

Der Peugeot Boxer Kombi im neuen Gewand. Mit der zweiten Generation des Shuttlemobils will die französische Löwenfirma hierzulande eine bessere Marktposition erobern.



In der Rückenlehne des vorderen Mittelplatzes gibt es eine Arbeitsfläche, die sich herausklappen lässt.

Kleiner Löwenbus

Mit der jüngsten Generation vom Minibusmodell Boxer will Peugeot noch besser im deutschen Marktsegment mitmischen. Das kleine Löwenmobil präsentiert sich als nützlicher Shuttleservice für viele Bereiche.

Marktstrategisch will Peugeot mit der neuesten Boxer-Generation hierzulande größere Kundenakzeptanz erreichen. Das Modell stammt aus der französisch-italienischen Gemeinschaftsproduktion, die Citroën, Fiat und Peugeot 1978 beschlossen und im Februar bis 2017 verlängert haben. Plattform und Details der drei Fahrzeugbrüder wurden kürzlich grundmodernisiert. Grund genug, um das jüngste gallische Minibusflaggschiff mit dem Markenlöwen aus dem süditalienischen Val di Sangro genauer zu betrachten.

Zweifellos kam bereits vor einigen Jahren der Markt für diese Shuttlemobile in Bewegung. Vor allem im touristischen Sektor gewinnen diese praktikablen Zubringerfahrzeuge zunehmend an Bedeutung. Busunternehmen, Hotels und andere Einrichtungen erhöhen oder komplet-

tieren ihre Attraktivität durch einen günstigen und relativ individuellen Transferservice. Dazu sind diese auf Transporter basierende Minibusse wahrlich ideal ge-

eignet – bieten sie doch viel Platz für wenige Passagiere und trotzdem noch genügend Gepäckstauraum. Optisch hat die

zweite Boxer-Generation wahrlich gewonnen. Allerdings muss sich keiner mehrfach die Augen wischen und fragen: Ist er das wirklich? Die typischen Konturen blieben weitgehend erhalten, so dass der verjüngte Spross die eigentliche Familienherkunft nicht verleugnen kann. Äußerlich wurde manches Detail lediglich etwas runder und gefälliger, eben dem aktuellen Zeitgeschmack angepasst. Wirklich neue Akzente setzen die Klarglasscheinwerfer mit den H-7-Leuchten sowie die rundum verlaufende Schutzleiste. Sie lässt sich bei nach einem Remppler leicht austauschen und reduziert so die Karosserieschäden. Die Entlüftung des hinteren Fahrgastraumes ist in die ebenfalls mit Klarglas versehenen Heckleuchten integriert. Das dritte Bremslicht wurde in den oberen Querträger eingebaut. Unten sind Stoßfänger und ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.099 mm
Gesamtbreite	2.024 mm
Gesamthöhe	2.145 mm
Stehhöhe	1.867 mm
Radstand	3.200 mm
Wendekreis	12.000 mm
Zulässige Achslast vorn	1.750 kg
Zulässige Achslast hinten	1.850 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.300 kg

Antriebsstrang

Motor: Peugeot-Diesel 8140.43S, quer zur Fahrtrichtung eingebauter flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler; zwei Ventile pro Zylinder; Common-Rail-Einspritzsystem; Hubraum 2.800 cm³; Bohrung/Hub: 84,4/100 mm; Leistung: 94 kW (128 PS) bei 3.600/min; maximales Drehmoment: 300 Nm bei 1.800/min

Getriebe: Peugeot MLGU5V mit hydraulisch betätigter Einscheiben-Trockenkupplung; 5-Gang-Schaltgetriebe in H-Form mit Joystick im Armaturenbrett; optional: 4-Gang-Automatikgetriebe Tiptronic System Porsche mit elektronischer Steuerung auf sechs Kennlinien.

Fahrwerk

Bramse: ABS mit hydraulischer Unterdruckhilfe, innenbelüftete Scheibenbremsen; äußerer Scheibendurchmesser vorn/hinten 300/280 mm; Scheibenstärke vorn/hinten 24/26 mm; Kolbendurchmesser vorn/hinten 52/46 mm; Feststellbremse über Seilzug auf die Hinterräder.

