

Pressepräsentation Peugeot Boxer: Vom Kundennutzen

Von Peter Schwerdtmann

Vielfalt ist Pflicht im Nutzfahrzeuggeschäft. Beim Peugeot Boxer, dem größten Modell der Nutzfahrzeug des französischen Herstellers sind das vier unterschiedliche Längen, drei Höhen, drei Dieselmotoren, Single-Kabine mit drei Sitzen, Doppelkabine mit sieben Sitzen, Kipper, Fahrgestelle, eigene Ausbauten und das wie Ausbau- und Aufbauhersteller sich so alles einfallen lassen. Hauptsache, dem Kunden nutzt es.

Auch, wenn man auf der Autobahn manchmal den Eindruck gewinnen könnte, es gebe viel mehr: Der Markt für die leichten Nutzfahrzeuge in dieser Klasse bis zu zwei Tonnen Nutzlast pendelt in Europa immer so um die 500 000 Neuzulassungen pro Jahr. Nicht gerade ein Niveau, auf dem sich viele Anbieter lukrativ tummeln könnten. Deswegen findet man allerorten Kooperationen wie die aus dem französischen PSA-Konzern (Peugeot und Citroen) mit dem italienischen Fiat-Konzern. Bei Fiat heißt das Modell Ducato, bei Citroen Jumper und bei Peugeot Boxer. Alle drei erleben in diesen Tagen einen Neustart nach gründlichem Facelift.

Wir fahren jetzt den Peugeot Boxer über Autobahnen, Landstraßen und durch die engen französischen Dörfer nördlich Paris, zunächst ein Exemplar mit dem kleineren Hochdach (H2) und der größten Länge (L4) mit 150 Diesel-PS und 15 Kubikmeter Ladevolumen, dann einen L3H2 mit 130 PS, vermutlich der in Deutschland am erfolgreichsten von drei Diesel-Varianten.

Beim Fahren werden einem rasch die Prioritäten klargemacht, unter denen Fahrzeuge wie der Boxer entwickelt werden. Es geht um Zuladung und Volumen – im Laderaum, nicht im Fahrerabteil vor der Blechwand. Ein norddeutscher Sitzriese findet keine bequeme Sitzposition und fährt den Boxer – trotz des Schwingsitzes – als säße er auf Omas Küchenstuhl. Das Fahren selbst bereitet keine Probleme. Die Lenkung arbeitet so präzise und direkt, dass wir auch mit unserem 6,36 Meter langen Boxer in den engsten Ortsdurchfahrten gut zurechtkamen.

Der hoch in der Armaturentafel sitzende Schaltknüppel der Sechs-Gang-Schaltung liegt gut im Griff und lässt sich auf kurzen Wegen recht leicht von Gang zu Gang schieben. Das Drehmoment von maximal 320 Newtonmetern (Nm) bei 2000 Umdrehungen pro Minute (U/min) ermöglicht auch Fahren in niedrigen Drehzahlbereichen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h hinterlässt er auf französischen Autobahnen mit maximal 110 km/h natürlich einen guten Eindruck, auch bei Geradeauslauf und Geräuschentwicklung. Da hätte der norddeutsche Sitzriese in anderen Fahrzeugen dieser Klasse mehr zu ertragen. Der Federungskomfort von moderner Querlenkerachse vorn und die – per Luftfederung absenkbar – Starrachse hinten orientiert sich ebenfalls an den Bedürfnissen der Ladung. Und die erträgt Schlaglöcher und andere kurze Stöße klagloser als der Mensch auf dem Schwingsitz.

Aber eben dieser Mensch wird wenige Probleme beim Be- und Entladen seines Boxer haben, wenn er aus der großen Auswahl an Türen die richtigen für seinen Zweck ausgewählt hat. Zwei Schiebetüren sind möglich und für die beiden Hecktüren gibt es eine Reihe von Möglichkeiten, sie zu öffnen. Der größte Winkel beträgt 270 Grad; die Türen liegen dann an den Seitenwänden an. Natürlich ist die Ladekante tief und die Breiten der Türen sind so angelegt, dass auch Sperriges hineinpasst. Das kann man von einem Transporter dieser Klasse erwarten.

