 l Stauraum hinter der dritten Sitzreihe zur Verfügung (gemessen unterhalb Kofferraumabdeckung). Baut man die dritte Sitzreihe aus, hat man 1.610 l Gepäckraum bis zur Scheibenkante. Belädt man bis zum Dach, können 2.710 Liter Gepäck oder auch 20 handelsübliche Getränkekisten verstaut werden. Entfernt man dann auch noch die zweite Sitzreihe, können bis zur Scheibenunterkante 2.795 und bis zum Dach 4.605 Liter zugeladen werden.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem



Die üppigen Abmessungen des Kofferraums lassen selbst bei großen Urlaubsfahrten keine Wünsche offen.

1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht einriegeln und schwingt weit nach oben. Selbst Personen mit mehr als 1,90 m Körpergröße stehen darunter aufrecht. Sie gibt eine riesige Ladeöffnung frei. Erfreulich niedrig liegt die Ladekante. Zum Einladen müssen die Gepäckstücke nur 59 cm angehoben werden. Beim Ausladen muss nur eine kleine Kante von 2 cm überwunden werden. Das Format des Gepäckraums ist zweckmäßig und nicht zerklüftet. Sind alle Sitze eingebaut, kann man auch alle Ecken des Kofferraums gut erreichen.
- ⊖ Ist die hintere Sitzbank ausgebaut, rutschen Gepäckstücke gern mal weit vor und können dann kaum noch erreicht werden. Für den riesigen Kofferraum ist eine Kofferraumleuchte nicht ausreichend. Die Heckklappe muss zum Schließen fast immer von außen zgedrückt werden - hier fängt man sich leicht schmutzige Finger ein.

2,1 Kofferraum-Variabilität

Alle Sitze im Fond lassen sich umklappen und ausbauen. In der zweiten Reihe kann die Zweiersitzbank komplett entnommen werden, die dritte Reihe besteht aus einer Zweierbank und einem Einzelsitz (in der getesteten Bestuhlungsvariante), die separat geklappt und entnommen werden können. Der Mechanismus der Sitze gibt keine Fragen auf. Sollen aber die Bänke geklappt oder entnommen werden, ist viel Kraftaufwand nötig. Der Einzelsitz wiegt rund 22 Kilogramm, die Zweierbank kommt auf 45 kg.

- ⊖ Für kleine Gegenstände gibt es kaum nutzbare Verstaumöglichkeiten.

2,0 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Der Jumpy zeigt sich relativ bedienungsfreundlich. Nur das Radio- und Navigationssystem sowie die Lenkradsatelliten sind nicht logisch aufgebaut und erfordern gewisse Eingewöhnungszeit. Das Display hingegen ist optimal platziert. Die Schalter für Außenbeleuchtung und Nebelleuchten sind in den Blinkerhebel integriert - ein separater Drehschalter wäre die bessere Lösung. Das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik ist etwas tief positioniert, aber sehr simpel aufgebaut, wodurch die Bedienung recht einfach ist.

- ⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite justieren. Die Pedalerie ist gut platziert, wenn auch das Bremspedal recht nah beim Gaspedal liegt - ungewollte Kollisionen lassen sich nicht ganz verhindern. Der Schalthebel wurde am Armaturenbrett untergebracht, ist somit sehr gut erreichbar und erlaubt einen Durchstieg zum Beifahrerplatz und den Rücksitzen. Scheibenwischer und Abblendlicht werden per Sensor aktiviert. Die Heckscheibenheizung schaltet nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab und verschwendet so keine Energie. Die vorderen Fensterheber haben einen zuverlässigen Einklemmschutz und funktionieren auch bei abgeschalteter Zündung noch eine gewisse Zeit. Vorn sind vielfältige Ablagen vorhanden. Besonders gefallen die verschließbaren Fächer am Dach über den vorderen Plätzen. Hinten sind die Ablagen knapper bemessen, aber ausreichend. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet und klimatisiert. Sauber skaliert und gut ablesbar zeigen sich die Analoginstrumente. Das zentrale Display wirkt aber veraltet. Über allen drei Sitzreihen sind Innenleuchten und auch Leseleuchten montiert. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch anklappen. Sind Türen und Heckklappe nicht richtig verschlossen, wird der Fahrer darüber informiert.



Der Fahrerplatz vermittelt eine gute Funktionalität sowie eine ausreichende Verarbeitungsqualität.

