



Fotos: Michael Blumenstein

Der Berlingo taugt für Job, Familie und Freizeit. Der 130-PS-Diesel reicht fürs schnelle und sparsame Vorankommen.

Der hat praktisch viel Platz

Mit dem Berlingo beweist Citroën, dass der Van noch nicht zum alten Eisen gehört – und der Diesel ebenso wenig. Wir haben den Berlingo 1.5 D auf der Langstrecke getestet.

Vans waren mal en vogue und nicht nur Familien schworen auf diese Karosserieform – auch Sportler mit viel Ausrüstung und Vertriebler mit viel „Zeug“. Das war einmal. Und heute dann eher alle: SUV, yeahhh! Es gibt aber noch immer ein paar Vans – unter anderem den VW Touran – der folgt hier demnächst. Noch nutzwertiger als der VW ist jedoch der Citroën Berlingo, den es sehr (sehr) identisch auch von Opel (Combo), Peugeot (Rifter), Fiat (Doblò) und Toyota (Proace City) gibt. Doch lediglich bei Citroën und bei Toyota gibt es die Pkw-Version mit Verbrenner, die anderen bieten bislang lediglich E-Versionen an. Bei allen hingegen zu haben: zwei Längen mit fünf oder sieben Sitzplätzen.

Dieseld und handgeschaltet

Zu uns rollte die Topversion Berlingo Max inklusive XTR-Paket. Das bedeutet außen etwas Rot, innen etwas Rot,

bisschen modifizierte Stoßfänger sowie 17-Zoll-Aluräder mit 205/55er-Reifen. All das kostet schlanke 252 Euro mehr, setzt aber ein paar Akzente. Wir haben uns den Fünfsitzer in der Kurzversion (M) geschnappt. Und den

Diesel mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe.

Das Platzangebot ist für fünf Insassen gewaltig. Auf nur 4,40 Metern spielt der Franzose seine Karosserie-vorteile voll aus. Quadratisch, prak-



Das kürzlich erfolgte Facelift tut dem Berlingo sichtlich gut, das neue Logo: na ja.



1



2



3



4



5



6



7



8

1 Schiebetüren sind perfekt zum Beladen und Einsteigen, das Türschließen ist bisschen fummelig. **2** Zwei Knöpfe, der weiter rechts öffnet separat die Heckscheibe. **3** Das große Glasdach mit der illuminierten Ablage gibt es für 840 Euro. **4** Übersichtlich und vielfach individualisierbar ist der Digitaltacho. **5** Die Sitze sind prima, aber keine Erleuchtung. **6** Zwei Handschuhfächer. Der Airbag sitzt im Dach. **7** Ist der Tankdeckel geöffnet, ist die Schiebetür blockiert. **8** Typisch Van, viele Ablagen, und mittlerweile sogar angenehm eingerichtet.

tisch, gut. Selbst hinten können drei Erwachsene nebeneinandersitzen. Die Seitenscheiben öffnen und schließen bis ganz nach unten, in der Klasse keine Selbstverständlichkeit. Je nach Kindersitz lassen sich auch drei von diesen schnell fixieren, allerdings ist dann oft der Beinwinkel so, dass die kleinen Füße sich in den Rücken der vorn Sitzenden bohren.

Wir steigen vorn ein und freuen uns über einen Fahrerplatz, der sich „okay“ einrichten lässt und eine vernünftige Sitzposition zur Verfügung stellt. Klar, hier sitzt man hoch und viel zu verstellen gibt es nicht – helfen würde eine variable Mittelarmlehne, die es eben nicht gibt. Die Zwei-Wege-Lordosenstütze hat eher Alibi-Funktion. Aber selbst auf zwei 750-Kilome-

ter-Touren mit keinem beziehungsweise nur einem Tankstopp kann man noch aufrecht aussteigen.

Nur beim Max schimmert von oben Sonnenlicht ins Innere – sofern 840 Euro extra bezahlt wurden und die Sonne aktiv ist. In der Nacht wird die durchgängige Mittelablage über den Häuptern auf Wunsch illuminiert. Jedoch ist das Licht selbst in der dunkelsten Einstellung recht „auffällig“.

Pfiffige Details

Gehen wir in Richtung Kofferraum und freuen uns, dass sich beim Max die Heckscheibe separat öffnen lässt. Hört sich unspektakulär an, hilft aber im Alltag mit der sonst sehr sperrigen Heckklappe ungemein. Oben unter

dem Kofferraumdach befindet sich eine Ablagebox, die auch von den Rücksitzen aus zugänglich ist – eine super Sache ist das und spendet Platz für Warndreieck und andere Dinge, an die man bei voller Beladung rankommen sollte. Der Kofferraum lässt sich nahezu eibebnen. Die drei Rücksitze klappen einzeln nach unten und vorn weg (sind jedoch nicht verschiebbar). Verzurrösen lassen das sichere Abspannen von Gegenständen zu. Auch hier wird auf Praktikabilität Wert gelegt. Übersichtlich ist der Kasten zudem. Große Fensterflächen helfen beim Blick über die Schulter.

