

PEUGEOT BOXER CITROËN JUMPER (02/2002 ⇨)

L'étude présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse de Peugeot et Citroën que nous remercions ici de leur aimable collaboration.



Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électrique et carrosserie.
- Une table analytique, en fin de revue, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.

Présentation

Né dans le cadre de l'accord de partenariat industriel signé en 1978 entre les Groupes PSA Peugeot Citroën et Fiat, le Boxer/Jumper, lancé en mars 1994, a fait l'objet d'un profond remodelage en février 2002, tant en termes d'esthétique, de traitement de son habitacle, d'équipements que de motorisations.

Esthétiquement, le nouveau Boxer/Jumper voit son avant redessiné avec un capot plus incliné, dans le prolongement du pare-brise, et un nouveau bouclier intégrant une calandre agrandie. Empruntés à l'univers des voitures particulières, les projecteurs à glace lisse, d'un style nouveau et de grande dimension, sont nés d'une recherche particulière conférant à la fonction «éclairage» technique et performance.

Le souci esthétique qui a présidé à un nouveau look extérieur se retrouve avec davantage de force encore à l'intérieur de l'habitacle. C'est ainsi que l'objectif d'excellence de la vie à bord a privilégié confort, fonctionnalité, ergonomie et volonté marquée dans l'expression d'un design moderne permettant l'intégration d'un maximum d'équipements. Les deux principaux points d'appui du renouvellement esthétique de la cabine sont, notamment :

- d'une part, une nouvelle planche de bord modulable et ergonomique qui, outre de nombreux rangements, s'enrichit d'un combiné électronique regroupant les informations liées à la conduite, à l'entretien et à la maintenance du véhicule,
- d'autre part, des sièges redessinés, offrant quatre réglages côté conducteur.

Le nouveau Boxer/Jumper conserve, bien évidemment, le très pratique et très apprécié levier de vitesses sur la planche de bord.

Au chapitre des équipements, que ce soit en série ou en option, le nouveau Boxer/Jumper se montre particulièrement généreux et offre même quatre premières mondiales dans sa catégorie :

- en série, une colonne de direction réglable en hauteur,
- un détecteur de dépassement, concrétisé par une micro caméra intégrée dans le rétroviseur gauche, elle comble le champ «mort» entre le champ du rétroviseur et le champ de vision latérale du conducteur. Un voyant s'allume lorsqu'un véhicule s'apprête à dépasser le Boxer/Jumper et un signal sonore s'y ajoute si le conducteur actionne alors ses clignotants gauches pour un dépassement,
- un détecteur de proximité arrière. Ce système facilite grandement les manœuvres en marche arrière, avec visibilité réduite de jour comme de nuit,
- une offre télématique basée sur quatre niveaux permettra l'accès à des informations et à des fonctions particulières concourant à plus de communication avec l'extérieur ainsi que peuvent l'offrir aujourd'hui les voitures particulières d'un certain standing.

Tandis que les liaisons au sol bénéficient de nombreuses améliorations prenant en compte des performances accrues, l'offre moteurs du nouveau Boxer/Jumper repose sur une palette de propositions très complète.

Aux côtés de la **motorisation essence, 2 litres injection** développant **80 kW** (110 ch) sont disponibles **trois motorisations Diesel HDi** :

- un **2 l** développant **64 kW** (85 ch) et qui constitue une entrée de gamme Diesel particulièrement performante,
- un **2,2 l** développant une puissance de **74 kW** (100 ch),
- un **2,8 l** constituant quant à lui le sommet de cette gamme avec une puissance de **93,5 kW** (127 ch) assortie d'un couple de **30 Nm dès 1 800 tr/mn**.

En ce qui concerne les transmissions, le nouveau Boxer/Jumper dispose de deux offres de boîtes de vitesses manuelles à cinq rapports, tenant compte du couple moteur. En option, il peut recevoir une transmission automatique auto-adaptative (ZF 4 HP 20) à 4 rapports avec commande séquentielle «Tiptronic-system Porsche».

Dans la continuité du précédent modèle, le nouveau Boxer/Jumper offre la gamme diversifiée qu'attend la clientèle : 3 empattements, 2 ou 3 hauteurs et des fourgons allant de 7,5 m³ à 14 m³ de volume utile. Cela lui procure ainsi un positionnement marketing assez large. Il trouve sa place dans le segment K2 (charge utile de 900 à 1 400 kg et volume utile entre 6 m³ et 9 m³) et dans le segment K3 (plus de 1 400 kg et plus de 9 m³, sans dépasser les 3,5 tonnes de poids total en charge).