

## Prvi razred

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Če ga nameravate uporabljati za družinske potrebe, najprej premerite garažo in dvorišče. Udobje in prostor sta serijska.



Citroën Jumpy Bus L2H1 2.0 HDi FAP (100 kW) Business



Voznik bo rad sedel za volan, saj je Jumpy zaradi svoje kockaste oblike in parkirnih pomagal ter velikih bočnih ogledal kljub dolžini krepko prek petih metrov pregleden in obvladljiv, čeprav ne v vsaki uličici. In še obračalni krog je tako velik, da se ne hvali z njim. Armaturna plošča je blizu tistim v manjših Citroënih, tudi vmesnik potovalnega računalnika ter gumbi in volan. Odlagalnih prostorov je na pretek. Volan je (preveč) posreden, tipično citroënovski, tako kot menjalnik, ki bi bil glede natančnosti in gladkega pretikanja lahko boljši. Ob izbranih lihih prestavah menjalnik otežuje upravljanje klimatske naprave, a ne odvraca od nakupa, zato ni treba iskati drugega. Tudi zaradi dobro razporejenih šestih stopenj, pri čemer zadnja zagotavlja udobno vožnjo brez pretiranega hrupa motorja tudi pri veliki potovalni hitrosti (po merilniku hitrosti 150 km/h, v šesti prestavi, 3.000/min). Pod motornim pokrovom je bil dvolitrski HDi, ki ni najtišji, a ker je potniška kabina dobro izolirana, ni bojzani, da bi motil pogovor potnikov. V spodnjih vrtljajih agregat ni nič posebnega, drugačna zgodba štirivaljnika pa se začne

► Tako kot obstajajo furgonski trojčki skupnega projekta PSA-ja in Fiata, tako obstajajo tudi različice za prevoz oseb. Citroënovemu predstavniku se preprosto reče Jumpy Kombi, v ceniku pa nastopa v dveh dolžinskih različicah, s kopico turbodizelskih motorjev (bencinarja boste v spisku iskali zaman) in s tremi stopnjami opreme. Na testu smo imeli najmočnejšega, najdaljšega in najbolje opremljenega. Razkošje, ki nima z dostavniki skoraj nič skupnega (razen zasnove) in ki ga je škoda tudi za prevažanje delavcev na gradbišča. Najprimernejšo različico za prevoz veljakov, torej. Ker je tudi daljša izvedenka tega Kombija lahko opremljena le s petimi, in ne devetimi sedeži, je možnosti za poigravanje veliko. Če prednja potnika ne pretiravata z vzdolžnim pomikom sedežev, je v drugi (in v tem primeru tudi zadnji) vrsti sedežev več kot dovolj prostora

za kolena, še več pa ga je za glave potnikov. Zadaj so trije sedeži, lahko se jih tudi vzame iz vozila, čeprav povsem preprosto to vendarle ne bo šlo. Sedeži so citroënovsko mehki (bočni oprijem, kaj je to?), kar Jumpyja ločuje od nekaterih germanskih tekmecev, za največ udobja pa poskrbi pnevmatsko vzmetenje zadaj (za doplačilo). Če dodamo še nizka pragova in par stranskih drsnih vrat (druga vrsta), ki močno olajšajo vstopanje in izstopanje še posebej na parkiriščih, kjer ni veliko prostora, postane Jumpy Kombi zrel, da se prijavi na vladni razpis za prevoz veljakov. Ti se bodo med vožnjo počutili dobro, saj je Jumpy Kombi s takšnim vzmetenjem udoben potovalnik, nič kaj slabši od klasičnih limuzinskih kombijev, ki imajo v primerjavi z njim eno slabost: prtljažnik. Daljša različica z le petimi sedeži je pomenila, da je bilo v prtljažniku kar za 1.557 litrov prostora.



Verjemite, doma nimate toliko kovčkov, da bi zapolnili to skladišče na kolesih. Prtljažnik je sicer prelepo obdelan, da bi vanj metali posode z barvo, ima pa eno slabost (poleg velikosti, ki ni najbolj dobrodošla, ko je treba brskati po polnem prtljažniku), to so vrata. Ta so velika in težka, pri odpiranju zahtevajo svoj prostor, za zapiranje z eno potezo pa bo potrebne precej vaje. Če ste nižji od 180 centimetrov, ni bojzani, da bi z glavo udarili ob odprta vrata.



„Verjemite, doma nimate toliko kovčkov, da bi zapolnili to skladišče na kolesih.“

nad 2.000/min, kjer na spolzki podlagi (dodajte še klanec, kar zadevo potencira) pride kar prav sistem proti zdrsu (prednjih) pogonskih koles. ESP je izklapljiv, a le do 50 kilometrov na uro, ko se samodejno vklopi. Na testu je dvolitrski turbodizel v povprečju za 100 prevoženih kilometrov potreboval prek deset litrov plinskega olja. Vseeno postanki na bencinskih servisih zaradi velike posode za gorivo, ki se odpira s ključem, niso pogosti. Polno je še stvari, ki povečujejo Jumpyjevo uporabnost. Od električnih vtičnic, treh stropnih lučk, ventilacije (tudi klimatske) za vse potnike do odlagalnišča za pločevinke. ◀

## Citroën Jumpy Bus L2H1 2.0 HDi FAP (100 kW) Business

Cena osnovnega modela: 29.894 EUR  
Cena testnega vozila: 34.598 EUR

## NAŠE MERITVE

(T=21 °C / p= 1.150 mbar / rel. vl.: 35 % / Stanja tl.: 5.578 km)

## POSPEŠKI

0-100 km/h: 14,1 s  
402 m z mesta: 19,1 s (116 km/h)  
1.000 m z mesta: 35,2 s (148 km/h)

## PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 9,0/13,5  
80-120 km/h (V./VI.): 12,8/16,7

## NAJVEČJA HITROST

170 km/h (VI. prestava)

## ZAVORNA POT

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

## PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,2 l/100 km

## TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.997 cm<sup>3</sup> - največja moč 100 kW (136 KM) pri 4.000/min - največji navor 320 Nm pri 2.000/min.  
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/60 R 16 T (Michelin Energy).  
Masa: prazno vozilo 1.853 kg - dovoljena skupna masa 2.791 kg.  
Mere: dolžina 5.135 mm - širina 1.895 mm - višina 1.895 mm - prtljažnik 1.557 l - posoda za gorivo 60 l.  
Zmogljivosti: največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,4 s - poraba goriva (ECE) 9,3/6,5/7,5 l/100 km.

## HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ udobje (pnevmatsko vzmetenje)
- ▲ prostornost
- ▲ nosilnost
- ▲ prtljažni prostor
- ▲ drsna vrata
- ▲ odlagalna mesta

- ▼ velika vrata prtljažnika
- ▼ posoda za gorivo se odpira s ključem

## Končna ocena

Družinski ali podjetniški? Ne glede na vlogo takšen Kombi ne razočara, še najbolj pa navduši z udobjem (pnevmatsko vzmetenje za doplačilo) in prostornostjo, ki odlično zapolnjuje vrzel med Berlingom in Jumperjem. Stanovanje na kolesih za pet.