Bei den Materialien sind mittlerweile Sprünge auch in der „Hemdsärmelig-Klasse“ gemacht worden, die kaum mehr Anlass zur Kritik geben.



Die großen Fenster und schlanken Säulen ermöglichen den Blick zurück.

Nervig sind eher die beidicken A-Säulen, die den Blick nach schräg vorn erheblich einschränken. Erstklassige Ablagen vorn begeistern dafür wiederum. Die gibt es beispielsweise auch über der Tachohutze und in Form von zwei Handschuhfächern. Der Beifahrerairbag kommt daher in Notsituationen aus dem Dach.

Tasten für die Bedienung

Schön gelöst ist die Gestaltung des Digitaltacho, der sehr gut ablesbar ist und sich stark individualisieren lässt. Das wünscht man sich ab und an bei Premiumherstellern. Nach Premium fühlt sich auch die Zwei-Zonen-Klimaanlage an, die einfach mittels echter Tasten und Wippen bedient wird. Exakt so gelingt das auch bei der Spiegelverstellung, den perfekt platzierten Fensterhebern und den Tasten im Lenkrad. Tasten für das Deaktivieren des Spurhalteassistenten und Geschwindigkeitswarner, Lenkradheizung und Frontscheibenheizung machen das Autofahrerleben einfacher. Auch unkompliziert und praxisorientiert: Wenn die Tankklappe geöffnet ist, arretiert die linke Schiebetür, sodass man den Tankrüssel nicht abreißt. Der Dieselmotor ist mittlerweile eher selten ein Pro-Argument für Fa-

milien. Für Firmenwagenfahrer, die um die 25.000 Kilometer im Jahr reifen und eben keinen fast doppelt so teuren VW Multivan benötigen, ist er aber dennoch erste Wahl. Zum einen federt der Franzose mit dem schweren Dieselmotor sehr komfortabel – trotz der sportlichen Reifendimension. Zum anderen steht der Vierzylinder mit seinen 1,5 Litern Hubraum und daraus resultierenden 300 Newtonmetern Drehmoment und 130 PS gut im Futter. Bei Bedarf sind „Tacho 200“ drin. Erstaunlicherweise fährt sich der Citroën Berlingo auch bei dem Tempoaustein und bleibt bis 160 km/h akustisch zurückhaltend. Im Mittel genehmigt sich der Berlingo 1.5 D bei 6,7 Liter bei fast ausschließlicher Autobahnnutzung.

DAT-PROGNOSE

Citroën Berlingo 1.5 D

mit Ausstattung bei
36 Monaten Laufzeit
15.000 km/Jahr: 54,3 %
25.000 km/Jahr: 49,2 %
40.000 km/Jahr: 42,2 %



Citroën Berlingo M HDi 130 Max XTR

Testwagenpreis 26.882 €

R4/1.499 cm³ | 96 kW/130 PS

300 Nm ab 1.750 U/min

6-Gang-Schalter | 184 km/h | 11,2 s

WLTP-Verbrauch 5,5 D | 145 g/km

4.403 x 1.844 x 1.841 mm

Kofferabteil 775–1.634 Liter

HK 18 | **VK** 18 | **TK** 19

Wartung 30.000/jährlich

Garantie 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Unter 25.000 Euro

Kommen wir zu dem Punkt, der manch einen überzeugt und andere abschreckt: dem Preis. Bei knapp unter 25.000 Euro startet der Berlingo Blue HDi 130 M in der Ausstattungslinie Max. Das Kiama-Blau kostet 588 Euro mehr, XTR die erwähnten 252 Euro. Das spezielle Dach kommt auf die erwähnten 840 Euro (es gibt hier sogar ein elektrisch zu betätigendes Rollo), das Winterpaket kostet dann nochmals 252 Euro und das „Techno-Paket“ mit seiner Induktivladefunktion, dem schlüssellosen Zugang und dem eher überflüssigen „Grip-Modus“, der zwischen Schnee, Sand etc. das Anfahrtdrehmoment verändert, kommt auf 504 Euro. Macht zusammen etwa 27.000 Euro.

Wer weniger Geld ausgeben möchte, greift zum 100-PS-Dieselmotor oder zum 110-PS-Benziner. Da kann man dann auch für deutlich unter 25.000 Euro glücklich werden. Die Langversion gibt es nur für den Diesel, Aufpreis 840 Euro. Und wer elektrisch fahren möchte, kann das ab 31.000 Euro in der Kurzversion tun. Dann sehen jedoch die Restwerte nicht so rosig aus wie beim Diesel, der in dieser Disziplin stark abschneidet (siehe DAT-Prognose links).

mb