



TECHNISCHE DATEN
 EXPERT TEPEE
 VAGABOND HDI 135 L2

Länge: 5,14 m
 Leergewicht: 2.086 kg
 Zuladung: maximal 684 kg
 Anhängelast (gebremst, bei 12 % Steigung): 2 t
 Stützlast: 80 kg
 Motorisierung: Vierzylinder-Diesel mit 136 PS (100 kW)
Preis: ab 39.000 Euro

Griffgünstig und praktisch: das Cockpit mit zahlreichen Ablage- und Verstaumöglichkeiten

Der PKW-Charakter des Expert Tepee Vagabond wird durch vier Airbags vorn unterstrichen und lässt sich durch weitere Sonderausstattungen in Richtung Oberklasseniveau heben. Alarmanlage, akustische Einparkhilfe hinten, Gepäckraumabdeckung, Geschwindigkeitsregelanlage, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, stärker getönte Fondscheiben und Zusatzheizter erhöhen bei Bedarf den Komfort und kosten zusammen rund 2.000 Euro extra.

Um stets den richtigen Weg zu finden, ist neuerdings das Navigationssystem WIP Nav für 2.350 Euro lieferbar. Europakarte auf SD-Speicherchip, ein 7-Zoll-Farbbildschirm, Verkehrsdurchsageautomatik TMC, dynamische Routenführung und Zielführung nach Postleitzahlen sind darin neben einer MP3-fähigen-Audioanlage enthalten.

Die Optik kann durch 16-Zoll-Leichtmetallfelgen, Metallic-Lackierung und ein Designpaket für 1.600 Euro aufgewertet werden. Äußerlich nicht sichtbar, aber im Fahrbetrieb wertvoll ist die Luftfederung hinten für 480 Euro respektive 710 Euro bei verstellbarer Ladehöhe. Letztere hilft leider nicht beim An- oder Abkuppeln eines Trailers, denn der Bedienknopf dafür ist im Laderaum untergebracht und nur bei geöffneter Heckklappe zugänglich.

Echte Campingqualitäten entwickelt der Expert Tepee Vagabond mit seiner spezifischen Innenausstattung. Die vorderen und als extra erhältlichen mittleren Einzelsitze sind im Stand drehbar. Zusammen mit einem nach zwei Seiten ausklappbaren Tisch und der verschiebbaren Rückbank ergibt sich eine Sitzgruppe für fünf Personen. Mit wenigen Handgriffen kann durch Um- und Ausklappen einer Matratze hinter der Fondlehne über der Rückbank und den umgeklappten Lehnen der Mittelsitze eine bequeme Schlafgelegenheit für zwei Erwachsene geschaffen werden. Das Gute-Nacht-Paket mit Verdunklungsmatten für die Seitenscheiben und speziellen Lüftungsgittern für die Schiebefenster steigert das Wohlbefinden beim Schlaf im Wagen. Essensvorräte lassen sich in einer Kühlbox aus dem Peugeot-Zubehörprogramm verstauen, und eine Camping-Steckdose ermöglicht eine externe Stromversorgung.

Vielseitiger Herumtreiber

Variabel nutzbares Freizeitmobil und Zugfahrzeug für maximal zwei Tonnen Anhängelast, umweltfreundlich motorisiert mit 136 PS starkem Zweiliter-HDi-Diesel

TEXT UND FOTOS KARL SEILER

Leichte Nutzfahrzeuge standen zwar nicht am Anfang der bis 1889 zurückreichenden PKW-Geschichte von Peugeot, spielen aber seit Jahrzehnten eine immer größere Rolle. Mehr als fünf Millionen Transporter wurden schon an Kunden der Löwenmarke ausgeliefert. Aktuell bilden Bipper, Partner, Expert und Boxer das Angebot. Die dritte Generation des Expert mit bis zu sieben Kubikmetern Ladevolumen und 1,2 Tonnen Nutzlast gibt es seit 2007 auch als eigenständige PKW-Version Tepee (gesprochen: Tipi). Darauf basiert seit gut einem Jahr die von uns als Test-Zugfahrzeug in der Langversion gefahrene Freizeitmobilvariante Vagabond.

Stolze 5,14 m Länge und jeweils knapp 1,90 m Breite und Höhe sorgen für ein überdurchschnittliches Raumangebot. Rund 1,25 m betragen die Innenraumhöhe und Nutzbreite zwischen den Radkästen. Durch die serienmäßige Schiebetür rechts (für die linke Seite kostet sie 440 Euro extra) und die hoch aufschwingende Heckklappe sind Passagier- und Gepäckraum bequem zugänglich. Bis unters Dach stehen hinter der dritten Sitzreihe immer noch 957 l Ladevolumen zur Verfügung und können bei maximal 864 kg Zuladung gut genutzt werden.

Neben einer 32 cm kürzeren Karosserie steht auch eine in der Leistung auf 120 PS (88 kW) begrenzte Variante des Zweiliter-HDi-Motors FAP zur Wahl. So ergeben sich vier Varianten des Fünfsitzers zu Grundpreisen von 37.495 bis 39.000 Euro. Serienmäßig enthalten sind jeweils elektrisch anklappbare Außenspiegel, die wärmeabweisende Frontscheibe, eine manuelle Klimaanlage und Nebelscheinwerfer.



Von der Seite gut nutzbar durch die 92 cm breite und 120 cm hohe Schiebetür



Recht variabel: Eine komfortable Sitzgruppe und ein Doppelbett lassen sich im Tepee einrichten.



