



## Citroen Berlingo Kombi HDi 110 FAP Multispace

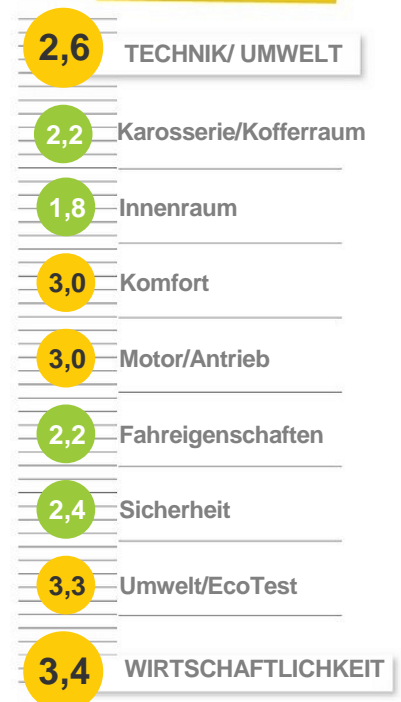
Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

**D**er Citroen Berlingo gefällt dank großzügigem Innenraum und viel Platz im gut nutzbaren Kofferraum und zeigt sich als ideales Familien- und Freizeitauto. Große Schiebetüren hinten erleichtern das Einsteigen zur zweiten Sitzreihe. Wählt man das optionale Family-Paket, ist der Berlingo mit drei Einzelsitzen in der zweiten Reihe und zusätzlichen Sitzen ganz hinten ausgestattet. Der Kofferraum schrumpft bei eingebauter dritter Sitzreihe zwar auf ein Minimum zusammen, es passen dann aber sieben Personen ins Fahrzeug. Mit dem kräftigen 109-PS-Commonrail-Diesel kommt man flott voran, auch wenn der Verbrauch hoch ausfällt. Aufgrund des fehlenden Aerodynamikpakets und dem höheren Gewicht wegen der zwei zusätzlichen Sitze liegt der Verbrauch sowohl laut Hersteller als auch laut ADAC-Messung deutlich höher, als bei der Version mit fünf Sitzen. Mit durchschnittlich 6,9 l/100 km sind es rund 0,2 l mehr, als beim Fünfsitzer. Der Preis für das Fahrzeug mit sieben Sitzen beläuft sich auf akzeptable 21.250 Euro. **Karosserievarianten:** Kastenwagen **Konkurrenten:** Fiat Doblo, Opel Combo, Peugeot Partner Tepee, Renault Kangoo, VW Caddy Maxi

- +** sehr großer Kofferraum, gute Kofferraum-Zugänglichkeit, vorn großzügiges Raumangebot, standfeste Bremsen
- schwache Heizung, hoher Verbrauch, hohe Fixkosten



### ADAC-URTEIL



Nur zufriedenstellend zeigt sich die Verarbeitung des Citroen Berlingo. Die Spaltmaße verlaufen nicht immer ganz gleichmäßig. Das Finish der Karosserie hinterlässt ebenfalls nur einen befriedigenden Eindruck. Den Innenraum werten unterschiedliche Schwarz- und Grau-/Silbertöne auf. Das kann aber nicht über die Kunststoffwüste hinwegtäuschen. Die verwendeten Materialien wirken teilweise billig, wenig langlebig und sind zudem kratzempfindlich. Kräftige, durchgehende Seitenleisten schützen die Karosserieflanken gegen kleine Rempler. Bei Wahl des im Testwagen verbauten City-Design-Pakets sind diese wie auch die Front- und Heckschürzen lackiert, erlauben aber kostengünstigere Reparaturen. Serienmäßig ist der Berlingo mit einem Reifenpannenset ausgestattet, welches sich schon bei kleinen Reparaturen als unwirksam erweisen kann. Der Unterboden ist bei Wahl der zusätzlichen dritten Sitzreihe (7-Sitzer Family Paket) zufriedenstellend verkleidet. Das ansonsten serienmäßige Aerodynamik-Paket, welches neben einem Heckspoiler auch verschiedene aerodynamische Modifikationen an Stoßfänger und Unterboden beinhaltet, entfällt unverständlicherweise bei Wahl der sieben Sitze. Das wirkt sich negativ auf den Verbrauch aus.

