



Citroen Jumper Kombi 30 e-HDi 150 L1H1 Shine

Viertüriger Bus der Oberklasse (110 kW / 150 PS)



Bereits seit 1982 wird der Citroen Jumper gebaut. Damals hieß der Kleinbus noch Citroen C25. Der Jumper fährt nun in der dritten Generation auf Deutschlands Straßen. Wie seine baugleichen Brüder Fiat Ducato und Peugeot Boxer hat er zum Modelljahr 2014 ein Facelift erhalten. Neben einer geänderten Front wird er nun auch mit einem Spurhalteassistenten und modernen Multimedia-Systemen angeboten. Platz bietet der Bus massenhaft: Bis zu neun Personen können im Jumper reisen. Sieben Kindersitze könnten gleichzeitig installiert werden. Große Personen finden ebenfalls gut Platz. Im Fond sitzen auch Menschen mit über zwei Metern Körpergröße bequem. Für das Gepäck ist ebenfalls ausreichend Stauraum vorhanden. Das ruppige Fahrwerk, das von Citroen kurioserweise als Komfortfahrwerk bezeichnet wird, kann als Schönheitsfehler angesehen werden. Ein Bremsweg von knapp 48 Metern ist aber nicht akzeptabel. Dass selbst auf den vorderen Plätzen Seitenairbags optional bestellt werden müssen, ist nicht mehr zeitgemäß. Das EcoTest-Ergebnis fällt mit zwei Sternen schlecht aus. Das liegt zum Großteil am hohen Kraftstoffverbrauch von 9,2 l/100 km. Aufgrund der hohen Transportleistung des großen Busses kann man aber erhöhte Verbrauchswerte tolerieren. Mit einem Grundpreis von 34.065 Euro ist der Citroen Jumper in der gehobenen Shine-Ausstattung nicht gerade teuer. Aber an der Sicherheitsausstattung mangelt es. Weder ein Notbremsassistent noch ein modernes Lichtsystem sind erhältlich. **Karosserievarianten:** Langer Radstand, Hochdach. **Konkurrenten:** Fiat Ducato, Mercedes Sprinter, Nissan NV400, Opel Movano, Peugeot Boxer, Renault Master, VW Crafter.

ADAC-URTEIL

3,2 AUTOTEST

2,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,1 Familie

5,0 Stadtverkehr

3,1 Senioren

3,1 Langstrecke

1,3 Transport

4,7 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

+ großzügige Zuladung, hohe Anhängelast, großer und gut nutzbarer Kofferraum, üppige Platzverhältnisse, gut geeignet für Kindersitze, überschaubare Unterhaltskosten

- schlechte Rundumsicht, zu langer Bremsweg, Seitenairbags nur gegen Aufpreis, Gepäckraum nicht variabel, hoher Verbrauch, träge Fahreigenschaften, ruppiges Fahrwerk

Stand: Februar 2015
Text: Stefan Giuliani

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

4,0

Verarbeitung

- ⊕ Die Stoßfänger sind robust, mehrteilig und unlackiert. So tragen sie bei leichten Berührungen keine Schäden davon. Wird der Jumper härter touchiert, ist ein Teilersatz möglich. Die Flanken werden von massiven Stoßleisten geschützt. So hinterlassen auch angeschlagene Türen keine Schäden.
- ⊖ Dem Jumper merkt man deutlich an, dass er hauptsächlich als Transporter entwickelt wurde. Seine Verarbeitung ist zweckmäßig und robust. Auf Attraktivität wurde aber kein Wert gelegt. Die Karosserieteile sind nicht sauber eingepasst. Klarlack gibt es nur auf der Außenseite des Blechkleids. Im Innenraum ist fast ausschließlich Hartplastik verbaut, rund um die vorderen Plätze sehr solide, ab der zweiten Reihe aber dann teilweise recht billig. Überall findet man scharfe Kanten. Das Lederlenkrad kann den Innenraum nur wenig aufwerten. Auch wenn der Motorraum nach unten komplett verschlossen wurde, der Rest des Unterbodens ist stark zerklüftet - hier entstehen unnötige Luftverwirbelungen. Der Tankdeckel muss separat mit dem Zündschlüssel aufgeschlossen werden. Die Türausschnitte sind nach außen kaum abgedichtet. Die Schweller werden nicht komplett abgedeckt und neigen vor allem beim häufigen Ein- und Aussteigen zum Zerkratzen. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden, wodurch teure Folgereparaturen entstehen können. Die geöffnete Motorhaube wird nur mit einem einfachen Haltestab offen gehalten - Gasdruckdämpfer wären die praktischere Lösung. Da der rechte Scheinwerfer von hinten komplett zu gebaut ist, können Scheinwerferlampen nur schwierig getauscht werden.