Keine Augenweide, aber solide und praktisch: Zughaken und Anhänger-Steckdose

Der 136 PS (100 kW) starke Zweiliter-Turbodiesel Direkteinspritzer bringt ein maximales Drehmoment von 320 Nm über das manuelle Sechsganggetriebe auf die Vorderräder. Im Solobetrieb sind 170 km/h Höchstgeschwindigkeit möglich. Nicht zuletzt gilt bei 3,12 m Radstand auch auf der Straße die alte Weisheit, dass Länge läuft. Mit der zielgenauen Servolenkung lassen sich selbst kurvenreiche Strecken und Einparkmanöver leicht meistern. Dem Durchschnittsverbrauch von 7,6 l Diesel je 100 km entsprechen 199 g/km CO₂-Emission.

Sichtbaren Dieselruß vermeidet zuverlässig das mit einem Additiv arbeitende Partikelfiltersystem FAP.

Im Anhängerbetrieb kletterte der Durchschnittsverbrauch selten über die Neun-Liter-Marke. Zugobjekt im Test war eine Quicksilver 640 Weekend mit Diesel-Innenborder, die uns Wassersport-Service Bernd Durdel in Heidenau bei Dresden zur Verfügung stellte. Das 6,48 m lange Boot wiegt leer rund 1,6 t und lag auf dem Harbeck-Anhänger BT 2500 MM gerade noch innerhalb der 2.000 kg maximalen Anhängelast des Expert Tepee Vagabond.

Der Tandem-Achser hat ein im Vollbad feuerverzinktes Fahrgestell. Der 6,80 m lange Rahmen ergibt zusammen mit dem Freizeitmobil ein Gespann von fast 13 m Gesamtlänge. Die auf 2,20 m Breite ausragenden Seitenspiegel unseres Zugfahrzeugs reichten aus, um seitlich am maximal 2,54 m breiten Boot vorbei den rückwärtigen Verkehr zu überblicken. Durch den Innenspiegel und die große Heckscheibe ist nur der Bug der mehr als 2,60 m hohen Quicksilver zu sehen. Deshalb können ohne Rückfahrkamera zwar Kugelkopf und Hängerkupplung grob in Position zueinander gebracht werden, für die

Feinjustierung und das Ankuppeln selbst ist jedoch die Hilfe einer zweiten Person unerlässlich. Der große hintere Überhang – von der Hinterachse bis zum Kugelkopf sind es 1,20 m – erleichtert das rückwärts Rangieren, denn die seitliche Bewegung des Vorderwagens verursacht relativ große Heckbewegungen.

Das ABS verhindert ein Blockieren der vier kräftig zupackenden Scheibenbremsen, und der Notbremsassistent verstärkt bei einer Vollbremsung die Wirkung des Pedaldrucks. Die vier Trommelbremsen des Trailers werden über Niro-Bremsseilzüge aktiviert. Ein ESP verbessert im Expert Tepee serienmäßig die Fahrzeugkontrolle. Die Antriebsschlupfregelung verhindert ein Durchdrehen der Vorderräder bei verminderter Bodenhaftung.

Während das Abslippen nicht zuletzt dank der selbsttätig kippenden Slipmatic nie ein Problem ist, stößt das frontgetriebene Zugfahrzeug beim Herausziehen des voll beladenen Trailers an steilen oder glatten Einsatzstellen jedoch leicht an seine Grenzen. Hat man solch eine kritische Stelle unterschätzt, hilft in der Tradition alter Fuhrleute nur ein zusätzliches Fahrzeug als Vorspann. Dafür sollte die entsprechende Abschlepp-Öse sicherheits halber schon vorher dem Bordwerkzeug entnommen und in den vorderen Stoßfänger eingeschraubt werden. <<<

Peugeot Deutschland GmbH
Armand-Peugeot-Straße, 66119 Saarbrücken
Tel. (0681) 87 90, peugeot.de

ALTERNATIVE: PEUGEOT 4007 ALS ZUGFAHRZEUG

Mit Allradantrieb ist ein starkes Zugfahrzeug erst perfekt – und Peugeot hat dafür den 4007 als Sports Utility Vehicle im Programm. Technisch entspricht er dem Mitsubishi Outlander (vorgestellt in Bootshandel 04-2008) und wie dieser wird er in Japan gebaut. Von dort kommt auch der 170 PS (125 kW) starke 2,4-Liter-Benzinmotor, den es sogar mit Sechsstufen-CVT-Automatik statt Fünfganggetriebe in der Variante Sport ab 32.450 Euro gibt. Die gebremste Anhängelast dieser komfortablen Zugfahrzeug-Alternative beträgt jedoch nur 1.500 kg. Volle zwei Tonnen darf dagegen der 4007 HDi FAP 155 an den Haken nehmen – in der Einstiegsversion Tendance ab 32.650 Euro. Sein 2,2-Liter-HDi-Dieselmotor mit 156 PS (115 kW) und serienmäßigem Partikelfilter bringt 380 Nm maximales Drehmoment über den aktiven Allradantrieb mit elektronischer Steuerung auf die Fahrbahn. Das AWC-System bietet drei Antriebsmodi: 2WD als reiner Frontantrieb für Fahrt auf trockenen Straßen, 4WD als Allradantrieb mit variabler Kraftverteilung auf Vorder- und Hinterachse und LOCK mit gleichmäßiger Verteilung der Antriebskraft auf beide Achsen, um auch auf schwierigem Untergrund oder mit voller Anhängelast zuverlässig Anfahren zu können.