⊕ Gegen Aufpreis ist aber auch ein vollwertiges Reserverad erhältlich, das platzsparend unter dem Kofferraumboden untergebracht wird. Dann findet man auch einen Wagenheber unter dem Beifahrersitz (nicht optimal platziert). Auf dem Dach dürfen bis zu 100 kg transportiert werden, es fehlt aber eine stabile Reling (nur bei Ausstattung XTR vorhanden). Die maximale Zuladung des Citroen Berlingo 110 HDi mit sieben Sitzen beträgt gute 600 kg.

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und zugesperrt werden.

Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus, Xenon-, Abbiege- oder Kurvenlicht sind nicht erhältlich. Die Scheibenwischer funktionieren auch bei höheren Geschwindigkeiten gut, leider bleibt links ein breiter Streifen ungewischt.

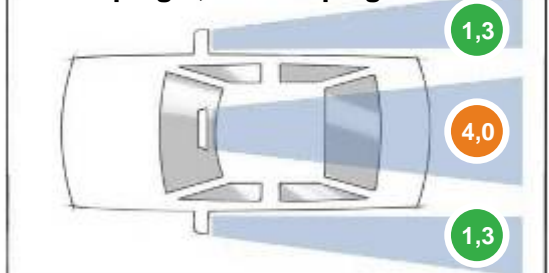
⊕ Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man eine gute Sicht auf den Verkehr. Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen. Die großen Außenspiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar, es fehlt jedoch ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel nicht so gut erkannt werden können. Gegen Aufpreis ist für hinten eine akustische Einparkhilfe erhältlich, die das Einparken erleichtert. Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug sind gut zu erkennen.

⊖ Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe bleiben allerdings niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug weitgehend im Verborgenen. Die Rundumsicht des Berlingo lässt schon ohne aufgestellte dritte Sitzreihe zu wünschen übrig. Außer den recht schlanken A-Säulen fallen alle Dachsäulen zu breit aus und schränken die Sicht ein, zudem lassen sich die Kopfstützen nicht komplett versenken.

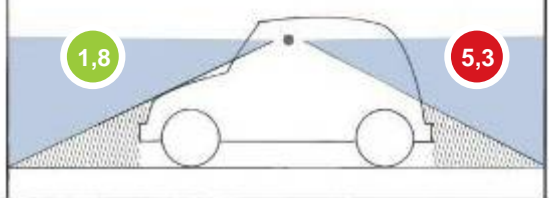
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Sind die hintersten optionalen Sitze aufgestellt, verschlechtert sich die Sicht nach hinten nochmals, da auch hier die Kopfstützen nicht vollständig versenkbar sind. Die Sicht im Innenspiegel ist ausreichend.

## 2,3 Ein-/Ausstieg

- + Durch die verhältnismäßig hohe Karosserie, die großen, geraden Türenausschnitte vorne und die großen seitlichen Schiebetüren hinten (die im geöffneten Zustand zuverlässig fixiert sind) ist das Ein- und Aussteigen sehr bequem. Außerdem behindert hinten kein Mitteltunnel den Fußraum, dadurch kann man problemlos den Mittelsitz erreichen. Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Beim Aussteigen leuchten die Scheinwerfer durch Betätigen der Lichtthupe noch für kurze Zeit nach und beleuchten den Weg.
- Der Zustieg zu den hintersten Sitzen ist nicht optimal. Der Rücksitz muss etwas umständlich nach vorne geklappt werden, dann wird aber ein verhältnismäßig großer Spalt freigegeben, um auf die hinteren Sitze zu gelangen. Insgesamt geht es aber speziell für Erwachsene recht eng zu. Am Dachhimmel fehlen an allen Sitzplätzen Haltegriffe. Die Türaufhalter der vorderen Türen sind zu schwach ausgelegt, um auch an Steigungen die Türen sicher offen zu halten.

