



besedilo: Matevž Korošec • foto: Gregor Gulin, tovarna

## Transport

Če iščete hiter dostavnik, potem ste ga našli. Tale Jumper sicer ni najmočnejši med sebi podobnimi, je pa prekledo hiter.

► Nekaj gotovo drži – življenje v svetu gospodarskih vozil se spreminja. Še pred kratkim je veljalo, da dostavniki na cestah veljajo za oblikovne sramote, ki so uporabne za prevoz tovora in le pogojno tudi za ljudi, zdaj pa so se ti časi spremenili. Novi Jumper pade v oči! Tudi če vas lahka gospodarska vozila sploh ne pritegnejo. Še bolj navdušuječe je, da razlike, ki so nekoč vladale med limuzinskimi kombiji in potniškimi dostavniki, postajajo vedno manjše. Osnovne klopi, slabo nastavljava pred-

nja sedeža, slaba ergonomija in trda plastična masa, ki se ne upre niti pesti jeznga brdava za volanom, so preteklost.

Notranjost, s katero vas objame novi Jumper, je vse prej kot to. O. K., priznamo, plastička še vedno ni na enaki ravni kot v elegantnem C8, ampak če bi pri Citroënu naredili kaj

takšnega, bi jih imeli verjetno za priznjene. Materiali v Jumperju so ravno pravšnji kompromis med trdoživostjo in prijetnim počutjem potnikov. Položaj za volanom je z eno besedo odličen. Izdatno nastavljava sta oba – sedež in volanski obroč. Previdno odmerjena je tudi osnovna višina namestitve volanskega obroča in zdaj lahko končno napišemo, da se v Jumperju sedi tako kot v osebnih avtomobilih. S prostorom v notranosti ne bi smelo

biti težav. Prav vsakemu od šestih potnikov zadaj je namenjen sedež – ja, prav ste prebrali, sedež, in ne klop –, v sedež integriran varnostni pas, zglavnik, tu so še naslonjala za roke, žepi in predali za drobnarje, za prijetno klimo v notranosti pa poskrbijo dodatno vgrajeni zračniki. Čeprav je testni Jumper stal na osnovnem (H1) podvozu, spodobno veliko prostora najdete tudi v prtljažnem delu. Ta brez težav pogolte letalske kovčke velikosti



ročne prtljage, malo več težav je lahko le, če se na pot, recimo na tedensko smučarijo, s tem Jumperjem hotelo odpraviti devet potnikov. To je v osnovi sicer mogoče, ker je spredaj na sovozniški strani klop, na katero lahko sedeta dva potnika, toda to vam toplo odsvetujemo. Prvič zato, ker vas bosta prednja potnika zaradi utesnjenosti že po nekaj kilometrih zasovražila, drugič pa, ker smuči drugam kot na streho – za to boste potrebovali poseben prtljažnik – ne boste mogli

“Če se vam je kdaj zdelo, da se dostavniki ne morejo enakovredno vključiti v promet z osebnimi avtomobili, potem se morate usesti v tega Jumperja.”

pospraviti. Največja napaka, ki jo ima Jumper Bus, je, da sedežev ni mogoče odstranjevati s takšno preprostostjo kot pri limuzinskih kombijih. Zaradi mase in potrebne varnosti so namreč priviti v tla, kar pomeni, da na prilagodljivost zadka raje pozabite.

Ne pa tudi na udobje in hitrost vožnje. Potniki zadaj se bodo večinoma strinjali, da se sedi bolje kot v večini luksuznih enoprostorcev. Težava je le v tem, da je prva vrsta sedežev višja od druge in tretje, kar pomeni, da zadnji potniki nimajo enako dobrega pogleda na dogajanje pred vozilom kot voznik in sovoznič. Voznik bo temu Jumperju ‘zameril’ druge stvari. Na primer to, da kljub bogati opremi ni naprave za pomoč pri parkiraju (zglavniki zadaj skoraj povsem zakrijejo pogled) in ESP-ja. Oba najdemo na spisku doplačil. Še posebej ESP vas lahko zasrbi, ko sprevidite, da motor v nosu razpolaga s 400 Nm navora v območju od 1.750 vse do 2.550 vrtljajev v minutni. Da ne bo pomote, agregat je povsem nov in je nadomestil prejšnjega z oznako 2.8 HDi. Ker so ga razvili posebej za potrebe lahkih gospodarskih vozil, je bila odločitev, da mu namenijo štiri namesto šest valjev, povsem logična. Najprej zaradi navora (bati opravlja kar 104 mm dolgo pot), potem pa še zaradi velikosti, saj v relativno kratkem nosu ni prav veliko prostora. Motorju so dodali po štiri ventile na valj, neposredni vbrizg druge generacije (tlak polnjenja do 1.600 barov), turbopuhalo in hladilnik polnilnega zraka ter mu namenili šeststopenjski ročni menjalnik – lahko verjamete, da

