

Poskočna DOSTAVA





Kar vidite na uvodni sliki, ni naključje niti fotomontaža. Ker smo pač Avto magazin, si nismo mogli kaj, da ne bi skočili čez avto s tako poskočnim imenom.

Pri Citroënu so z imenom zares zadeli v polno. Močan motor, dobra šasija, ki omogoča tudi zelo hitro vožnjo, privlačen videz in ime, ki že samo po sebi takoj spomni na živahnost in okretnost – Jumper! Dinamika skratka, to je tista rdeča nit tega povsem novega dostavnika, ki je sicer še tretji iz družine PSA. Njegova sorodnika, Peugeotta Boxerja in Fiata Ducata, pa smo, če ste zadnje čase redno spremljali našo revijo, pravkar predstavili. Veliko novega nismo odkrili, gre namreč za majhne spremembe v opreми, ceni in seveda pripadnosti eni znamki, vsi ti trije kombiji pa so si sicer v svoji zasnovi enaki do značke na nosu. Loči se jih le po njej in še kakšnem napisu ali okrasni letvici.

Kljub vsemu ne bo odveč, če tudi pri Jumperju napišemo, da nas je navdušila njegova zunanja podoba. Njegov zanimivo oblikovan nos, ki je v svetu dostavnikov drzna novost. To, da je nekaj posebnega, pa hoče povedati tudi znotraj, v potniški kabini, kjer lahko dokaj udobno sedijo trije. Voznik in dva sovoznika.

Plastika in oblažjenje seveda nista take vrste kot pri hišnih limuzinah. Mehko blago nima tu kaj iskati, saj gre le za uporabnost. Ali bodo prevleke na sedežih zdržale 400.000 kilometrov, se bo plastika lomila ali bo tudi po nekaj letih še vedno služila svojemu namenu, brez odlomljenih predalov in nadležnih črčkov? To je najpomembnejše vprašanje. Seveda bi za natančen



Kratek test | Citroën Jumper 2.2 HDi Furgon 35 L3H2



odgovor morali ta isti kombi dobiti še enkrat v roke, a nekaj izkušenj, ki jih imamo, govori Jumperju v prid. Na otip in oko je tudi znotraj narejen dovolj dobro, da ne bo težav.

Poleg tega so armaturna plošča in vsi predalčki (teh je resnično v izobilju) zelo uporabni, poleg tega pa so tudi lepi. Notranjost, še posebej vozni- kov delovni prostor, je mirno rečeno prijazna in ergonomsko dobro domišljena. Ker sta volanski obroč in voznikov sedež dobro nastavljiva, pa tudi celodnevna vožnja ni utrujajoča.

Sproščujoč je tudi pogled izza položno nameš- čenega večopravilnega volanskega obroča, avto- mobilu so kot mravljice lepo pod nadzorom, in če odmislimo velike tovornjake, ga ni junaka, ki bi si upal izsiliti prednost.

»Velikan z lahkoto doseže 150 kilometrov na uro.«

Ta Jumper, ki ga vidite na sliki, je milo rečeno velik. Ima povišano streho (na voljo sta dve viši- ni) in tretjo najdaljšo možno različico tovornega prostora. Natančna oznaka je tako L3H2, kar pomeni, da v dolžino meri skoraj šest metrov, v višino pa malenkost več kot dva metra in pol. Ob njegovi širini (2,6 metra) je to velik kos plo-

čevine na kolesih, kar pa je treba med vožnjo upoštevati.

Predvsem za v mestna jedra ni najprimernej- ši pa tudi najostrejši ovinki kakšne serpentina- ste ceste so lahko precejšen izziv, a postavite ga na avtocesto ali hitro ter dovolj široko cesto in počutil se bo kot riba v morju. Če veste, kam s 13 kvadratnimi metri tovornega prostora in kaj bi z avtom, ki ima največjo dovoljeno maso 3.500 kilogramov, potem lahko rečemo, da je takle s turbodizlom v nosu in 120 'konji' narav- nost idealen. Lahko dobite sicer tudi šibkejši (100 'konjev') motor (pa ga ne priporočamo) ali pa močnejši (160 'konjev'), a zanj nismo povsem prepričani, ali se vam ga splača vzeti. Zakaj? Zato ker je 88 kilovatov (120 KM) zvr- hano dovolj moči, če ne želite nenehno voziti v navzkrižju z zakonom. Hitrost 140 kilometrov na uro namreč doseže polno naložen ali prazen z lahkoto. Od 0 do 100 kilometrov na uro pa prazen pospeši v 16 sekundah! Glede na kratka prestavna razmerja (predvsem prve tri presta- ve) v odličnem šeststopenjskem menjalniku si upamo trdit, da bo za vami ostal marsikateri avto. Pa če ste naloženi ali prazni.

Ob tem je prijazna tudi poraba goriva. Na testu je Jumper v povprečju za 100 kilometrov mešanega ciklusa potreboval 9,9 litra dizelskega

Citroën Jumper 2.2 HDi Furgon 35 L3H2

Cena osnovnega modela:	25.305 evrov
Cena testnega vozila:	27.688 evrov

NAŠE MERITVE

(T=6 °C / p=1025 mbar / rel. vl.: 71 % / Stanje km števca: 1530 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	16,1 s
402 m z mesta:	19,7 s (110 km/h)
1000 m z mesta:	37,2 s (133 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	9,7/14,5 s
80-120 km/h (V./VI.):	17,9/23,7 s

NAJVEČJA HITROST

152 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	44,3 m (AM meja 45 m)
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	9,9 l/100 km
-------------------------	--------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2229 cm³ - največja moč 88 kW (120 KM) pri 3500/min - največji navor 320 Nm pri 2000/min. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/70 R 15 C (Michelin Agilis 81). Mase: prazno vozilo 1975 kg - dovoljena skupna masa 3500 kg. Mere: dolžina 5998 mm - širina 2050 mm - višina 2524 mm - prtljajnik 13 m³ - posoda za gorivo 90 l. Zmogljivosti: največja hitrost 155 km/h - pospešek 0-100 km/h ni poda- tka - poraba goriva (ECE) ni podatka.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ nosilnost
- ▲ velikost prtljajnega prostora
- ▲ velike nakladalne površine
- ▲ motor in menjalnik

- ▼ sovoznikov sedež ni nastavljiv
- ▼ zunanja ogledala niso nastavljiva od znotraj

Končna ocena

Je velik, ne zelo velik, je prostoren in ni videti slabo. V kombinaciji s tem šeststopenjskim menjalnikom in 120 'konjev' močnim motorjem pa je verjetno idealen.

goriva, kar je solidno in proračunu prijazno. Ob težki nogi je poraba narasla za vsega dober liter in pol, torej na 11,6 litra za 100 kilometrov. Tudi to ob dejstvu, da velikan z lahkoto doseže 150 kilometrov na uro, res ni veliko.

Cena 27.680 evrov za tako razkošno in varno opremljen dostavnik, ki se poleg klimatske naprave, ABS-a, ASR-a, radia z obvolanskimi gumbi za upravljanje lahko pohvali še s parom čelnih varnostnih blazin in sistemom za samo- dejno zaklepanje tovornega prostora ter dodatno ojačenim podvozjem, je povsem spodobna, kajti mi kakšne velike pomanjkljivosti nismo odkrili. Le nad velikostjo smo se pritoževali. Ampak to je baje med dostavniki dobro, mar ne? ■