## 1,0 Kofferraum-Volumen\*

- + Wählt man die aufpreispflichtigen Einzelsitze für die dritte Reihe, fällt der Kofferraum bei ausgebauter dritter Sitzreihe größer aus als beim Berlingo ohne dritte Sitzreihe. Grund: Das Kofferraumniveau liegt zwar insgesamt höher (was sich negativ auswirkt), allerdings ist die zweite Reihe deutlich weiter nach vorne geschoben, wodurch insgesamt der Kofferraum mit 550 l um 75 l größer ausfällt. Auch bei umgeklappter zweiter Sitzreihe fällt das Kofferraumvolumen mit 1010 l großzügig aus (gemessen bis Fensterunterkante). Durch das quadratische Format des Kofferraums und die fast senkrechte Heckklappe lässt sich das Fahrzeug sehr gut bis zum Dach beladen.
- Ist die dritte Sitzreihe eingebaut, steht so gut wie kein Kofferraum zur Verfügung - es passen gerade mal 60 l in den verbliebenen Spalt zwischen dritter Sitzreihe und Heckklappe.



**Der Kofferraum des Citroen Berlingo ist in dieser Fahrzeugklasse üppig: Stolze 550 l Volumen stehen bei fünf Sitzplätzen fürs Gepäck zur Verfügung. Allerdings steht bei sieben Sitzplätzen so gut wie kein Kofferraum mehr zur Verfügung.**

## 1,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schwingt weit nach oben auf. Leider kann das Ausstattungspaket Mullewapp, welches eine separat zu öffnende Heckscheibe beinhaltet, bei Wahl der dritten Sitzreihe nicht geordert werden kann. Die Ladeöffnung ist sehr groß, der durchgehend ebene Ladeboden des Kofferraums liegt auf fast optimalem Niveau. Mit seiner glattflächigen Form lässt sich der Laderaum sehr gut nutzen. Eine zweigeteilte Flügeltür an Stelle der Heckklappe gibt es nur für die Basisausstattung.
- Beim Schließen der Kofferraumklappe macht man sich leicht die Finger schmutzig, weil von außen nachgedrückt werden muss.

---

## 1,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Einzelsitze der zweiten und dritten Sitzreihe können geklappt und komplett herausgenommen werden. Da die Sitze nicht zu schwer sind (ca. 14 kg), funktioniert das Herausnehmen recht einfach, auch wenn der Mechanismus ab und zu etwas hakt. Zur Gepäcksicherung gibt es Zurösen und ein Trennnetz, mit dem der Kofferraum vom Innenraum abgeschottet werden kann. Für lange, sperrige Gegenstände lässt sich die Beifahrersitzlehne vorklappen.

---

## 1,8 INNENRAUM

### 1,8 Bedienung

⊕ Die Bedienung des Citroen Berlingo ist weitgehend sinnfällig und einfach. Die Bedienelemente von Heizung und Radio sind weit oben angeordnet und gut ablesbar. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen. Der weit oben platzierte Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Berganfahrassistent erleichtert das Anfahren an Steigungen. Die meisten Schalter sind beleuchtet. Im serienmäßigen Bordcomputer können u.a. der Momentan- und Durchschnittsverbrauch abgelesen werden. Die vorderen elektrischen Fensterheber haben eine Antippautomatik und funktionieren nach dem Ausschalten der Zündung noch für kurze Zeit. Der gesamte Innenraum verfügt über viele praktische Ablagen, auch Halter für große Wasserflaschen sind vorhanden. Vorne gibt es eine helle Innenbeleuchtung mit zwei Leselampen. Die Innenraumbeleuchtung für die zweite Sitzreihe fällt aber bei dieser Variante spärlich aus.



