

Testnotizen zum Peugeot Expert Tepee MultiVIP als 2.0 I HDi FAP mit 120 kW/163 PS und Sechsgang- Schaltgetriebe

Im Test vom 23. März bis zum 10. April 2012.

Kennzeichen: SB – EX 25

Von Redaktion TAXI, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH

Aschauer Straße 30

81549 München

Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69

E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der **Einstieg** in den Partner Tepee ist an den Vordertüren so **bequem** wie etwa im zeitgenössischen Vito/Viano mit Heckantrieb und bequemer als in einem VW T5, Ford Transit, Renault Trafic oder Fiat Ducato. Die **Ladekante** ist erfreulich **niedrig**. Die **Heckklappe** ist ziemlich schwer und lässt sich kaum an der innenliegenden Schlaufe zuwerfen. Man muss von außen nachdrücken und sich schmutzige Finger holen.

Der Testwagen hatte **beidseitig Schiebetüren**, die recht schwer sind und sich nur mit Nachdruck schließen lassen. Es fällt negativ auf, dass Peugeot **keine Trittstufen** integriert hat. So müssen die Fahrgäste, die nicht an einer Bordsteinkante aussteigen, einen großen Höhenunterschied überwinden. Fahrgäste, die in der zweiten oder dritten Reihe sitzen, kommen bei geöffneter Schiebetüre kaum an den Griff, um sie von innen zuzuwerfen. Hierbei muss der Fahrer auf jeden Fall helfen.

Die **Außenspiegel** sind schön groß. Auch ohne unteren Weitwinkel-Abschnitt sieht man bei richtiger Einstellung gut den Bereich vor den hinteren Radläufen, bei dem viele Transporter leicht beschädigt werden, wenn man beim Abbiegen zu wenig ausholt.

Die **Tankentlüftung** ist recht gut. Man kann den Partner Tepee so leicht volltanken.

Innenraum

Wer lange Beine hat und den **höhenverstellbaren Fahrersitz** anhebt, macht bald Bekanntschaft mit den praktischen Ablagen im Dach, die bis auf ein offenes mittiges Fach mit Deckeln versehen sind. Weil der Sitz mit dem Anheben zum Lenkrad hin rückt, merkt man auch, dass der **Längsverstellbereich der beiden Einzelsitze vorn nicht üppig** ist.

Die beiden ausziehbaren **Getränkehalter** in den Ecken der Armaturentafel sind eigentlich nur für kleine Getränkebecher gedacht. Überraschenderweise stehen auch 0,5-l-Flaschen, die weit herausragen, sogar in Kreisverkehren noch recht sicher. Unterhalb der Becherhalter kann man eine Klappe öffnen und dort 0,5-l-Flaschen sicher abstellen. Die Klappe stört dann aber langbeinige Fahrer beim Kuppeln.

Die **Türablagen** sind sehr groß, aber mit ihren nicht sehr hohen Brüstungen nicht sehr gut nutzbar. Größere Gegenstände wie einen Atlas oder eine 1,5-l-Flasche kann man nur hineinlegen und damit dann die ganze Fläche blockieren. Da gibt es gerade bei anderen Nutzfahrzeugen bedeutend praktischere Lösungen. Sehr praktisch ist die riesige, **schüsselförmige Ablage vor dem Beifahrer**, die offenbar eine designerische Verlegenheitslösung ist. Schön sieht sie jedenfalls nicht aus.

Die **Drehregler** für die Temperatureinstellung **der automatischen Klimaanlage** sind viel zu leichtgängig. Deshalb verstellt man sie oft unabsichtlich. Unerklärlich: Nach dem Wiederanlassen des Motors sind fahrerseitig stets 20,5 Grad eingestellt, die Klimaautomatik muss man erneut aktivieren.