So stellt sich die Frage, was bringt das Facelift für den Spediteur, dessen Fahrer und die Ladung? Peugeot hat die Karosserie in einigen Bereichen verstärkt, sich um eine bessere Aerodynamik gekümmert, für die seitlichen Schiebetüren eine robustere Mechanik entwickelt, die Hecktüren verstärkt, die Bremsen vergrößert und den Motoren ein überarbeitetes Einspritzsystem spendiert. Das Gesicht des Boxers wurde an die neue Designsprache angepasst, bei der der Peugeot 308 die Richtung vorgab: neuer Kühlergrill, großflächiger Stoßfänger aus dunklem Kunststoff und modern schlang geschnittene Scheinwerfereinheiten bestimmen das Bild.

Die wesentlichen Änderungen werden aber erst nach einem Blick in die Preislisten sichtbar. Da finden sich neben der Serienausstattung mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung und USB-Anschluss Optionen in vier Paketen, deren Inhalt für sich spricht:

Das Designpaket enthält Nebelscheinwerfer, LED-Tagfahrlicht und Radzierblenden. von Optionen. Das Sicherheitspaket bietet einen Airbag für die Beifahrer, Reifendrucksensoren und einen Spurhalteassistenten. Das City-Paket enthält Einparksensoren, eine Heckkamera und elektrisch einklappbare Rückspiegel. Das Komfortpaket bringt die Fahrersitzfederung, eine Klimaautomatik, Licht- und

Wischerautomatik sowie ein Lederlenkrad.

Natürlich kann man diese Ausrüstung auch einzeln über die Preisliste bestellen und zum Beispiel über ein Navi, ein Radio und noch viel mehr ergänzen. Allein für die Sitze gibt es zahlreiche Versionen, schließlich sehen nicht alle Boxer dem Dasein als Laster entgegen, manche werden auch Busse oder Wohnmobile. Auch deswegen ist das Fahrerhausambiente beim Boxer zwar immer noch vom pflegeleichten Hartplastik dominiert, aber nicht mehr so trist wie in alten Zeiten.

Aber Spediteure oder kleine Transportunternehmen kalkulieren eben anders als wohlhabende Pensionäre bei Wohnmobilkauf. Deswegen beginnt die Preisspanne für den L1H1 mit dem 110 PS-Diesel bei 29 095 Euro und reicht bis zum L3H2 mit dem 150-PS-Diesel bei 33 796 Euro. Aber zum Kaufpreis addieren sich beim Profi die Betriebskosten. Mit der Überarbeitung der Motoren sinkt der Verbrauch um bis zu 1,3 Litern auf 100 km. Die Start-Stopp-Automatik kann in der Stadt noch einmal 0,5 Liter Minderverbrauch bringen. Die kostengünstigen 15-Zoll-Reifen, die standfestere Bremse und das auf 48 000 Kilometer oder zwei Jahre verlängerte Wartungsintervall für die Ventilkette leisten ebenfalls ihren Beitrag zu günstigeren Kosten. Vor diesem Grund verstummt dann der nörgelnde norddeutsche Sitzriese, obwohl er sich gern darüber aufgeregt hätte, dass der Airbag für die beiden Sitze neben dem Fahrersitz nicht zu Serienausstattung gehört. Hauptsache, dem Kunden nutzt es. (ampnet/Sm)

Daten Peugeot Boxer L1 2

Länge x Breite x Höhe (m): 4,93 x 2,05 x 2,52

Motor: R4-Diesel, HDI, 2198 ccm, Direkteinspritzung, Turbo

Leistung: 96 kW / 130 PS bei 1800 U/min

Max. Drehmoment: 320 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h

Verbrauch (nach EU-Norm): 7,4 Liter

CO₂-Emissionen: 195 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: 1965 kg / 1035 kg

Ladevolumen: 9500 Liter

Max. Anhängelast: 2500 kg

Wendekreis: 9,56 m

Reifen: 215/50 R 15 (Stahl)

Luftwiderstandsbeiwert: 0,313

Basispreis: 29 095 Euro (inklusive Mehrwertsteuer)