**Modernes Design und gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den neuen Berlingo. Bei der Funktionalität besteht noch etwas Raum für Verbesserungen.**

⊖ Der Drehzahlmesser stammt aus den Benziner-Modellen und reicht bis 7000 U/min. Da auch noch der rote Bereich fehlt, ist der Drehzahlmesser kaum hilfreich, es muss nach Gefühl oder Gehör geschaltet werden. Das Handschuhfach ist zwar gekühlt, aber unbeleuchtet.

---

## 1,4 Raumangebot vorne\*

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m haben genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit würde sogar für noch größere Personen ausreichen. Das subjektive Raumgefühl auf den vorderen Sitzplätzen ist sehr großzügig, weil üppige Ellenbogen- und Kopffreiheit zur Verfügung stehen.

---

## 2,9 Raumangebot hinten\*

Der Citroen Berlingo ist auch mit dritter Sitzreihe lieferbar, dann stehen sieben Sitzplätze zur Verfügung. Nachteil: Wählt man die dritte Sitzreihe, wird die zweite weiter vorn eingebaut, um auch in der dritten Sitzreihe für Beinfreiheit zu sorgen. So finden in der zweiten Reihe nur noch Personen bis 1,70 m genügend Beinfreiheit vor (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt).



**Bei sieben Sitzen steht in der zweiten Sitzreihe nur für Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz zur Verfügung.**

Ohne dritte Sitzreihe würde die Beinfreiheit für über 1,90 m große Personen ausreichen. Die dritte Sitzreihe eignet sich nur für kleine Personen, da auch hier die Beinfreiheit eingeschränkt ist. Hinten fühlt man sich beengt, da die Seitenverkleidungen die Ellenbogenfreiheit stark einschränken.

⊕ Auf den drei Einzelsitzen in der zweiten Reihe finden dank üppiger Innenbreite auch drei Personen nebeneinander Platz.

---

## 2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Berlingo mit 7-Sitzer Family Paket verfügt über fünf Einzelsitze in den beiden hinteren Reihen. Alle Sitze können einzeln ausgebaut werden. Leider sind die Sitze nicht längs verschiebbar.

---

## 3,0 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

⊕ Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk federt lange Bodenwellen gut ab. Einzelhindernisse und kurzweilige Fahrbahnunebenheiten werden zufriedenstellend gedämpft. Die Nick- und Wankbewegungen halten sich in Grenzen.

---

### 2,8 Sitze

Der Komfort auf den vorderen Sitzen ist zufriedenstellend. Die Unterstützung des Lordosenbereichs könnte allerdings ausgeprägter sein. Hinten sitzt man ebenfalls recht bequem. Die Oberschenkelaufgabe in der zweiten Sitzreihe ist aber recht gering.

⊕ Der Fahrersitz kann in der Lehnenneigung und Sitzhöhe eingestellt werden. Dadurch findet sich schnell eine angenehme Sitzposition. Die Lehnenneigung der hinteren Einzelsitze kann ebenfalls eingestellt werden.

⊖ In der dritten Sitzreihe sitzt man unbequem, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden zu gering ist. Man muss die Beine stark anwinkeln.

---

### 3,2 Innengeräusch

Bis 130 km/h ist das gemessene Geräuschniveau durchschnittlich. Bei höheren Geschwindigkeiten dringen aber Wind- und Motorgeräusche deutlich bis in den Innenraum durch.

## 4,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Eine Klimaanlage kostet beim Berlingo Multispace Aufpreis. Es kann zwischen einer manuellen Klimaanlage und einer Klimaautomatik gewählt werden. Die im Testwagen verbaute Klimaautomatik arbeitet situationsgerecht und sorgt im Sommer schnell für angenehme Temperaturen.