Der Bordcomputer berechnet alle wichtigen Routeninformationen. Es lassen sich gleichzeitig zwei Strecken kalkulieren. Auf langen Strecken unterstützt der serienmäßige Tempomat - im Display wird angezeigt, welche Geschwindigkeit im Speicher hinterlegt ist.

⊖ Das Zündschloss ist unbeleuchtet und verdeckt eingebaut. Man muss mit dem Jumpy vertraut sein, um es im Dunkeln zu finden. Die Umluftfunktion der Klimaautomatik schaltet nicht selbständig ab, was zur vorzeitigen Ermüdung der Passagieren führen kann. Etwas Fingerfertigkeit und ausreichend Kraft sind nötig, um die hinteren Schiebefenster zu bedienen. Die mechanische Sitzeinstellung ist verbesserungswürdig. Vor allem die Lehneneinstellung ist grob gerastet. Es gibt keinen Tipplinker, der bei einmaliger Betätigung die Blinkleuchten dreimal aufleuchten lassen würde. Die Lordosenstütze lässt sich während der Fahrt kaum einstellen. Ungewöhnlich platziert ist der Handbremshebel. Da er links neben dem Fahrersitz angebracht ist, kann man zwar zum Fond durchsteigen. Er ist aber im Notfall von den Mitfahrern nicht erreichbar. Die Beleuchtung des Handschuhfach funktioniert nur bei eingeschalteter Zündung.

1,6 Raumangebot vorne*

+ Auf den Vordersitzen finden bis über 1,90 m große Personen bequem Platz. Dabei steht ihnen eine üppige Innenbreite und eine herrschaftliche Kopffreiheit zur Verfügung. Das subjektive Raumempfinden ist sehr angenehm.

1,8 Raumangebot hinten*

+ In der zweiten Reihe setzt sich dieses großzügige Raumangebot fort. Auch hier sitzt man bis über 1,90 m bequem. Die Kopffreiheit ist großzügig und die Innenbreite üppig. In der dritten Reihe geht es nicht mehr ganz so herrschaftlich zu, aber noch lange nicht beengt. Auch Erwachsene bis 1,95 m sitzen hier noch bequem. Die Innenbreite fällt aber für drei Personen etwas knapp aus.



Die Kopf- und Beinfreiheit ist auf allen Plätzen enorm und vermittelt so ein äußerst großzügiges Raumgefühl.

1,5 Innenraum-Variabilität

+ Die Bestuhlung im Fond besteht bei der getesteten Variante aus zwei Doppelbänken und einem Einzelsitz, die unabhängig von einander umgeklappt oder ausgebaut werden können. So wird eine flexible Raumausnutzung gewährleistet. Der Jumpy-Käufer kann sich entscheiden, ob er in der zweiten Reihe lieber drei Sitze möchte oder auf einen Sitzplatz verzichtet und dafür einen besseren Zustieg zur dritten Reihe hat. Ebenso kann man in der dritten Reihe eine Dreiersitzbank mit Schlafmöglichkeit oder eine Kombination aus Zweiersitzbank und Einzelsitz auswählen.

3,0 KOMFORT

3,0 Federung

Für den Jumpy ist optional ein absenkbares Luftfederfahrwerk erhältlich, das aber für den getesteten HDi 165 mit Automatik nicht lieferbar ist. Grundsätzlich ist der Citroen komfortabel abgestimmt, wenn es, vor allem auf kurzen Wellen, auch etwas an Feinschliff fehlt.

Auf langen Wellen zeigt er eine deutliche Durchschwingtendenz. Bei kurzweiligen Fahrbahnunebenheiten zeigt sich vor allem die Vorderachse etwas trampelig. Wird beim Überfahren von Einzelhindernissen nur ein Rad gefordert, meistert der Jumpy diese Unebenheiten sehr ordentlich. Werden, wie auf Querfugen, beide Räder einer Achse gleichzeitig beansprucht, wirkt die Federung überfordert. Bei langsamer Fahrt im Stadtverkehr rollt der Citroen ordentlich ab. Belädt man den Van, ändert sich nicht viel - es steigt allenfalls die Durchschwingtendenz etwas an.

⊖ Die Aufbaubewegungen beim Kurvenfahren, aber auch beim Bremsen und Beschleunigen fallen sehr stark aus. Das Überfahren von Kopfsteinpflaster sorgt für eine ausgeprägte Geräuschkulisse im Innenraum.