Bilder zum Artikel



Peugeot Boxter



Peugeot Boxter



Peugeot Boxter



Peugeot Boxter



Peugeot Boxter



Peugeot Boxter



Peugeot Boxter



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



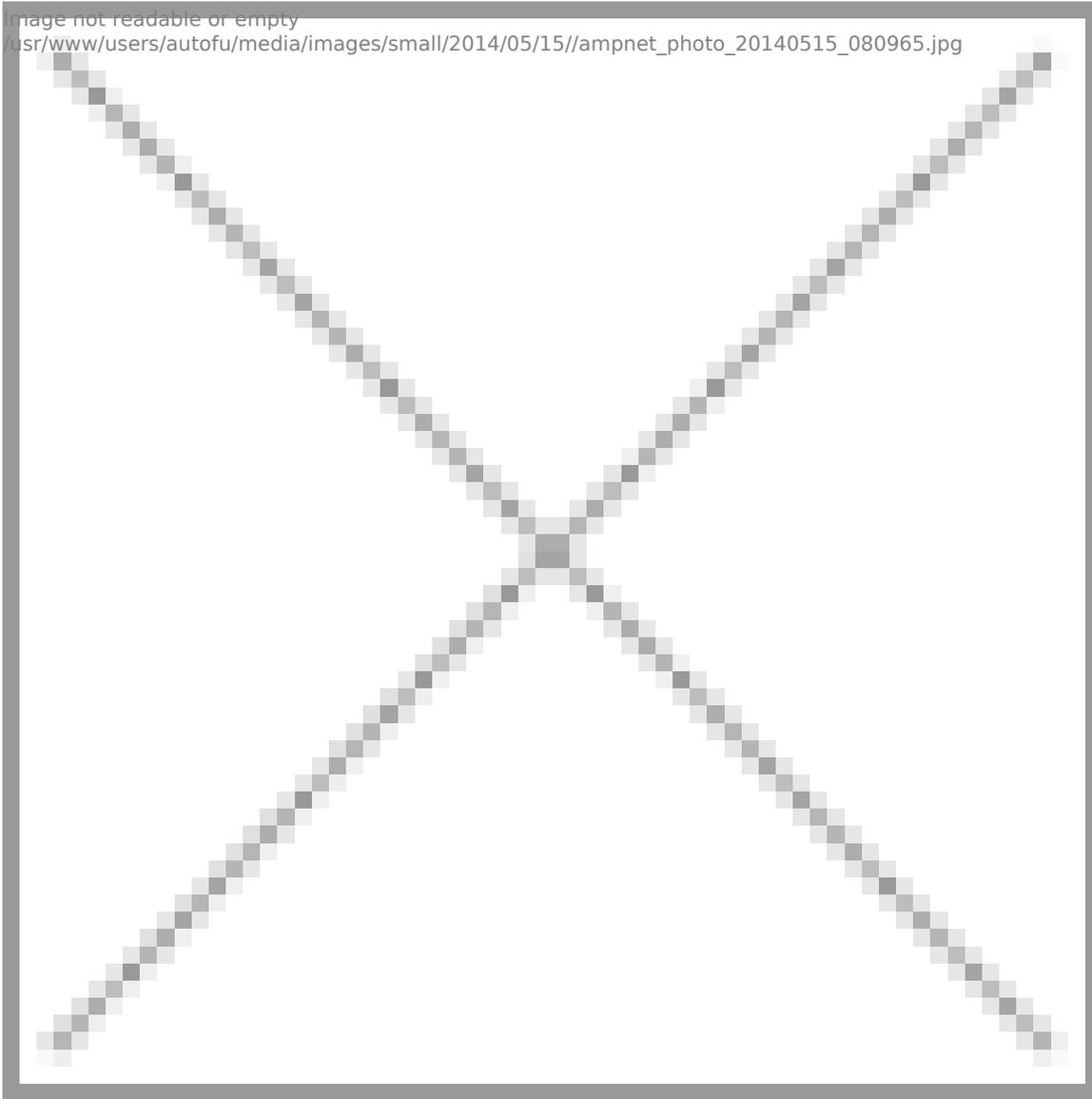
Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.

Image not readable or empty

/usr/www/users/autofu/media/images/small/2014/05/15//ampnet_photo_20140515_080965.jpg



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.



Peugeot Boxer.

| L1 | L2 | L3 | L4 | E |
|---|--|---|---|----|
| | |  <p>3,3t/3,5t/4t</p> |  <p>3,5t/4t</p> | H3 |
|  <p>3t/3,3t/3,5t</p> |  <p>3t/3,3t/3,5t/4t</p> |  <p>3,3t/3,5t/4t</p> |  <p>3,5t/4t</p> | H2 |
|  <p>2,8t/3t/3,3t/3,5t/4t</p> |  <p>3t/3,3t/3,5t</p> | | | H1 |

Peugeot Boxer.