– Trotz der serienmäßigen Zusatzheizung, die die Abgaswärme zurückgewinnt und den Kühlwasserkreislauf damit schneller auf Temperatur bringt, ist die Heizwirkung nur bescheiden. Sowohl vorne als auch hinten dauert es zu lange, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die Seitenscheiben der zweiten Sitzreihe sind nur ausstellbar, die Scheiben ganz hinten lassen sich nicht öffnen.

## 3,0 MOTOR/ANTRIEB

### 3,1 Fahrleistungen\*

Der 1,6-l-Dieselmotor mit 109 PS ist ein alter Bekannter im PSA-Konzern. Der Selbstzünder mit moderner Commonrail-Direkteinspritzung hat wenig Mühe, die knapp 1,6 Tonnen des Citroen Berlingo in Bewegung zu setzen. Wird das Gaspedal voll durchgetreten, stehen kurzzeitig über eine "Overboost"-Funktion anstatt 240 Nm Drehmoment 260 Nm zur Verfügung. Überholvorgänge können so in akzeptabler Zeit abgeschlossen werden. Die Elastizität des Motors ist zufriedenstellend.

## 3,0 Laufkultur

An der Laufkultur des Dieselmotors gibt es prinzipiell wenig auszusetzen, sie erreicht im Berlingo aber nicht ganz das gute Niveau wie in den Limousinen. Es dringen mehr Vibrationen bis zu den Insassen durch.

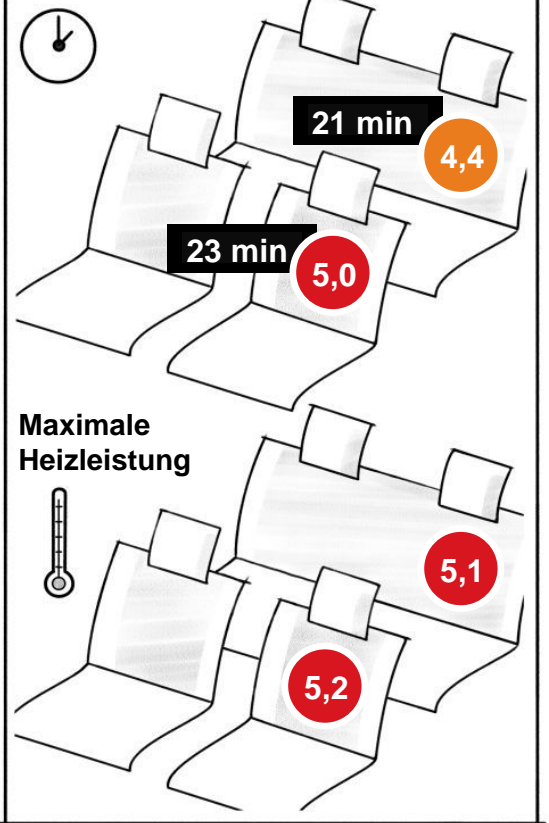
## 2,6 Schaltung

Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich leicht einlegen. Die Schaltwege fallen etwas lang aus. Der Rückwärtsgang kracht auch bei schnellem Einlegen nicht.

## 3,3 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes sind passend zum Motor gewählt. Der fünfte Gang ist allerdings relativ kurz. So können zwar gute Fahrleistungen erzielt werden, ein sechster Gang würde aber bei hohen Geschwindigkeiten die Motordrehzahlen und somit den Verbrauch senken. Der Motor wäre kräftig genug, um auch einen sechsten Gang zu verkraften.

### Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

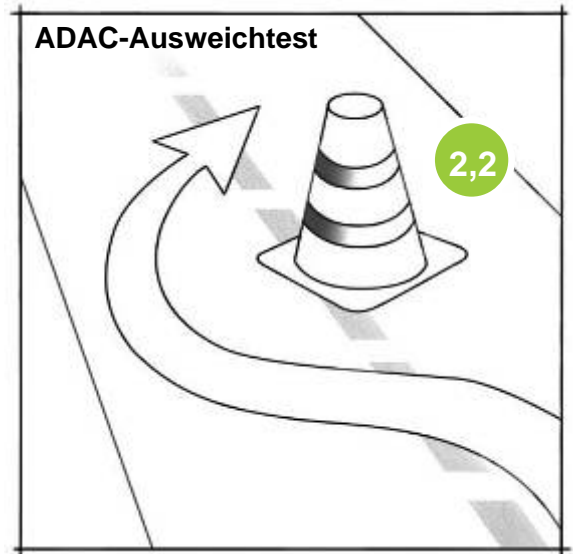
---

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Wagen hält selbst auf schlechten Straßen und bei Seitenwind gut seine Spur. Die Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum durchdrehen. Der Berlingo fährt sich überwiegend richtungsstabil. In Grenzsituationen, z.B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, greift das serienmäßige ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer, die Spur zu halten. Beim ADAC Ausweichtest macht sich der hohe Aufbau des Fahrzeugs bemerkbar. Dennoch kann er den Parcours gut meistern und bleibt dank effektiv abgestimmtem ESP gut beherrschbar. Es besteht keine Gefahr des Kippens oder des Schleuderns.



---

### 2,3 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Berlingo - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve zeigt der Wagen keine Tücken.

Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

---

### 2,7 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht recht gut an und vermittelt dem Fahrer zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Die Zielgenauigkeit ist ebenfalls recht hoch. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus.

⊖ Der Wendekreis von 11,7 m ist nur ausreichend und trägt nicht gerade zur Handlichkeit bei.

---

### 1,9 Bremse

⊕ Von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Citroen Berlingo bei einer Vollbremsung nur 36 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die gute Wirkung lässt auch bei starker Beanspruchung nicht nach. Das Bremsgefühl ist gut, die Bremskraft lässt sich fein dosieren.

---

## 2,4 SICHERHEIT

---

### 2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig verbaut. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Rückstrahler an den vorderen Türen warnen den nachfolgenden Verkehr vor geöffneten Türen.

⊖ Die Handbremse ist mit montierter mittlerer Staubox im Notfall vom Beifahrer schlecht erreichbar. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

## 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

- + Der Citroen Berlingo erreicht mit 27 Punkten bei der Insassensicherheit vier Sterne im EuroNCAP-Crashtest. Das Fahrzeug ist mit Front- sowie Seiten- und durchgehenden seitlichen Kopfairbags ausgestattet. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Kopfstützenhöhe vorne reicht für Personen bis 1,85 m Körpergröße, hinten bieten die Stützen bis 1,75 m großen Personen einen guten Schutz. Der Horizontalabstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorne und hinten gering, dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall verringert.
- Nur der Fahrerplatz ist mit einem Gurtwarner ausgestattet.

## 1,8 Kindersicherheit

- + Beim EuroNCAP-Crash werden bei der Kindersicherheit 39 von 49 Punkten und damit vier Sterne erreicht. Die hinteren Außensitze und der Beifahrersitz sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Die meisten Kindersitze können mit diesem System oder per Gurt sicher befestigt werden. Dank der Einzelsitze in der zweiten Sitzreihe lassen sich auch drei Kindersitze nebeneinander befestigen. Der Beifahrerairbag ist via Schlüsselschalter abschaltbar, somit lassen sich auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz montieren.
- Isofix-Kindersitze mit einem Stützfuß können beim Citroen Berlingo auf den mittleren Außensitzen nicht verwendet werden, da im Fußraum Staufächer mit Kunststoffdeckel vorhanden sind, die keine sichere Abstützung ermöglichen. Die weit hineinragenden Säulen der Schiebetüren erschweren das Ansnallen von Kindersitzen auf den hinteren Außensitzen. Die Sitze der dritten Reihe sind nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen geeignet. Zum einen sind sie schlecht zugänglich, wodurch nur wenig Kraft zum Festziehen der Gurte aufgebracht werden kann, zum anderen liegen die Anlenkpunkte ungünstig.