1,2

Alltagstauglichkeit

- ⊕ Mit einer Tankfüllung von 90 Litern Diesel lassen sich Reichweiten von rund 975 Kilometern realisieren (basierend auf EcoTest-Verbrauch). Zugeladen werden dürfen üppige 700 Kilogramm. Auf dem Dach können 150 kg transportiert werden - eine Dachreling gibt es hierfür aber nicht. Auch die Anhängelast überzeugt: Gebremste Anhänger dürfen bis 2.500 Kilogramm mitgeführt werden, ungebremste bis 750 kg. Die maximale Stützlast beträgt großzügige 100 kg. So können auch Radträger mit schweren E-Bikes montiert werden. Im Falle einer Reifenpanne steht ein vollwertiges Reserverad zur Verfügung. Der großzügige Innenraum bietet in der Ausstattung Shine neun Passagieren einen vollwertigen Sitzplatz.
- ⊖ Durch die große Karosserie zeigt sich der Jumper vor allem im innerstädtischen Verkehr sehr unhandlich. Das Reserverad ist unter dem Fahrzeugboden montiert, im Notfall schlecht erreichbar und ständig den Witterungsverhältnissen ausgesetzt.

3,5

Sicht

Vorn wie hinten lässt sich der große Citroen recht ordentlich abschätzen. Die Frontscheibe wird bei Regen großflächig gewischt, wenn auch links ein breiter Streifen stehen bleibt.

- ⊕ Durch die hohe Sitzposition genießt der Fahrer einen sehr guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Die riesigen Außenspiegel bieten hervorragende Sicht nach hinten. Zusätzliche Weitwinkelspiegel verkleinern den toten Winkel rechts und links deutlich. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch wenn das Abblendlicht nicht eingeschaltet ist.



Vor allem die hohen Sitzlehnen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung enttäuscht der Jumper komplett. Die vielen Dachsäulen, die hohen Sitzlehnen und die nicht versenkbaren Kopfstützen hinten bilden eine durchgehende Barriere, welche die Sicht nach draußen stark behindert. Dies wirkt sich auch auf die Rücksicht im Innenspiegel aus, die sehr mager ausfällt. Niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind quasi unsichtbar. Auch spielende Kinder laufen hier große Gefahr verletzt zu werden. Die optionalen Parksensoren und die Rückfahrkamera leisten hier wertvolle Hilfe. Das Halogenlicht ist nicht mehr Stand der Technik. Vor allem für häufige Nachtfahrten sollten hier bessere Scheinwerfersysteme angeboten werden. Auch Kurven- und Abbiegelicht wären wünschenswert.

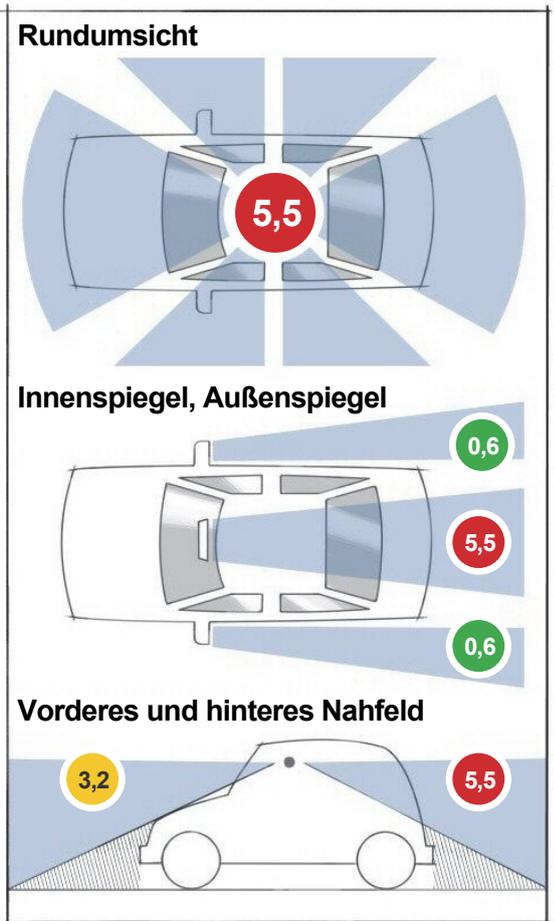
2,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Türöffnungen sind riesig. Auch große Personen können sich hier kaum den Kopf stoßen. Die Sitze sind weit außen eingebaut, wodurch man nicht weit in das Fahrzeug steigen muss. Hinten unterstützt die optional ausfahrbare Trittstufe. Dann müssen die Füße kaum angehoben werden. Auch in die dritte Sitzreihe gelangt man recht bequem. Man klappt den Außensitz der zweiten Reihe vor und kann fast aufrecht zu den hintersten Plätzen durch gehen. Die vorderen Türrasten sind fein gestuft, dürften an Steigungen aber noch etwas kräftiger ausfallen. Die Schiebetüren rasten in geöffneter Stellung ein und bleiben auch an steilen Bergen sicher geöffnet. Über der ersten Sitzreihe sind drei Haltegriffe montiert. Im Fond muss ein einziger über der Schiebetür ausreichen. Beim Aussteigen können die Scheinwerfer noch für gewisse Zeit aktiviert werden, um den Heimweg auszuleuchten.