2,7 Sitze

Die Vordersitze sind weich gepolstert und somit auch auf langen Strecken bequem. Ihnen fehlt es aber an Form. Der Rücken wird nur durchschnittlich unterstützt. Die Lehnen fallen aber ausreichend hoch aus. Der Fahrer sitzt entspannt. Die Ablage für den linken Fuß ist sehr weich, man findet keinen stabilen Halt. Die hinteren Sitze sind in der zweiten und dritten Reihe identisch. Auch hier ist die Polsterung weich und bequem. Man sitzt entspannt und aufrecht - so werden auch lange Strecken nicht zur Tortur. Es dürften aber die Sitzflächen etwas länger ausfallen. Am Fahrersitz gibt es eine Lordosenstütze, die aber nicht in der Höhe justiert werden kann.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Bei Kurvenfahren bieten die weichen Polster vorn wie hinten zu wenig Seitenhalt.

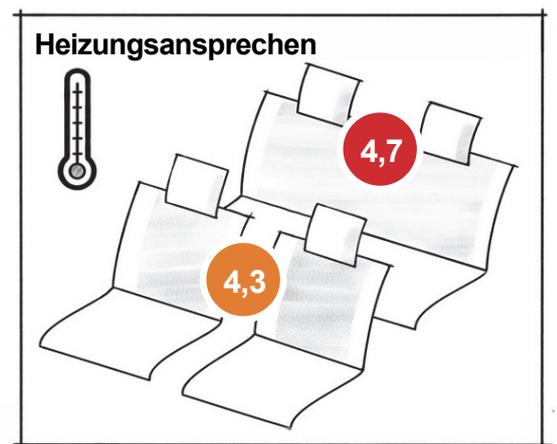
3,3 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum fällt etwas höher aus. Bei 130 km/h werden auf Höhe des Fahrerohrs 71,5 dB(A) gemessen. Der Motor ist in jedem Betriebszustand präsent, auch die Windgeräusche fallen deutlich aus. Insgesamt nimmt man im Innenraum viele Umgebungsgeräusche wahr.

3,2 Klimatisierung

+ Die Klimaautomatik ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. Fahrer und Beifahrer können separate Temperaturen einstellen. Zudem sind für die Fondpassagiere eigene Wärmetauscher verbaut, deren Temperatur auch separat angesteuert werden kann.

⊖ Trotz optimaler Voraussetzungen für eine zügige Innenraumtemperierung dauert es beim ADAC Heizungstest viel zu lange, bis der Innenraum erwärmt wird. Die Luftverteilung kann nur im Gesamten eingestellt werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

4,0 Fahrleistungen*

– Überraschende Fahrleistungen erwartet man von dem Van nicht und man bekommt sie auch nicht. Der Zweiliter-Diesel sorgt in Kombination mit dem Sechsgang-Automatikgetriebe und seinen 120 kW/163 PS aber dafür, dass man ordentlich im Verkehr mit schwimmen kann. Beim Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen trotzdem ganze 8,3 Sekunden.

3,0 Laufkultur

Der Selbstzünder läuft relativ knurrig - ungewöhnlich für ein Auto aus dem PSA-Konzern. Man merkt dem Jumpy auch hier die vielen Jahre Bauzeit an. Er dürfte besser schallisoliert sein. Vibrationen werden deutlich bis in den Innenraum weiter gegeben. Vor allem bei hohen Drehzahlen läuft er laut.

2,2 Schaltung

Die Sechsgang-Automatik schaltet sanft, wirkt aber technisch überholt. Moderne Automatikgetriebe vollziehen die Gangwechsel etwas zügiger als das Citroen-Getriebe, zudem weigert es sich gelegentlich zurück zu schalten. Hat man sich mit der etwas konservativen Schaltstrategie abgefunden, gibt es aber nicht mehr viel zu nörgeln. Der Wechsel in den Rückwärtsgang funktioniert problemlos und ruckfrei. Ab und zu kann es aber auch passieren, dass man versehentlich im Leerlauf landet.

+ Das Schaltschema des Wählhebels ist logisch aufgebaut und gibt keine Fragen auf. Wechselt man die Gasse, können die Gangwechsel auch manuell vollzogen werden. Dann steht auch eine Schaltempfehlung zur Verfügung, die aber nicht perfekt arbeitet. Die Kriechfunktion sorgt für sanftes Anfahren nach dem Lösen der Bremse.

– Eine Berganfahrhilfe gibt es in Verbindung mit dem Automatikgetriebe nicht.