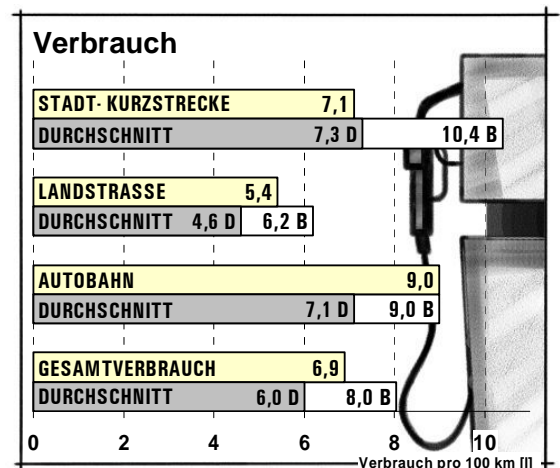
## 4,0 Fußgängerschutz

- Der Fußgängerschutz ist schlecht, denn fast alle Bereiche der Motorhaube sind zu aggressiv gestaltet. Auch die Außenbereiche des Stoßfängers sind nicht entschärft. Der zweite Stern beim EuroNCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz wird mit 10 von max. 36 Punkten nur knapp erreicht.

## 3,3 UMWELT/ECOTEST

### 4,2 Verbrauch/CO2\*

- Der mit sieben Sitzplätzen ausgestattete Citroen Berlingo HDi 110 kann beim Verbrauch nicht überzeugen. Das Mehrgewicht des Fahrzeugs und das beim Siebensitzer fehlende Aerodynamikpaket wirken sich schlecht auf den ohnehin nicht besonders sparsamen Van aus. Mit einem CO2-Ausstoß von 183 g/km werden beim EcoTest nur magere 18 Punkte erreicht.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)



Innerorts liegt der Verbrauch bei akzeptablen 7,1 l/100km, außerorts sind es 5,4 l/100km und auf der Autobahn auch aufgrund des fehlenden sechsten Gangs sehr hohe 9,0 l/100km. Im Durchschnitt liegt der Verbrauch mit 6,9 l/100km rund 0,2 l höher als bei der Variante mit fünf Sitzen.

---

## 2,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht niedrig. Serienmäßig ist ein geschlossenes Rußpartikelfiltersystem verbaut. Auffallend ist der recht hohe Ausstoß an Stickoxiden auf der Autobahn - es werden gerade noch gute 37 Punkte erreicht. Insgesamt erreicht der Citroen Berlingo nur mäßige 55 Punkte und damit drei Sterne.

---

## 3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

### 3,2 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Hier ist der Berlingo mit sieben Sitzen nicht besonders sparsam, was aber dank günstigerem Dieselmotorkraftstoff noch eine durchschnittliche Bewertung bei den Betriebskosten nach sich zieht.

---

### 2,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 Kilometer oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6 l-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 240.000 km oder spätestens nach 10 Jahren ersetzt werden muss.

⊕ Citroen verbaut nach eigenen Angaben weitgehend langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Inspektionsintervalle sind zeitgemäß lang und reduzieren besonders für Wenigfahrer die Anzahl der Werkstattaufenthalte.

⊖ Durch die nicht gängige Seriengröße entstehen erhöhte Kosten für den Reifenersatz.

---

### 1,8 Wertstabilität\*

⊕ Der Citroen Berlingo ist in der zweiten Generation noch nicht allzu lange auf den Markt, es steht also innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel an. Das und der hohe Nutzwert des Fahrzeugs lassen einen recht günstigen Restwertverlauf erwarten.