⊖ In das hohe Auto muss man vorn quasi Aufsteigen. Sowohl die hohen Schweller als auch die hoch eingebauten Sitze erschweren den Zustieg. Die Tasten der Funkfernbedienung sind gleichförmig und können im Dunkeln leicht verwechselt werden. Die Fenster können mit der im Schlüssel integrierten Fernbedienung nicht geöffnet und geschlossen werden.

0,9 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fällt riesig aus. Unterhalb der Gepäckraumabdeckung können 800 Liter Gepäck verstaut werden. Entfernt man diese und belädt bis zum Dach, finden 1.710 Liter ihren Platz. Dann können auch 34 handelsübliche Getränkekisten verladen 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



Der Citroen Jumper bietet Platz ohne Ende. Bei voller Besetzung stehen bis zu 1.710 l Volumen zur Verfügung.

1,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht bedienen, wenn sie auch von außen gedrückt werden muss und somit zu schmutzigen Fingern führen kann. Sie schwingt weit auf und gibt eine riesige Ladeöffnung frei. Selbst Personen mit zwei Metern Größe stehen unter der geöffneten Klappe aufrecht. Besonders erfreulich ist die niedrige Ladekante. Sie liegt nur 51 cm über der Straße. Mit der optionalen Luftfederung an der Hinterachse lässt sich zudem das Heck absenken. Beim Ausladen muss keine Kante überwunden werden. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig. Durch die geringe Kofferraumtiefe können auch nach vorn gerutschte Gegenstände gut erreicht werden.

⊖ Der Gepäckraum ist nur auf einer Seite beleuchtet.

4,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbänke lassen sich nicht komplett umklappen. Lange Gegenstände kann man nur darunter durchschieben. Zudem lässt sich durch Umklappen der mittleren Sitzlehne eine Durchlademöglichkeit schaffen.

⊖ Für kleine Gegenstände fehlen Befestigungsmöglichkeiten.

1,9 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Auch wenn die Ergonomie des Jumpers noch Raum für Verbesserungen lässt, die Bedienung ist schnell erlernt. Das Lenkrad lässt sich in der Höhe einstellen, die Entfernung lässt sich aber nicht justieren. Brems- und Gaspedal liegen auf gleicher Höhe und sind deswegen nicht klar voneinander abgegrenzt. Die Instrumente sind klar skaliert, durch die rote Hintergrundbeleuchtung aber nicht immer optimal ablesbar. Das rot gepixelte Display wirkt altbacken.

⊕ Der Schalthebel ist direkt neben dem Lenkrad im Armaturenbrett eingebaut und liegt gut zur Hand. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet, aber gut einsehbar. Scheibenwischer und Abblendlicht werden serienmäßig per Sensor gesteuert. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist gut erreichbar, logisch aufgebaut und somit einfach zu bedienen. Die Heckscheibenheizung schaltet nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab und verschwendet so keine Energie. Die Umluftfunktion wird den Betriebszuständen entsprechend automatisch aktiviert. Alle wichtigen Bedienelemente werden im Dunkeln ausreichend beleuchtet. Das Radio ist hervorragend platziert, logisch aufgebaut und lässt sich per Lenkradtasten und Touchscreen bedienen. Vorn werden die Fenster elektrisch bedient und funktionieren auch ohne Zündung, solange keine Tür geöffnet wurde. Vorn sind die vielfältigsten Ablagen vorhanden. Es gibt sogar zwei Handschuhfächer, ein großes Überkopf-Ablagefach, offene Ablagen und Klemmbretter. Der Innenraum wird großzügig ausgeleuchtet. Lesespots gibt es aber nicht. Alle Außenspiegel, inklusive der beiden Weitwinkelspiegel, werden elektrisch eingestellt. Alle Türen und die Heckklappe werden elektrisch überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht richtig verschlossen sind. Der Bordcomputer berechnet parallel zwei unterschiedliche Touren.



Die Funktionalität ist zufriedenstellend, die Verarbeitungsqualität ist ausreichend. In beiden Punkten befindet sich noch Raum für Verbesserungen.

Die Informationen werden im Instrumententräger und im Multimediasystem angezeigt. Auf langen Reisen entlastet der optionale Tempomat den Fahrer.

– Die Tasten für die Nebelleuchten sind links im Armaturenbrett untergebracht und somit räumlich weit vom Lichtschalter getrennt. Die hinteren Schiebefenster sind unpraktisch zu bedienen. Man muss sie mit beiden Händen anfassen. Die Längseinstellung des optionalen Federsitzes ist sehr tief angebracht. Zudem funktioniert die Höheneinstellung recht grob - sie sollte nur bei stehendem Fahrzeug vorgenommen werden. Hinten fallen die Ablagen überschaubar aus. Die Becherhalter in den geklappten Mittellehnen sind nicht tief genug. Die Fensterheber haben keinen Einklemmschutz. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, können sie von angeschnallten Passagieren kaum noch erreicht werden. Die Handschuhfächer sind unbeleuchtet.

1,4 Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot im Jumper ist hervorragend. Auf den vorderen Plätzen sitzt man bis ca. 1,95 m bequem. Die Kopffreiheit würde sogar deutlich größere Personen erlauben. Sitzt man zu zweit nebeneinander ist die Innenbreite mehr als üppig. Zu dritt allerdings sitzt man dann schon etwas beengter.

0,7 Raumangebot hinten*

+ Im Fond setzen sich die großzügigen Platzverhältnisse fort. In der zweiten und dritten Reihe nehmen auch Passagiere mit weit über zwei Metern noch bequem Platz. Die Innenbreite reicht auch für drei Personen nebeneinander aus. Das subjektive Empfinden ist großzügig.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden sogar Personen über 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,5 Innenraum-Variabilität

Für die Ausstattungsvariante Shine werden keine Sitzvarianten angeboten. Die Fondsitze sind nicht klapp- oder ausbaubar. Man kann aber im Fond auf allen Plätzen die Lehnenneigung einstellen.

3,2 KOMFORT

4,0 Federung

Die Ausstattungsvariante Shine hat serienmäßig ein Komfortfahrwerk verbaut. Nennenswerten Komfort bietet diese Feder-Dämpfer-Kombination trotzdem nicht. Der Testwagen war zudem mit der optionalen Luftfederung an der Hinterachse ausgestattet.

– Die Charakteristik der Jumper-Federung wird von der ruppigen Vorderachse dominiert, die Eigenschaften der luftgedephten Hinterachse treten deutlich in den Hintergrund. Die Vorderachse ist sehr hart gefedert, die Dämpfung dürfte aber etwas straffer abgestimmt sein. Mit dieser Kombination kommt es zu ständigen, ausgeprägten Karosseriebewegungen. Die Fahrbahnunebenheiten werden zum Großteil vom optional gefederten Fahrersitz geschluckt. Die Mitfahrer können auf diesen Luxus nicht zurück greifen. Lange Wellen verarbeitet der Citroen recht gut. Auch Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel werden ordentlich abgefedert. Auf kurzen Wellen und wenn beide Räder einer Achse gleichzeitig einfedern müssen, wirkt die Federung überfordert.

Die Aufbaubewegungen des hohen Fahrzeugs sind ausgeprägt. Auf Kopfsteinpflaster rappelt die komplette Karosserie des Vans. Wird er schwer beladen ändert sich nicht viel: Die Luftfederung an der Hinterachse hält das Niveau, die Vorderachse wird tendenziell etwas komfortabler.

2,5 Sitze

Die Vordersitze sind ordentlich konturiert, wenn auch die Sitzflächen etwas kurz ausfallen und die Lehnen in eine leichte Hohlkreuzhaltung zwingen.

⊕ Am Fahrersitz lässt sich die Höhe vorn und hinten getrennt einstellen und somit auch die Flächenneigung justieren. Die Handhabung ist aber unpraktisch. Die Polsterung der Vordersitze ist bequem und auch für lange Strecken geeignet. Der Testwagen war optional mit dem gefederten Fahrersitz ausgerüstet. Auf allen Plätzen sind die Lehnen hoch und unterstützen bis in den Schulterbereich zuverlässig. Der Fahrer sitzt aufrecht und entspannt. Seinen linken Fuß kann er bei Nichtgebrauch auf einer großzügigen Ablage abstellen. Die hinteren Sitze sind noch besser ausgeformt als vorn. Am Rücken dürfte aber die Polsterung etwas stärker ausfallen. Auf allen Plätzen im Fond hat man üppige Platzverhältnisse. Man sitzt entspannt und bequem.

⊖ An der Zweiersitzbank in der ersten Reihe lässt sich überhaupt nichts einstellen. Der Seitenhalt fällt auf allen Plätzen sehr gering aus.

3,9 Innengeräusch

Auch beim Innengeräusch kommen die Nutzfahrzeug-Gene des Jumper deutlich zum Vorschein. Im Innenraum wird ein Geräuschpegel von 73,3 dB (A) gemessen - das ist sehr hoch. Der Motor ist in jedem Betriebszustand deutlich präsent. Vor allem nach dem Kaltstart nagelt er vehement. Bei höheren Geschwindigkeiten kommen starke Windgeräusche hinzu.

2,9 Klimatisierung

Der ADAC Heizungstest konnte aufgrund der Fahrzeughöhe nicht durchgeführt werden. Die optionale Klimaautomatik regelt die Temperatur und die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es kann aber jeder Bereich (oben, Mitte, unten) separat angewählt werden. Die hinteren Passagiere stellen sich ihre Temperatur separat ein.

3,5 MOTOR/ANTRIEB

5,0 Fahrleistungen*

⊖ Der große Citroen Jumper ist kein Sportwagen. Das spiegelt sich auch bei den Fahrleistungen wieder. Der 2,2-Liter-Diesel leistet 110 kW/150 PS und beschleunigt den Van unter voller Beschleunigung in 10,0 Sekunden von 60 auf 100 km/h (gemessen im dritten und vierten Gang). Trotz dem stattlichen Drehmoment von 350 Nm, das bereits bei 1.750 1/min anliegt, fällt die Elastizität überschaubar aus. Im vierten Gang vergehen 10,2 Sekunden, bis der Jumper von 60 auf 100 km/h beschleunigt hat, im fünften 13,7 und im sechsten 16,8 Sekunden.

3,0 Laufkultur

Der Motor stammt klar aus dem Nutzfahrzeugsektor. Vor allem nach dem Kaltstart nagelt er deutlich vor sich hin. Hat er die Warmlaufphase überwunden, geht die Laufkultur aber in Ordnung. Er läuft rau, im Innenraum nimmt man in fast jedem Betriebszustand Vibrationen wahr. Trotzdem nervt er auch auf langen Reisen nicht. Brummen und Dröhnen sind ihm weitgehend fremd.

2,7 Schaltung

Das Sechsgang-Schaltgetriebe funktioniert ordentlich, wenn ihm auch etwas Feinschliff nicht schaden würde. Gelegentlich tritt deutliches Haken auf - die Gänge wollen mit Geduld durchgeschaltet werden. Der Rückwärtsgang liegt, wie gewohnt, links vorn und ist mit einem Zugring gegen versehentliches Einlegen gesichert. Legt man ihn aber bei noch ausrollendem Fahrzeug ein, rasselt es deutlich im Getriebe. Die Kupplung ist kräftig, das Anfahren klappt einwandfrei. Am Berg unterstützt dabei die serienmäßige Berganfahrhilfe. Eine Ganganzeige empfiehlt dem Fahrer den jeweils passenden Gang, um eine sparsame Fahrweise zu realisieren. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

