



Martijn Verhoef
27 augustus 2017

Staat te springen om werk

Bedrijfswagens hebben een langere levenscyclus dan personenauto's. Voor de fabrikant is dat aan de ene kant voordelig, want het scheelt ontwikkelingskosten. Aan de andere kant moet je een bedrijfsauto introduceren waarmee je als producent vele jaren vooruit kunt. Bij PSA en Toyota besloten ze dan ook om de handen ineen te slaan voor het ontwikkelen van een toekomstbestendige bus. De nieuwe reeks van Jumpy, Expert en ProAce is dan ook voorzien van efficiënte motoren en de nieuwste snuffjes op het gebied van comfort en veiligheid. Wij besloten de Jumpy aan de tand te voelen, om te bepalen of deze auto de relatief nieuwe concurrentie aan kan.



Locomotief

Van de drieling is de Citroën wellicht het meest expressief qua ontwerp. Hoewel de auto's onderling niet heel erg verschillen qua uiterlijk, valt de hoge neus van de Jumpy het meest op. De snuit heeft wel iets weg van die van een locomotief. De auto is een stuk hoger geworden dan zijn voorganger en door het hoge front is de wagen best imposant. Qua maatvoering valt onze testauto tussen bijvoorbeeld een Nissan NV200 en Volkswagen Transporter in. Door één van de twee verlengde versies te bestellen, kan de auto zich beter meten aan de grotere bussen uit het VC-segment. We vinden een iets langere versie dan de XS die wij rijden ook net iets beter in proportie qua looks. Af-fabriek staat de standaard uitgevoerde Jumpy op stalen wielen, die goed tegen een stootje kunnen. Zijn de looks net wat belangrijker, dan heb je met het optionele setje 17 inch lichtmetaal een heel mooi resultaat.



Workproof

Als je achter het stuur van de Jumpy plaatsneemt, valt meteen op dat alles op functionaliteit is afgestemd. Veel opbergvakjes zorgen voor een opgeruimde cockpit. Het is alleen wel jammer dat de bekerhouders zo ver bovenop het dashboard zijn geplaatst, waardoor je er net niet goed bij kunt. Het dashboard en de deurpanelen zijn uit hard kunststof opgetrokken, maar dat is in een bedrijfsauto te begrijpen. Het is namelijk makkelijk schoon te maken en minder aan slijtage onderhevig. Bovendien weet Citroën met wat aluminium inzetstukken het geheel er modern uit te laten zien.

De testauto is volgehangen met alle leverbare veiligheidsvoorzieningen en dat is onder andere te merken aan het feit dat er een heus head-up display achter de tellers prijkt. Deze feature is - behalve bij zijn Franse en Japanse broer - bij geen enkele concurrent te bestellen, terwijl het een fijne toevoeging aan de tellerwinkel is. Het multimediasysteem verdient ook een pluim, want het scherm is snel te bedienen en bovendien kun je door middel van Mirrorlink ook je smartphonescherf op het touchscreen weergeven. Het is fijn dat er aan beide zijdes van het scherm nog fysieke

Citroën Jumpy 2.0 BlueHDi 150 S&S Club

knoppen zijn geplaatst en dat de bedieningsknoppen van bijvoorbeeld de klimaatcontrole ook vrij groot zijn: zo kun je ook met werkhandschoenen aan heel gemakkelijk de navigatie instellen of de kachel een tandje hoger zetten.



Klein maar fijn

Een nadeel van een dichte cabine is dat de inzittenden wat beperkt worden in hun ruimte. Dat merk je met name bij het verstellen van de bestuurdersstoel. Deze stoel zou voor het fijne nog wat verder naar achter te plaatsen moeten zijn. Bovendien moet je telkens de afweging maken: of de stoel iets naar achter, óf de leuning wat kantelen. Een combinatie is namelijk niet mogelijk, omdat je al gauw tegen de tussenwand stoot. De Jumpy met dichte cabine kun je als optioneel als een driezitter krijgen, zoals bij 'onze' auto het geval is. De middelste inzittende heeft het alleen niet getroffen, want deze persoon stoot al gauw met zijn benen of knieën tegen het dashboard. Je kunt de auto ook als dubbelcabine krijgen, waarbij zes inzittenden hun plaats in de Citroën vinden.