Federung: vorn Einzelradaufhängung mit Schraubenfeder; hinten Rohrstarachse mit Längsblattfeder

Spur: vorn/hinten 1.720 mm

Reifen: 205/70R15

Lenkung: hydraulische Zahnstangenlenkung

Trittbrett integriert. Die Hecktüren lassen sich bis 180 Grad aufschwenken, rasten aber nur in 90 Gradstellung ein.

Im Innern wird ein deutlicher Trend zu mehr Komfort sichtbar. Dies ist besonders im Cockpitbereich zu erkennen. Modern gestaltete Armaturen und Bedienelemente vermitteln schon auf den ersten Blick einen wohlgefälligen Eindruck. Besonders positiv: endlich wurde der Blink- und der Fernlichtschalter in einem Kombihebel integriert. Das erhöht



Die Hecktüren schwenken bis zu 180 Grad auf, rasten aber nur bei 90 Grad ein.

die Bedien- und somit die Fahrsicherheit.

Großzügige Ablagemöglichkeiten vollenden die Boxer-Front. Dazu gehören die geräumigen Behälter in der verbesserten Türverkleidung. In ihnen ist sogar separater Platz für eine handelsübliche Mehrwegflasche. Praktisch ist auch die klappbare Klemmunterlage im Mittelbereich des Armaturenträgers. Dort lassen sich ideal Notizen oder auch Stadtpläne unterbringen. Wird ein Teil der Rückenlehne des vorderen Mittelsitzes heruntergeklappt, bietet sie ebenfalls eine praktische Arbeits- und/oder Abstellfläche.

Der bequeme Fahrersitz lässt sich individuell einstellen. Rechts ist sogar eine klappbare Armlehne vorhanden, die ebenfalls auf dem jeweils gewünschten Neigungswinkel verharrt. Ungünstig ist lediglich das Gurtschloss montiert. Es befindet sich ziemlich weit unten und ist daher schwer erreichbar. Die vordere Doppelsitzbank ist mit einer steifen und recht steilen Rückenlehne versehen. Trotzdem kann der äußerst rechte Mitfahrer dort relativ bequem sitzen. Unpraktischer ist der vordere Mittelplatz, der auch weniger Beinfreiheit lässt. Allerdings verfügt dieser Sitz auch über einen Dreipunktgurt. Eine solche passive Sicherheitstechnologie wäre auch für den hinteren Busteil wünschenswert. Denn dort sind die Gurtverhältnisse teilweise katastrophal. Für

die beiden Außenplätze in der mittleren Sitzreihe befinden sich die Dreipunktrollgurte extrem weit hinten. Sie sind – vor allem auch für ältere Passagiere – nahezu unerreichbar. Außerdem: Wenn der Fahrgast auf dem Sitz unmittelbar an der Schiebetür angeschnallt ist, kann kein Mitfahrer aus der oder in die hintere Bankreihe gelangen. Der Gurt versperrt ihm total den ansonsten möglichen Durchstieg. Die Mittelplätze der beiden hinteren Sitzreihen verfügen nur über statische Beckengurte, die jeweils individuell auf die jeweilige Sitzperson neu eingestellt werden müssen. Dieses gesamte Gurtsystem aus grauer Vorzeit ist nicht nur technisch überholt – längst gibt es geeignete Sitze mit integrierten 2- und 3-Punkt-Rollgurten –, sondern trägt auch nicht gerade zur aktiven Sicherheit bei. Da besteht dringender Nachholbedarf – nicht erst bei der dritten Boxer-Generation.

Davon abgesehen bieten die beiden dreisitzigen Bänke im Fahrgastraum eine bequeme Reiseposition. Die starren Lehnen sind zwar nicht verstellbar, aber durch ihre leichte Neigung garantieren sie ein entspanntes Sitzen – selbst auf Fernstrecken. Auch eine ausreichende Bein- und Fußfreiheit ist vorhanden. Da die Bänke etwas niedriger stehen als im Fahrerbereich, ist die Sicht nach vorn arg

begrenzt. Doch der Seitenblick durch die großen Fenster bleibt uneingeschränkt.

