



Citroen Berlingo Kombi HDi 115 Multispace Exclusive

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (84 kW / 114 PS)

Der Citroën Berlingo gefällt dank großzügigem Innenraum und viel Platz im gut nutzbaren Kofferraum. So zeigt er sich als ideales Familien- und Freizeitauto. Große Schiebetüren hinten erleichtern das Einsteigen. Der Familien-Van ist in der Exclusive-Variante mit drei Einzelsitzen anstatt einer durchgehenden Rückbank ausgestattet. Dann finden sogar drei Kindersitze nebeneinander Platz. In der Tendance-Variante ist auch eine dritte Sitzreihe lieferbar. Sogar der große Dieselmotor, der HDi 115, sorgt nur für verhaltene Fahrleistungen. Der Verbrauch ist aber hoch, vor allem bei hohen Geschwindigkeiten. Dem kurz übersetzten Schaltgetriebe fehlt es etwas an Präzision, bei schnellen Gangwechseln hakt es häufig. In puncto Sicherheit bewegt sich der Berlingo auf aktuellem Stand, bietet aber keine innovativen Assistenzsysteme. Der Preis geht mit knapp 25.000 Euro in Ordnung. Besonders wertstabil ist der kleine Van aber nicht.

Karosserievarianten: Kastenwagen. **Konkurrenten:** Fiat Doblo, Opel Combo, Peugeot Partner Tepee, Renault Kangoo, VW Caddy Maxi.

+ sehr großer und praktischer Kofferraum, vorn großzügiges Raumangebot, gut für Kindersitze geeignet

- hinten sehr schwache Heizung, hoher Verbrauch, schlechter Fußgängerschutz, schlechte Wertstabilität



ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,4 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,2 Senioren

2,7 Langstrecke

1,5 Transport

3,3 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,4

Verarbeitung

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. Der Motorraum ist nach unten verschlossen und an der Hinterachse sind aerodynamische Verkleidungen angebracht, wodurch unnötige Luftverwirbelungen reduziert und somit der Kraftstoffverbrauch gesenkt wird.

– Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und zugesperrt werden. Die kräftigen Seitenleisten würden die Fahrzeugflanken hervorragend schützen, wenn sie nicht aus unerklärlichen Gründen schwarz lackiert und somit kratzempfindlich wären. Die Stoßfänger sind einteilig und lackiert. Bereits kleine Beschädigungen ziehen kostenintensive Reparaturen nach sich. Die Motorhaube wird nur durch einen Haltestab offen gehalten - Gasfedern wären deutlich praktischer.

1,8

Alltagstauglichkeit

Serienmäßig ist der Berlingo mit einem Reifenpannenset ausgestattet, welches sich schon bei kleinen Reparaturen als unwirksam erweisen kann. Gegen Aufpreis von 100 Euro ist aber auch ein vollwertiges Reserverad erhältlich, das unter dem Fahrzeugboden Verschmutzungen und Beschädigungen ausgesetzt ist. Dann findet man auch einen Wagenheber unter dem Beifahrersitz (nicht optimal platziert). Maximal dürfen 515 Kilogramm in den Berlingo geladen werden. Ungebremste Anhänger dürfen hinter dem Berlingo 735 Kilogramm, gebremste 1.300 Kilogramm wiegen.

+ Eine Tankfüllung ermöglicht eine Reichweite von über 1.000 Kilometern. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 100 kg transportiert werden. Im Innenraum können auch fünf erwachsene Personen ordentlich sitzen.

3,0

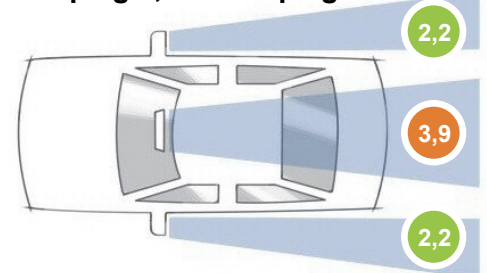
Sicht

Die Rundumsicht des Citroen fällt durchschnittlich aus. Die breiten Dachsäulen und die hoch angebrachten Kopfstützen der Rückbank behindern die Sicht. Das hintere Fahrzeugende lässt sich gut abschätzen, vorn entzieht sich die flach abfallende Motorhaube dem Blick des Fahrers. Die Scheibenwischer funktionieren auch bei höheren Geschwindigkeiten gut, leider bleibt links ein breiter Streifen ungewischt.

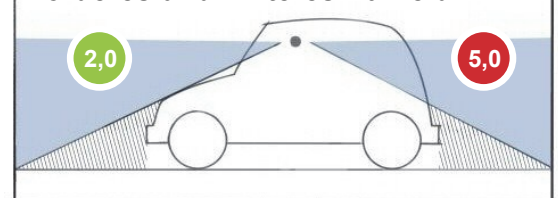
Rundumsicht



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.

+ Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man eine gute Sicht auf den Verkehr. Die großen Außenspiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar, es fehlt jedoch ein asphärischer Bereich, der den Toten Winkel kleiner ausfallen ließe. Serienmäßig ist für hinten eine optische und akustische Einparkhilfe vorhanden. Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug sind gut zu erkennen. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit auch bei schlechten Sichtverhältnissen. Die Nebenscheinwerfer bieten auch eine Abbiegelicht-Funktion.

- Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn mäßig aus, Xenon- und Kurvenlicht sind nicht erhältlich. Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe bleiben niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug weitgehend im Verborgenen. Die Sicht im Innenspiegel ist ausreichend.

2,3

Ein-/Ausstieg

Beim Ein- und Ausstieg bleibt nicht viel Platz für Kritik.

+ Durch die verhältnismäßig hohe Karosserie, die großen, geraden Türenausschnitte vorne und die großen seitlichen Schiebetüren hinten (die nur im voll geöffneten Zustand zuverlässig fixiert sind) ist das Ein- und Aussteigen sehr bequem. Außerdem behindert hinten kein Mittelunnel den Fußraum, dadurch kann man problemlos den Mittelsitz erreichen. Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, die Tasten werden aber gerne verwechselt. Beim Aussteigen leuchten die Scheinwerfer durch Betätigen der Lichthupe noch für kurze Zeit nach und beleuchten den Weg.

- 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.

0,7

Kofferraum-Volumen*

Beim Kofferraum-Volumen gibt es Bestnoten.

+ Sind die Sitze aufgerichtet, so steht ein Laderaum mit 475 Litern Volumen zur Verfügung. 17 handelsübliche Getränkeboxen finden darin Platz. Auch bei umgeklappter zweiter Sitzreihe fällt das Kofferraumvolumen mit 1.185 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, wodurch sich ein maximales Volumen von über 2.100 Litern ergibt.



Der Kofferraum des Citroën Berlingo ist mit 475 l Volumen in dieser Fahrzeugklasse üppig.

1,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

Vor allem die große Ladeöffnung und die weit nach oben schwingende Klappe machen den Kofferraum gut zugänglich.

+ Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schwingt weit nach oben auf. Personen bis fast 1,90 Meter können darunter aufrecht stehen. Die Heckscheibe lässt sich für kleine Packstücke separat öffnen. Die Ladeöffnung ist sehr groß, der durchgehend ebene Ladeboden des Kofferraums liegt auf fast optimalem Niveau. Die Ladekante liegt 56 Zentimeter über der Fahrbahn, beim Ausladen behindert keine Kante. Mit seinem praktischen Format 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. Die Beleuchtung fällt dürftig aus.

1,4 Kofferraum-Variabilität

Die serienmäßigen Einzelsitze der zweiten 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. Für lange, sperrige Gegenstände lässt sich die Beifahrersitzlehne vorklappen.

2,1 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die Bedienung des Berlingo erlernt man relativ schnell, die Funktionen sind zum Großteil logisch aufgebaut.

+ 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. Abblendlicht und Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert. Die Heckscheibenheizung schaltet nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab und vergeudet somit keine Energie. Im serienmäßigen Bordcomputer können u.a. der Momentan- und Durchschnittsverbrauch abgelesen werden. Der gesamte Innenraum verfügt über viele praktische Ablagen, auch Halter für große Wasserflaschen sind vorhanden. An den Vordersitzlehnen wurden Klapptische angebracht. Im hinteren Dachbereich ist ein zusätzlicher Staukasten montiert, der aus Sicherheitsgründen aber nur mit leichten Gegenständen beladen werden sollte. Vorn wie hinten gibt es eine helle Innenbeleuchtung und Leselampen. Auf langen Reisen sorgt der Tempomat für gleichbleibende Geschwindigkeit und das Navigationssystem für die richtige Routenwahl.