je kombinacija sanjska. Če se vam je kdaj zdelo, da se dostavniki ne morejo enakovredno vključiti v promet z osebnimi avtomobili, potem se morate usesti v tega Jumperja. Moči je dovolj, da lahko za speljevanje mirno uporabljate drugo namesto prve prestave. Ko pohodite stopalko za plin, se nehate spraševati, zakaj je ta ‘kombi’ dobil ime Jumper (skakalec/poskočnež). Ko se je treba ustaviti, so razdalje s 100 km/h do popolne ustavitev le malenkostno dalj-

še, kot smo jih vajeni v najbolj množičnem avtomobilskem razredu. To pa je podatek, ki nedvomno pomirja, ko z Jumperjem 3.0 HDi ‘letite’ s hitrostjo 165 km/h nekje po nemških avtocestah.

Prepričan sem, da novi motor v Jumperju ni prišel samo zato, da bi z njim dosegali hitrostne rekorde. Prej zato, da bi vožnja z njim postala udobna, prehitevanje počasnih tovornjakov pa neutrujajoče. Vseeno je treba priznati, da so zmogljivosti, če upoštevamo velikost in namembnost, v tem Jumperju že skoraj športne. ◀

### Citroën Jumper Combi Club 30 L1H1 3.0 HDi

<b>Cena osnovnega modela:</b>	29.200 EUR
<b>Cena testnega vozila:</b>	33.160 EUR

#### NAŠE MERITVE

0-100 km/h:	14,6 s
402 m z mesta:	19,4 s [115 km/h]
1.000 m z mesta:	36,0 s [142 km/h]

#### PROŽNOST

50-90 km/h (V/V):	8,2 s / 15,0 s
80-120 km/h (V/V):	13,7 s / 20,3 s

#### NAJVEČJA HITROST

(Vl. prestava)	167 km/h
----------------	----------

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h:	41,3 m (AM meja 43 m)
--------------	-----------------------

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	12,1 l / 100 km
-------------------------	-----------------

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-vajni – 4-taktni – vrstni – turbodieselski – giba prostornina 2.999 cm <sup>3</sup> – največja moč 115 kW (157 KM) pri 2.800/min – največji navor 400 Nm pri 1.700-2.550/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 215/70 R 15 C (Michelin Agilis 8).
Mase: prazno vozilo 1.910 kg – dovoljena skupna masa 3.000 kg.
Mere: dolžina 4.963 mm – širina 2.050 mm – višina 2.254 mm – prtičnik 800 l – posoda za gorivo 90 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 165 km/h – pospešek 0-100 km/h: ni podatka – poraba goriva (ECE) 10,2/7,6/8,6 l/100 km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zunanj oblika
- ▲ udobni sedeži
- ▲ položaj za volanom
- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ 6-stopenjski menjalnik
- ▲ spodobno velik prtičnik

- ▼ vidljivost nazaj (zglavnik)
- ▼ fiksno pritrjenia zadnja klop
- ▼ PDC in ESP sta za doplačilo
- ▼ nizko nameščena polica nad glavami spredaj
- ▼ potniki zadaj sedijo nižje kot v prvi vrsti

#### Končna ocena

Ni dvoma, dostavniki se vse bolj približujejo osebnim avtomobilom. Pa ne le z zmogljivostmi (156 'konjev' in 400 Nm so številke, ki se lahko povsem spodobno primerjajo s tistimi, ki jih srečamo pri osebnih avtomobilih), ampak tudi z udobjem, ki ga ponujajo potnikom, in oblikovanjem. Težko boste rekli, da Jumperjev prednji del ni lep.