Eine serienmäßige Klimaanlage sorgte in dem kleinen Bus mit dem Löwen-symbol stets für gute Luft. Dabei lassen sich die Temperaturen für Fahrer- und Fahrgastraum separat regulieren. Dieses System bewährte sich bei sommerlichen Außentemperaturen und wurde von den hinteren Mitfahrern als wohltuend empfunden.

Die große seitliche Schiebetür ermöglicht einen recht bequemen Ein- und Ausstieg. Sogar die hintere Sitzreihe ist problemlos zu erreichen oder zu verlassen. Allerdings vermissten vor allem ältere Fahrgäste einen Haltegriff in unmittelbarem Türbereich am B-Holm. Er würde gerade ihnen den Einstieg (erheblich) erleichtern.

Hinter der letzten Sitzreihe gibt es einen üppigen Gepäckraum. Er reicht aus, um die Reiseutensilien von neun Insassen zu erfassen. Doch selbst dort könnte in puncto Sicherheit noch nachgebessert werden. Ein Fangnetz - ähnlich wie es Peugeot prinzipiell in seine PKW-Kombi serienmäßig montiert - könnte verhindern, dass in einem Ernstfall die Passagiere von den Gepäckstücken verletzt werden. Noch kann das Ladegut auch noch unten durch die Sitzbankverankerung rutschen. Werden jetzt Koffer, Reisetaschen oder ähnliches Gepäck höher als die Sitzlehnen verstaut, drohen diese schon beim Bremsen auf die Mitfahrer zu fallen.

Griffgünstig für den Fahrer ist der Schaltknauf in unmittelbarer Lenkradnähe. Mit diesem Joystick im Armaturenbrett lassen sich die fünf Gänge über ganz kurze Wege schalten. Bei der schon beinahe extrem kleinen H-Schaltform war manchmal der Leerlauf nicht immer ganz eindeutig zu finden. Doch es gab nie Schaltfehler oder -probleme. Das Getriebe ist mit dem kraftvollen Diesel optimal abgestimmt. Dadurch wirkt der Boxer-Minibus flexibel, kraftvoll und spritzig. Rasch können höhere Gänge gewählt werden, ohne dass der Löwe an Bissigkeit verliert. Selbst beim Stadttempo ist der fünfte Gang durchaus nützlich und vor allem kraftstoffsparend. Apropos sparen. Der großvolumige Selbstzünder begnügte sich durchschnittlich mit knapp 10



Modern und übersichtlich: das Cockpit. Über dem Radioteil befindet sich ein klappbares Klemmpult. (oben)

Modern wurden die Türverkleidungen gestaltet. Das geräumige Ablagefach im unteren Bereich hat sogar ein separates Fach für eine handelsübliche Mehrwegflasche.



l/100 km. Allerdings nahm er im (Groß-)Stadtverkehr auch gern einen kräftigen Schluck mehr, sodass die Tanknadel augenfällig den Tankverbrauch dokumentierte. Dagegen wirkte der Kleinbus im Langstreckenbereich geradezu spartanisch. Eine gute Rücksicht lieferten die elektrisch verstellbaren Außenspiegel. Dabei lassen sich nicht nur die beiden großflächigen Spiegelgläser auf jeder Wagenseite individuell positionieren. Auch die darunter befindlichen flachen Panoramaspiegel sind separat einstellbar. Dies ist vor allem beim Einparken recht nützlich.

Peugeot bietet für den Boxer Kombi noch zahlreiche Zusatzausstattungen, die optional dieses praktische Mobil aufwerten können. Dazu gehören Beifahrer- und Seitenairbags, ein Toter-Winkel-Detektor im linken Außenspiegel, der akustisch vor Hindernissen in diesem nicht sichtbaren Bereich warnt, Ruckfahrssensoren in den hinteren Stoßfängern sowie auch eine Rückfahrkamera mit Monitor. Künf-

tig wird die Palette durch ein umfangreiches Telematiksystem mit Navigationsgerät und Mobiltelefon sowie durch einen möglichen Fahrtenschreiber komplettiert.

HERBERT SCHADEWALD