---

### 3,8 Kosten für Anschaffung\*

Der Berlingo Multispace mit 7-Sitzer Family Paket ist ab 21.250 Euro erhältlich. Angesichts der weitgehend kompletten Sicherheitsausstattung (ESP, sechs Airbags) und der sieben Sitzplätze geht der Preis in Ordnung.

4,1

## Fixkosten\*

➔ Eher eine teure Angelegenheit ist die Versicherung des Berlingo HDi, vor allem die Aufwendungen für die Haftpflicht liegen sehr hoch. Im zufriedenstellenden Bereich bewegen sich die Einstufungen für Teil- und Vollkasko. Pro Jahr sind 214 Euro an Steuern zu entrichten.

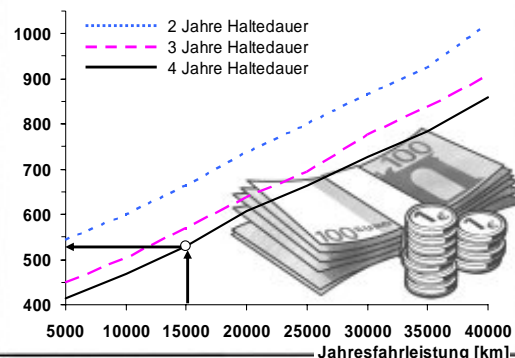
3,6

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen auch absolut gesehen im Klassendurchschnitt. Trotz der recht hohen Fixkosten sorgt der auch absolut gesehen geringe Wertverlust für diese Note.

## Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 529 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V	HDi 75	VTi 120	HDi 90 FAP	HDi 110 FAP
Aufbau/Türen	KB/4	KB/4	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1587	4/1560	4/1598	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	66(90)	55(75)	88(120)	66(90)	80(109)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/2500	185/1750	160/4250	215/1750	240/1750
0-100 km/h[s]	17,5	19,6	13,4	16,4	14,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	159	152	177	160	173
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,4 S	7,1 D	8,5 S	6,7 D	6,7 D
CO2 [g/km]	195	149	169	140	140
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/14/16	20/14/16	17/14/16	20/15/18	20/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	182	229	130	192	192
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	522	474	531	485	495
Preis [Euro]	16.200	17.100	18.750	19.650	20.550

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1560 ccm
Leistung	80 kW(109 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,65 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>8,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,1/ 5,4/ 9,0 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	151g/km/ <b>183g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4380/1810/1801 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1590 kg/600 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>550 l/1010 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1175 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>865 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	5 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>125 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>48 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>86 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>271 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>530 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/17/18
Grundpreis	22.400 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (City-Design-Paket)	850 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch hinten (City-Design-Paket)	850 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (City-Design-Paket)	850 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze (Modularitäts-Paket)	490 Euro°
3.Sitzreihe voll versenkbar (7-Sitze Family-Paket)	1.900 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik (Komfort-Paket)	1.200 Euro/1.600 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	950 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 371
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Heckscheibe separat zu öffnen (Mullewapp-Paket)	2.100 Euro
Lackierung Metallic	450 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,6**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,2</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	2,2
Sicht	3,3	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	2,3	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	1,0	Bremse	1,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,4	<b>Sicherheit</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Variabilität	1,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>1,8</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	1,4	Fußgängerschutz	4,0
Raumangebot hinten*	2,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,3</b>
Innenraum-Variabilität	2,0	Verbrauch/CO2*	4,2
<b>Komfort</b>	<b>3,0</b>	Schadstoffe	2,3
Federung	2,5		
Sitze	2,8	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,4</b>
Innengeräusch	3,2	Betriebskosten*	3,2
Klimatisierung	4,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,9
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,0</b>	Wertstabilität*	1,8
Fahrleistungen*	3,1	Kosten für Anschaffung*	3,8
Laufkultur	3,0	Fixkosten*	4,1
Schaltung	2,6	Monatliche Gesamtkosten*	3,6
Getriebeabstufung	3,3		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen