

Der Aufgewertete

Der holländische Kleinbus-Spezialist Kusters bietet mit dem Citroën Jumper einen attraktiv ausgestatteten Kleinbus mit 14 + 1 Sitzplätzen an.

Es muss nicht immer Sprinter sein, wenn es um die Beschaffung eines leistungsfähigen Kleinbusses geht, andere Häuser haben auch attraktive Töchter. Die Fronttriebler von Citroën, Fiat und Peugeot bieten jetzt einen im Radstand verlängerten Kombi an, der zudem für 3,5 t zugelassen ist. Zahlreichen Busunternehmen, Hotels oder Taxibetriebe genügt die schlichte Ausstattung ab Werk, wer aber damit professionell arbeiten möchte, wird jetzt beim Ausbauer Kusters fündig. Der Citroën Jumper, aufgewertet beim holländischen Kleinbus-spezialisten, bietet Chic und Leistung, Platz und Nutzlast. Der französische Hersteller des Basisfahrzeugs vertreibt über zahlreiche Händler das Endprodukt und sorgt für den Rundumservice.

Unser immerhin 5,6 m langer Jumper ist die größte Ausgabe der bekannten Gemeinschaftstransporterfamilie Jumper,

Boxer und Ducato. Als Basisfahrzeug dient der Hochdach-Kastenwagen, der in Italien in großen Stückzahlen hergestellt wird. Den Jumper beflügelt der Sofim-Grundmotor, ein stämmiger 2,8-Liter-Vierzylinder, quer zur Fahrtrichtung.

Pfiffig und wie aus einem Guss zeigt sich er sich gut in Form. Der lange Radstand, kurze Überhänge und voluminöse Räder lassen den knapp 2,50 hohen Jumper wohl proportioniert aussehen.

Schnell öffnet die elektrische, bis unten verglaste Außenschwingtür einen breiten Zugang ins Innere. Im liebevoll ausgestatteten Innenraum herrscht Reisebusflair: Die Verkleidungen in Nadel filz und genopptem Kunstleder, Doppel-Panoramascheiben dämpfen das Sonnenlicht, über den Sitzen findet sich eine Ablage fürs Handgepäck. Die Eco 10-Bestuhlung von Vogel mit verstellbaren Lehnen und seitlich ausschließbar ist für Er-



Die große, komplett verglaste Außenschwingtür wird elektrisch getrieben geöffnet.

wachsene knapp im Zuschnitt. Durch die Montage auf Bodenschienen können Sitzabstände variiert und Sitze flexibel ein- und ausgebaut werden.

So kann das Fahrzeug voll bestuhlt als Schulbus verkehren und mit weniger Plätzen, dafür aber mit ausreichend Kofferraum, eine Langstrecke zügig unter die Räder nehmen. Der Fahrgastraum wird über separate Wärmetauscher in der Gepäckablage belüftet und gekühlt, beheizt wird der Fond über einen separaten Heizlüfter unter dem Fahrersitz. Selbst bei vollem Betrieb kommt in der letzten Sitzreihe nur noch wenig Warmluft an.

Die Stunde des Jumper schlägt bei den Fahrleistungen. Schon aus niedrigen Drehzahlen legt sich der Turbodiesel wie ein wesentlich hubraumstärkeres Aggregat ins Zeug und beschleunigt bei immerhin 3.300 kg Testgewicht in knapp 27 Sekunden auf Tempo 100. Der elastische 2,8-l-Turbo benötigt dazu keine hohen Drehzahlen und bleibt dezent im Hintergrund. Und wenn man



**Der lange Radstand, kurze Überhänge und voluminöse Räder lassen den knapp 2,50 hohen Jumper wohl proportioniert aussehen. (links)
Der Fahrerplatz mit Licht und Schatten: Knackige Joystickschaltung und handliches Lenkrad, aber wenig Raum für das linke Bein. (rechts)**

schon mal zum Joystick-Schalthebel greifen muss, lässt die Zusammenarbeit mit dem gut schaltbaren Getriebe keine Wünsche offen. Umsichtig gefahren verbraucht der Jumper-Kleinbus knapp 10 l/100 km, mit Bleifuß können es auch 13 l werden. Denn seine 128 PS sind für hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten gut, bei der Spitze von 152 km/h schnell die Tachonadel bereits auf 170 km/h.

So schnell der Jumper läuft, so verlässlich bremst er. An Vorder- und Hinterachse packt die installierte Brembo-Bremsanlage mit innenbelüfteten Bremscheiben gut dosierbar, aber unbarmherzig zu. ABS ist Serie, ebenfalls die elektronische Bremskraftverteilung. Der Geradeauslauf des straff gefederten Jumper ist untadelig, die Seitenwindempfindlichkeit hält sich in Grenzen – bei voll aus-

gelastetem Fahrzeug kann auch der Federungskomfort befriedigen. Leer und teilbesetzt fällt die blattgefederte Hinterachse leider in jedes Schlagloch und teilt polternd ihren Unmut mit.

Das Basisfahrzeug, ein Hochdach-Kastenwagen mit Frontantrieb und 3,70 m langem Radstand, wird bei Kusters in Venlo zum Kleinbus veredelt. Mit dem Materialaufwand des Ausbaus steigt das Leergewicht des 3,5-Tonnners auf 2.720 kg.

Für den Schulbus-Einsatz kein Problem, doch für den Gelegenheitsverkehr und im Mietwagen-Geschäft sind bei voller Bestuhlung die 55 kg pro Fahrgast zu knapp kalkuliert. Kusters bietet daher auch aufgelastete Varianten an, die dann für Tempo 100 auf Autobahnen vorbereitet werden. In Grundausstattung kann

man den Kusters-Kleinbus für 57.000 Euro erstehen, in Vollausrüstung kostet unser Testfahrzeug knapp 70.000 Euro. Bei einem sollte Kusters rasch noch nachlegen: Wir plädieren für ein wirksames Heizsystem für den Fahrgastraum mit mehreren Ausströmern im Heck.

WOLFGANG TSCHAKERT

Kompakt: Citroën Jumper, Kusters

✦ Der Jumper von Kusters ist die robuste und kostengünstige Kleinbus-Variante für den harten Einsatz im Kurzstreckenverkehr, als Schulbus und für Shuttle-Einsätze.

✦ In der Beschaffung ist er nicht gerade billig, doch die anspruchslose Großserientechnik

hält die Unterhaltskosten in überschaubaren Grenzen.

✦ Mit etwas Produktpflege ist der Jumper von Kusters frei in der Wahl seiner Rolle – voll bestuhlt als Schulbus oder klein und fein als Langstreckensprinter.