2,3 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen der Gänge sind stimmig. Für jeden Fahrzustand steht die richtige Übersetzung zur Verfügung. Auch die Gesamtübersetzung ist ausreichend lang, dass bei höheren Geschwindigkeiten nicht unnötig Kraftstoff verschwendet wird. Bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.400 1/min.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Bei einem plötzlichen Lenkimpuls treten erschreckend starke Karosseriebewegungen auf. Dies vermittelt ein unsicheres Fahrgefühl, wenn auch der Eindruck täuscht. Der Citroen pendelt nur einmal sanft um die Mittellage und bleibt gut kontrollierbar.

Dem Fahrer vermittelt er aber einen deutlich instabileren Fahrzustand. Der Jumpy verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und hält selbst bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen sicher seine Spur. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Van ein spektakuläres Fahrverhalten ab. Beginnend mit einer Tendenz zum Übersteuern, hebt der Citroen beim Gegenlenken eines oder mehrere Räder ab, was kurz vor der Ausfahrgasse in ein Hüpfen des Fahrzeugs übergeht. ESP verhindert aber, dass der Citroen kippt oder schleudert. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Jumpy früh über die Vorderräder weg und bleibt problemlos beherrschbar. Lastwechselreaktionen traten kaum. Das Automatikgetriebe sorgt für sanfte Übergänge. Bei beladenem Fahrzeug wird das Fahrverhalten schwieriger - die Karosseriebewegungen nehmen deutlich zu.

3,7 Lenkung*

Um die Mittellage spricht die Lenkung kaum an. Lenkt man etwas weiter aus, kommt die Reaktion auch etwas verzögert. Spürbare Seitenführung wird auch fast ausschließlich von der Vorderachse vermittelt. Insgesamt dürfte der Fahrer etwas mehr Rückmeldung bekommen. Beim Rangieren auf engem Raum ist ein etwas erhöhter Kraftaufwand nötig. Von Anschlag zu Anschlag sind drei Lenkradumdrehungen nötig.

– Die Lenkung ist nicht sehr präzise, man muss im Kurvenverlauf öfter den Lenkwinkel korrigieren. Ein Wendekreis von 13,2 Metern ist auch für den großen Van zu viel. Vor allem im innerstädtischen Verkehr ist er sehr unhandlich.

2,2 Bremse

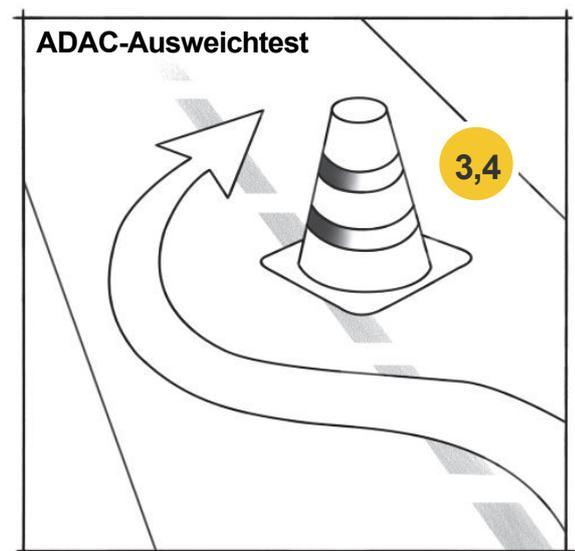
+ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Jumpy 36,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver der Größe 215/60 R16 99T). Dabei zeigt sich seine Bremsanlage standfest. Ansprechen und Dosierbarkeit gehen in Ordnung. Beim Bremsen in Kurven läuft das Fahrzeug spurstabil.

2,5 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

ESP und Bremsassistent sind beim Jumpy zwar serienmäßig verbaut, sonst fallen die aktiven Sicherheitssysteme aber überschaubar aus.

+ In den Felgen sind serienmäßig Drucksensoren verbaut, die den Reifendruck kontrollieren und dem Fahrer signalisieren, wenn sich ein Reifenschaden ankündigt. Bei einer Vollbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt. Verbleibt der Automatik-Wählhebel in einer Fahrstellung, kann der Motor nicht gestartet werden. So wird ein versehentliches Anfahren unterbunden. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit gedrosselt werden kann. Per Kick-Down kann sie trotzdem kurzfristig überschritten werden, um zügig aus Gefahrensituationen zu kommen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

– Ist der Warnblinker aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich sein kann. Der Hebel der Handbremse ist links vom Fahrersitz angeordnet und kann so im Notfall von keinem Passagier betätigt werden.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest erreicht der Jumpy im Bereich Insassensicherheit nur 59% der möglichen Punkte (Test mit baugleichem Fiat Scudo durchgeführt; Stand 12/2012).

- + Der Jumpy verfügt über Front-, vordere Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen vorn reichen für Personen bis zu einer Größe von fast 1,90 m. Die Abstände zum Kopf sind an allen Kopfstützen gering genug. Gurtwarner gibt es für die beiden Vordersitze. An den stabilen Bügel-Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft anbringen.
- Die Kopfstützen hinten bieten nur Personen bis 1,65 m Größe guten Schutz. Für die hinteren Plätze gibt es keine Gurtwarner.

1,3 Kindersicherheit

- + Auf allen Rücksitzen sowie auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil befestigen, auf den hinteren Außenplätzen auch mittels Isofix-System. Rein theoretisch lassen sich somit sechs Kindersitze gleichzeitig im Jumper einbauen. Per Zündschlüssel kann der Beifahrer-Airbag deaktiviert werden, dann lassen sich dort rückwärts gerichtete Kindersitze installieren. Die Gurtlängen reichen auf den Außenplätzen auch für Kinderrückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Nur auf den Mittelsitzen ist die Gurtlänge zu knapp bemessen. Die Gurtschlösser sind kurz genug befestigt und optimal platziert. Auch hohe Kindersitze finden ihren Platz. Der Fahrzeughersteller erlaubt sämtliche universellen Kindersitze in allen Altersklassen. Die Kindersicherung der hinteren Türen wird vom Fahrerplatz aus elektrisch gesteuert.
- Die hinteren Gurtschlösser sind nicht gegen Verwecheln gesichert.

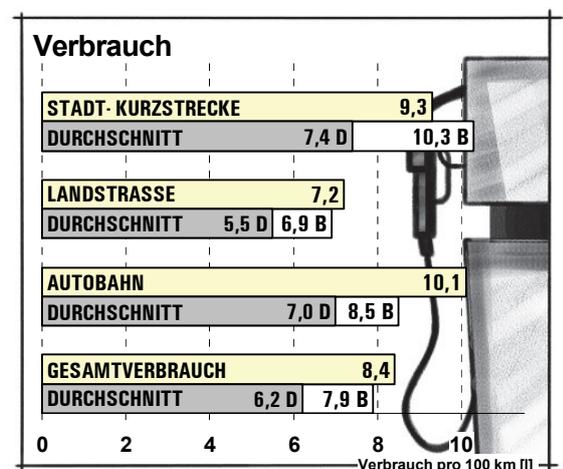
4,2 Fußgängerschutz

- Beim ADAC Crashtest schneidet der Jumpy im Bereich Fußgängerschutz dürftig ab (Test 12/2012 mit baugleichem Fiat Scudo). Er erhält nur 26 % der möglichen Punkte. Fast die komplette Front ist zu aggressiv gestaltet und sorgt für ein hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

4,5 UMWELT/ECOTEST

5,4 Verbrauch/CO2*

- Zum Sparen wurde der Jumpy nicht geschaffen. Betrachtet man aber, dass im Innenraum sieben Personen Platz nehmen können und der große Kofferraum eine hohe Transportleistung erlaubt, so kann man über den hohen Verbrauch etwas hinweg sehen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

Beim ADAC EcoTest erreicht der Jumpy mit einem gemittelten Testverbrauch von 8,4 Litern auf 100 Kilometern eine CO₂-Bilanz von 268 Gramm pro Kilometer. Dafür gibt es nur sechs Punkte. Innerorts verbraucht er 9,3 l/100 km, außerorts 7,2 l/100 km und auf der Autobahn 10,1 l/100 km.

3,5 Schadstoffe

Auch beim Schadstoffausstoß kann der Van nicht überzeugen. Ein dauerhaft erhöhter Stickoxidausstoß führt dazu, dass beim ADAC EcoTest nur 25 Punkte in der Schadstoffbewertung vergeben werden. Insgesamt sammelt der Citroen somit nur 31 Punkte, was zu einem enttäuschenden Zwei-Sterne-Ergebnis führt.

4,6 AUTOKOSTEN

4,7 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Aufgrund des hohen Verbrauchs fallen auch die Betriebskosten deutlich erhöht aus.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 Kilometer oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig.

+ Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach spätestens 240.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss. Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Auspuffanlage und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Die relativ kurzen Inspektionsabstände sorgen für häufigere Werkstattaufenthalte.

5,5 Wertstabilität*

– Der Citroen Jumpy ist deutlich in die Jahre gekommen und wird vermutlich bald durch einen Nachfolger abgelöst. Deswegen wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,8 Kosten für Anschaffung*

– Will man Jumpy fahren, muss man mindestens 27.530 Euro investieren. In der getesteten Ausstattungsvariante mit dem großen Dieselmotor und Automatikgetriebe sind dann bereits 40.380 Euro fällig. Viele Optionen gibt es dann auch nicht mehr, die den Preis hoch treiben könnten. Einige Ausstattungen, wie z. B. moderne Assistenzsysteme, sucht man leider vergebens.

4,6

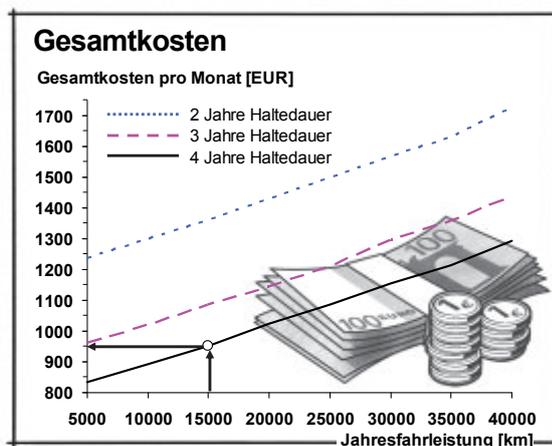
Fixkosten*

– Auch bei den Fixkosten gibt es keine lobenden Worte. 398 Euro sind jährlich alleine für die Kfz-Steuer fällig. Während die Kaskoklassen der Fahrzeugversicherung noch im akzeptablen Bereich liegen, fällt die Haftpflichtversicherung sehr teuer aus (KH: 20/VK: 21/TK: 21)

4,7

Monatliche Gesamtkosten*

– In jeder Einzeldisziplin der Kosten schneidet Jumpy schlecht ab. Alleine die Werkstatt- und Reifenkosten fallen akzeptabel aus. Das kann ihn aber nicht vor einer schlechten Benotung der gesamten monatlichen Unterhaltskosten bewahren.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 951 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	L2 HDi 125	L2 HDi 165
Aufbau/Türen	GR/4	GR/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	94 (128)	120 (163)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	320/2000	340/2000
0-100 km/h[s]	13,6	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,6 D	6,6 D
CO ₂ [g/km]	172	172
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/19/19	20/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	344	344
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	856	882
Preis [Euro]	30.280	31.530

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = Kfz-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R16
Reifengröße (Testwagen)	215/60R16T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	13,05/13,15 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/7,2/10,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	199 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	268 g/km
Innengeräusch 130km/h	71,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5135/1895/1942 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2175 mm
Leergewicht/Zuladung	1966 kg/844 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1610 l/2795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	170 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	950 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	5 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	136 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	137 Euro
Monatlicher Wertverlust	617 Euro
Monatliche Gesamtkosten	951 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/21/21
Grundpreis	40.380 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.500 Euro ^o
Berganfahrhilfe (nicht mit Automatik)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie ^o
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie ^o
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

abgedunkelte Scheiben hinten	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie ^o /nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	950 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	650 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Schiebetür links	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	2,8
Verarbeitung	4,1	Fahrstabilität	2,8
Alltagstauglichkeit	1,5	Lenkung*	3,7
Sicht	3,9	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	3,1	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Volumen*	0,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,1	Kindersicherheit	1,3
Innenraum	2,0	Fußgängerschutz	4,2
Bedienung	2,4	Umwelt/EcoTest	4,5
Raumangebot vorne*	1,6	Verbrauch/CO ₂ *	5,4
Raumangebot hinten*	1,8	Schadstoffe	3,5
Innenraum-Variabilität	1,5		
Komfort	3,0		
Federung	3,0	AUTOKOSTEN	4,6
Sitze	2,7	Betriebskosten*	4,7
Innengeräusch	3,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
Klimatisierung	3,2	Wertstabilität*	5,5
Motor/Antrieb	3,0	Kosten für Anschaffung*	4,8
Fahrleistungen*	4,0	Fixkosten*	4,6
Laufkultur	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	4,7
Schaltung	2,2		
Getriebeabstufung	2,3	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	