Citroën Jumpy 2.0 BlueHDi 150 S&S Club

Wij rijden in de kortste uitvoering van de Jumpy. Met 4,6 kubieke meter inhoud van de laadruimte is het zeker geen stakker en de kleinste Jumpy mag met 1.123 kilo beladen worden. Bovendien heb je het voordeel dat de auto hiermee relatief kort blijft en daarmee behoorlijk wendbaar. Rijd je veel in de stad of op krappe bouwplaatsen, dan ben je met het maatje XS echt beter uit, mede door de kleinere draaicirkel.

De laadruimte is lekker rechttoe, rechtaan. Je schuift zo een europalet naar binnen en iets in of uit het busje sjouwen is nu ook een stuk gemakkelijker geworden: met een voetbeweging onder de achterbumper opent de elektrisch bedienbare schuifdeur zich. Een partijtje luxe waar de aannemer van tien jaar geleden nog niet eens over durfde te dromen en in de praktijk gebruik je het handsfree openen vaker dan je vooraf zou denken.



Toekomstbestendig

Zoals gezegd moet een bedrijfswagen net even wat langer mee dan een personenauto. Om te voorkomen dat er in die levenscyclus drie keer een andere motor in moet worden geplaatst om aan nieuwe milieunormen te voldoen, kun je maar beter gelijk een

relatief schone motor plaatsen.

PSA heeft de beschikking over een hele fijne BlueHDi die aan de Euro6 norm voldoet en met zijn 150 pk stelt de motor ook in de test-Jumpy niet teleur. Het leeggewicht van 1.557 kilo is vrij laag en de motor sleurt er lekker aan. Het koppel van 370 Nm doet ook een lekkere duit in het zakje, waardoor de auto ook met zware belading niet incapabel aan zal voelen. De zesbak is af en toe wat hakerig. Het is dan ook jammer dat een zestraps automaat alleen aan de BlueHDi 180 gekoppeld is; een motor die in de XS niet leverbaar is. Wil je een automaat, dan dien je minimaal voor lengte '2' te opteren. Het voordeel van de BlueHDi 150 is dan weer dat er een aanhanger van liefst 2.500 kg achter de auto gehangen mag worden, terwijl de BlueHDi 180 2.200 kg mag trekken. De besturing is vrij licht, wellicht zelfs iets te gevoelloos. Dat is jammer, want de rijeigenschappen zijn verder zeer goed. Bij de oude Jumpy werd de wagen bij een lege laadruimte vrij stoterig, wat op den duur goed gaat vervelen. Nu is de auto daar veel beter op aangepast, zodat je zowel met een beladen als een lege auto een comfortabele demping hebt. In bochten merk je uiteraard dat je met een hoge auto onderweg bent, maar toch kan de Jumpy veel hebben. Het is dan ook jammer dat je door een gebrekkige communicatie tussen voorwielen en stuur niet altijd doorhebt wat de auto van plan is.

Met de BlueHDi motor haal je geen drinkebroer in huis; hoewel de fabrieksopgave van 1 op 20 niet gehaald is, kun je met een praktijkverbruik van 1 op 16 prima uit de voeten. Daarmee haal je ruim 1.000 kilometer op een tank diesel.



Traktatie

De Jumpy is ook voorzien van de nieuwste veiligheidssystemen. We noemen een adaptieve cruise control, een rijbaanhulp en een grootlicht-assistent. Ook mag een dodehoekhulp niet ontbreken. Een aantal van deze zaken is bij concurrenten als een Opel Vivaro of een Nissan NV300 simpelweg niet leverbaar.

Wat ook voor de Jumpy pleit, is dat de opties relatief betaalbaar zijn. Zo kost de testauto nog geen 30.000 euro exclusief BTW en BPM. Dan heb je bijna alle leverbare opties, alleen de xenon-verlichting ontbreekt. Concurrenten met een vergelijkbare uitvoering kosten al snel tien mille meer.

Je trakteert jezelf met een Jumpy op een toekomstbestendige auto, die optioneel te voorzien is van luxe-opties en veiligheidssystemen. De BlueHDi motoren - zeker de tweeliter versies - staan garant voor een hele fijne aandrijflijn en een relatief laag verbruik. We kunnen dan ook niet anders concluderen dat de Citroën Jumpy - en de rest van de drieling - een hele fijne werkpartner is.

Plus

- + Up-to-date veiligheidssystemen
- + Fijne aandrijflijn
- + Goed geprijsd

Min

- Bestuurdersstoel niet optimaal in te stellen
- Geen automaat leverbaar bij XS
- Lichte besturing