Die **vier um 360 Grad drehbaren Einzelsitze**, die auf den **Lochschienen** der „MultiVIP“-Version von Sortimo **längs verschiebbar** sind, lassen sich nach der Entriegelung mit einem Handgriff am Boden leicht hin- und herschieben. Wenn man die beiden vorderen mit einem Griff am Sitzkissen gegen die Fahrtrichtung dreht, geht wertvoller Knieraum verloren. Weil die Lehnen dann gegeneinander stoßen, bleibt unter ihnen viel ungenutzter Stauraum. Praktisch ist die **verschiebbare Box**, die den Klapptisch enthält. Wer etwas arbeiten und gleichzeitig ein Getränk neben sich abstellen möchte, kann die Box leicht hin- und herschieben, bis alles in bequemer Reichweite ist.

Ein **Nachteil des flexiblen Konzeptes** ist es, **dass der Gepäckraum nicht mehr vom Fahrgastraum getrennt ist**. Im Testwagen waren im Heck Kunststoff-Werkzeugkästen von Sortimo eingesetzt und mit Gurten gesichert, die jämmerlich rappeln. Wer an ihrer Stelle Gepäck abstellt, muss mit dessen Durchrutschen nach vorn rechnen.

Das im Testwagen eingebaute **Navigationsradio** zeigte sich bei der Eingabe von neuen Navigationszielen vergleichsweise umständlich und trotz „Zurück“-Taste wenig nutzerfreundlich. Wie bei von Peugeot verbauten Autoradios leider üblich, sind selbst einfache Dinge wie die Sendersuche recht aufwändig. Steuern kann man die Wahl der Musikquelle und der Lautstärke auch über den sattsam bekannten, vom Fahrer hinter dem Drehkranz nicht einsehbaren Bediensatelliten rechts am Lenkrad.

Motor und Antriebsstrang

Man hört insbesondere bei Überland- und Autobahnfahrten, dass das Basisfahrzeug Partner Tepee von einem Nutzfahrzeug abstammt. Es dringen schon bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit recht **starke Windgeräusche** ans Ohr. Das Geräuschniveau im Innenraum ist so hoch, dass von vorn nach hinten keine gepflegte Unterhaltung mehr möglich ist.

Das Gaspedal hat einen langen Weg, was für Umsteiger gewöhnungsbedürftig ist. Der Motor hat ein **deutliches Turboloch**, das der Fahrer gerade im Personentransport mit dem gefühlvollen Einsatz seines Gasfußes überspielen muss. Die **sechs Vorwärtsgänge liegen sehr eng beieinander**. Deshalb ist die Gefahr stets groß, statt des ersten den dritten Gang einzulegen oder beim lässigen Hochschalten im vierten statt im zweiten Gang zu landen.

Das **Getriebe** lässt sich so **schlabberig und unpräzise** schalten, wie man dies von Peugeot und Citroen generell gewohnt war. Während die Pkw-Kollegen inzwischen recht präzise Sechsganggetriebe einbauen, ist das im Partner Tepee noch von gestern.

Innerorts kann man meist schon den fünften Gang einlegen. Der sechste Gang passt schon ab Tempo 70 einwandfrei. Generell lässt sich der Partner Tepee 2.0 I HDi FAP 163 **schaltfaul bewegen**.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit Winterreifen des Typs Pirelli Chrono Winter in der Dimension 215/60 R 16 C bestückt. Auf ihnen und mit der **luftgefederten Hinterachse** liegt der Transporter satt auf der Straße und rollt für seine Fahrzeugkategorie ganz manierlich ab. Auf langgezogenen Bodenwellen schaukelt sich das Fahrzeug nicht auf. Für einen VIP-Transporter sollten die Abrollgeräusche besser gedämmt sein. Der **Frontantrieb zerrt sehr stark im Lenkrad**. Dort sind auch **Spurrillen sehr stark zu spüren**. Seitenwind macht sich ebenfalls trotz des langen Radstands sofort im Lenkrad bemerkbar.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.387 Test-Kilometern verbrauchte der Peugeot Partner Tepee MultiVIP 2.0 I HDi FAP 165 zwischen 6,9 Litern und 9,0 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **7,9 Liter**.