2,8 Getriebeabstufung

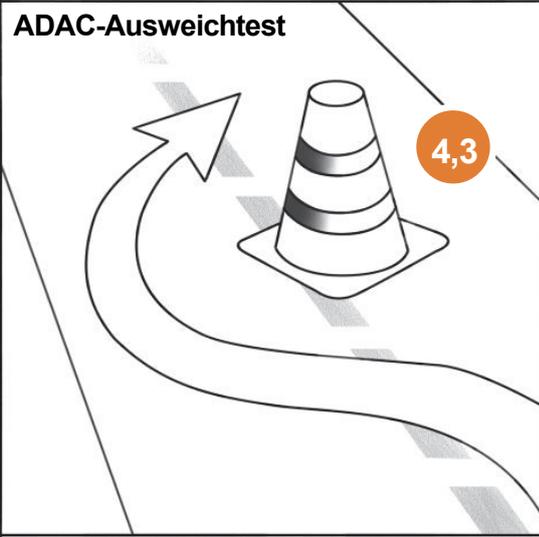
Die sechs Schaltstufen passen gut zur Charakteristik des Dieselmotors. Für jede Fahrgeschwindigkeit steht die richtige Übersetzung zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung wurde aber den Fahrleistungen zuliebe relativ kurz gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang bereits mit 3.000 1/min.

4,6 FAHREIGENSCHAFTEN

3,4 Fahrstabilität

Plötzliche Lenkimpulse quittiert der Jumper mit ausgeprägten Aufbaubewegungen. Wählt man dabei größere Lenkwinkel, so greift schnell das ESP ein und verhindert kritische Fahrzustände. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, auf Seitenwind reagiert das große Auto aber sehr empfindlich. Auf weniger griffigem Untergrund sorgt die serienmäßige Traktionskontrolle für sicheren Vortrieb. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Jumper sehr früh über die Vorderräder weg - ein gut kontrollierbares Fahrverhalten. Durch die sehr untersteuernde Auslegung treten auch kaum Lastwechselreaktionen auf.

⊖ Beim ADAC Ausweichtest untersteuert der Jumper sehr stark. Harte ESP-Eingriffe unterbinden eine Schleuder- oder Kipptendenz, machen den Citroen aber teilweise unlenkbar. Es fällt schwer dem Parcours zu folgen.



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.

3,6 Lenkung*

Auch die Lenkung vermittelt Nutzfahrzeug-Flair. Um die Mittellage spricht sie kaum an und ist nicht sauber zentriert. Wählt man größere Lenkwinkel, baut die Hinterachse deutlich verzögert Seitenführung auf. Weder die Zielgenauigkeit noch die Rückmeldung an den Fahrer können überzeugen. Von Anschlag zu Anschlag muss das Lenkrad fast viermal komplett gedreht werden. Der Kraftaufwand fällt aber relativ gering aus. So lässt sich auch das große Fahrzeug ohne Mühe rangieren. Der Wendekreis von 11,9 Meter geht für diese Fahrzeugklasse vollkommen in Ordnung.

5,1 Bremse

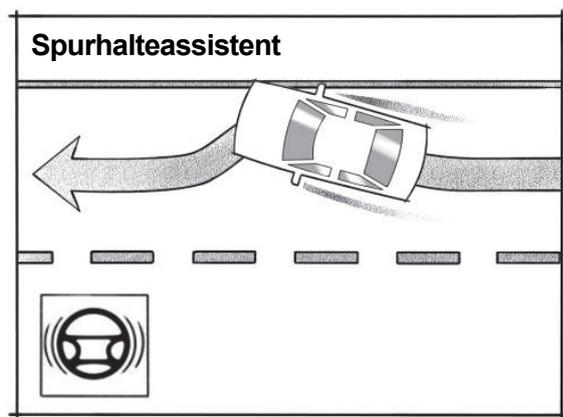
– Die Bremsanlage enttäuscht. Ein mittlerer Bremsweg von 47,8 Metern aus 100 km/h kann nicht toleriert werden (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Chrono Four Seasons M+S der Größe 225/70 R15 S). Mitschuld daran tragen sicherlich die serienmäßig montierten Ganzjahresreifen. Die Bremsanlage lässt zudem nach mehrmaliger Betätigung deutlich in der Wirkung nach, der Pedalweg wird wesentlich länger. Auch das Pedalgefühl stellt nicht zufrieden. Die Spurtreue ist aber auch beim Bremsen in Kurven zufriedenstellend.

2,9 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Serienmäßig wird der Jumper mit ESP und Bremsassistent ausgeliefert. Zudem sind die Felgen mit Drucksensoren bestückt, die dem Fahrer einen drohenden Reifenschaden signalisieren. Gegen Aufpreis ist der AFIL Fahrspurassistent erhältlich, der den Fahrer optisch und akustisch warnt, sollte er ohne zu blinken eine Fahrbahnbegrenzung überfahren. Bei einer Vollbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet und so der nachfolgende Verkehr gewarnt. Gegen Aufpreis ist ein Speedlimiter erhältlich, mit dem die maximale Fahrzeuggeschwindigkeit begrenzt werden kann.

– Der Motor kann auch mit eingelegtem Gang gestartet werden. Es besteht die Gefahr des unbeabsichtigten Anfahrens. An den Türen sind weder Rückstrahler noch -leuchten verbaut, die den nachfolgenden Verkehr warnen könnten. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet können die Blinker beim Abschleppen nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden. Die Feststellbremse ist links vom Fahrerplatz angeordnet und kann so im Notfall von den Mitfahrern nicht erreicht werden.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

3,6 Passive Sicherheit - Insassen

Der ADAC Crashtest wurde mit dem Jumper noch nicht durchgeführt. Vorn wie hinten sind die Kopfstützen für Personen bis fast 1,85 m ausreichend hoch. Sie dürften aber noch etwas näher am Kopf positioniert sein, um besseres Schutzpotenzial zu bieten.

- + An den stabilen Bügeltürgriffen können im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufgebracht werden. Am Fahrer- und Beifahrerplatz sind Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer vorhanden.
- Serienmäßig sind nur Frontairbags verbaut. Seiten und Kopfairbags vorn kosten Aufpreis. Für hinten gibt es keine Airbags. Einen Gurtwarner gibt es nur am Fahrerplatz. Für Verbandsmaterial und Warndreieck gibt es keine Halterungen.

1,5 Kindersicherheit

- + Mit den Gurten lassen sich auf allen Plätzen Kindersitze sicher befestigen. Es können auch besonders hohe Sitze und Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf ohne Probleme eingebaut werden. So können im Jumper bis zu sieben Kindersitze gleichzeitig installiert werden. Auf den Außenplätzen der zweiten Sitzreihe ist das ISOFIX-System vorhanden. Der Beifahrerairbag kann im Bordcomputer abgeschaltet werden, wodurch dort auch rückwärts gerichtete Kinderschalen erlaubt sind. Der Fahrzeughersteller erlaubt universelle Kindersitze aller Altersklassen.
- Die Gurtschlösser im Fond sind nicht gegen Verwecheln gesichert.

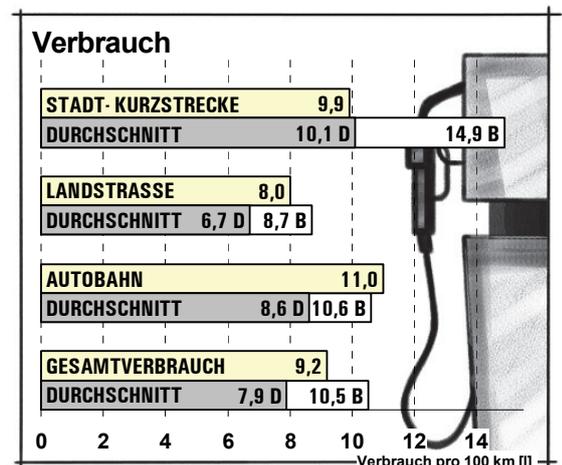
3,5 Fußgängerschutz

Mit dem Jumper wurde noch kein ADAC Crashtest durchgeführt. Die hohe Front stellt aber sicherlich kein Optimum für den Fußgängerschutz dar. Deswegen wird dem großen Citroen ein nur durchschnittlicher Fußgängerschutz prognostiziert.

3,8 UMWELT/ECOTEST

4,7 Verbrauch/CO2*

- Dass der große Jumper Spritsparrekorde aufstellt, das hätte niemand erwartet. Beim ADAC EcoTest erreicht er eine CO2-Bilanz von 293 Gramm pro Kilometer und somit nur 13 Punkte. Daraus ergibt sich ein mittlerer Testverbrauch von 9,2 Litern auf 100 Kilometer. In Anbetracht der hohen Transportleistung des Jumper kann dieser hohe Wert akzeptiert werden. Immerhin finden neben neun Personen auch noch reichlich Gepäck ihren Platz. Innerorts verbraucht der Citroen trotz Start-Stopp-System 9,9 l/100 km, außerorts 8 l/100 km und auf der Autobahn 11 l/100 km.



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

2,9 Schadstoffe

Ein deutlich erhöhter Stickstoffausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus sorgt dafür, dass der Jumper im EcoTest nur 31 Punkte für den Schadstoffausstoß bekommt. Insgesamt summieren sich die Punkte auf 44, was nur für zwei Sterne im EcoTest reicht.

2,0

AUTOKOSTEN

3,9

Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Der hohe Verbrauch führt unweigerlich auch zu relativ hohen Betriebskosten.

0,6

Werkstatt- / Reifenkosten*

⊕ Alle 40.000 km oder alle zwei Jahre muss der Citroen Jumper zur Wartung. Dies bedeutet weniger Werkstattaufenthalte und hilft Kosten senken. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen zudem bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem relativ niedrigen Niveau. Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

5,5

Wertstabilität*

⊖ Dem Jumper wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein schlechter Restwertverlauf prognostiziert.

0,6

Kosten für Anschaffung*

⊕ Mit einem Grundpreis von 34.065 Euro zeigt sich der Jumper mit kurzem Radstand, flachem Dach und der gehobenen Shine-Ausstattungsvariante recht erschwinglich. Die Ausstattung ist aber überschaubar. Innovative Assistenzsysteme sind nicht erhältlich.

2,4

Fixkosten*

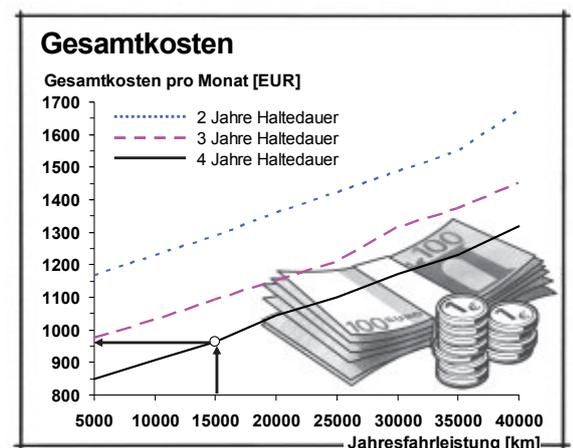
Für die Kfz-Steuer werden jährlich 461 Euro fällig. Auch die Haftpflichtversicherung fällt im Klassenvergleich nicht gerade günstig aus (Typklasse 23).

⊕ Die beiden Kaskoklassen zeigen sich dafür im Klassenvergleich recht erschwinglich (VK: 23/TK: 23).

1,3

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten fallen im Klassenumfeld gering aus. Die Betriebskosten liegen zwar etwas höher, der hohe prozentuale Wertverlust wird aber durch den erschwinglichen Anschaffungspreis relativiert. Alle weiteren Belastungen sind relativ gering.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 964 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	30 HDi 110 L1H1	30 HDi 130 L1H1	30 HDi 150 L1H1	30 HDi 180 L1H1
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2198	4/2198	4/2198	4/2999
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	110 (150)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1750	320/2000	350/1750	400/1400
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	145	155	162	171
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,1 D	7,0 D	7,0 D	7,6 D
CO2 [g/km]	187	184	184	200
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/19/23	23/19/23	23/23/23	23/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	393	387	387	495
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	905	915	941	982
Preis [Euro]	31.149	32.458	33.172	34.660

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	2198 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/70R15
Reifengröße (Testwagen)	225/70R15S
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85/11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.+4.Gang)	10,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	47,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,9/8,0/11,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	221 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	293 g/km
Innengeräusch 130km/h	73,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4963/2050/2254 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2485 mm
Leergewicht/Zuladung	2450 kg/700 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	800 l/800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	150 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	975 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	5 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	148 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	159 Euro
Monatlicher Wertverlust	605 Euro
Monatliche Gesamtkosten	967 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/23/23
Grundpreis	34.065 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	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	298 Euro ^o
Tempomat	298 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	440 Euro/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	440 Euro/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	1.547 Euro
Klimaautomatik	1.726 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.298 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	595 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,2

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