– Der Drehzahlmesser stammt aus den Benziner-Modellen und reicht bis 7.000 U/min. Da auch noch der rote Bereich fehlt, verliert man etwas die Orientierung. Die Tasten für die Sitzheizung sind am Sitz außen und sehr weit hinten angebracht. Sie werden bei angelegtem Sicherheitsgurt vom Gurtband verdeckt. Die mechanischen Bedienelemente der Sitzeinstellung sind unpraktisch aufgebaut - eine Höheneinstellung ist nur bei stehendem Fahrzeug sicher möglich. Das Handschuhfach ist zwar gekühlt, aber unbeleuchtet. Einen Einklemmschutz und eine Durchlauf-Automatik gibt es nur am Fahrerfenster.



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

1,8 Raumangebot vorne*

Auf den vorderen Plätzen herrschen hervorragende Platzverhältnisse.

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 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.

2,2 Raumangebot hinten*

Auch im Fond ist der Raum großzügig bemessen.

⊕ Bis fast 1,90 Meter Körpergröße findet man ausreichend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit und die Innenbreite sind üppig, wenn auch die Seitenverkleidungen etwas weit in den Fahrgastraum ragen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,5 Innenraum-Variabilität

Die Exclusive-Ausstattung besteht die zweite Sitzreihe serienmäßig aus drei Einzelsitzen. Eine dritte Sitzreihe ist in dieser Ausstattungsvariante nicht erhältlich.

⊕ Die hinteren Sitze können einzeln ausgebaut werden. Leider sind sie nicht längs verschiebbar.

2,8 KOMFORT

2,5 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist ausgewogen und komfortabel. Die Nick- und Wankbewegungen halten sich in Grenzen.

⊕ Das Fahrwerk federt lange Bodenwellen gut ab, tendiert aber etwas zum trägen Durchschwingen. Hier wünscht man sich gelegentlich eine etwas höhere Dämpfungsrate. Einzelhindernisse und kurzweilige Fahrbahnunebenheiten werden sauber ausgefedert. Stuckern tritt im Fahrbetrieb kaum auf.

⊖ Auf Kopfsteinpflaster dröhnt die Karosse, zudem treten deutliche Rappelgeräusche und Vibrationen auf.

2,8 Sitze

Der Komfort auf den vorderen Sitzen ist zufriedenstellend. Die Unterstützung des Lordosenbereichs könnte an den hohen Rückenlehnen allerdings ausgeprägter sein. Seitenhalt bieten sie nicht viel. Am Fahrersitz kann die Sitzhöhe eingestellt werden. Das Fahrzeug sollte dabei aber stehen, die Einstellung funktioniert durch Belasten und Entlasten des Sitzes. Dem Beifahrersitz fehlt eine Höhenjustierung. Die Lehnenneigung der hinteren Einzelsitze kann ebenfalls eingestellt werden. Auch hier sitzt man ordentlich. Die Oberschenkelauflege in der zweiten Sitzreihe ist aber recht gering.

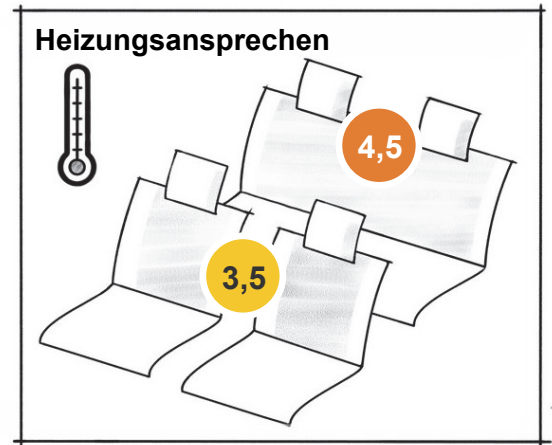
2,7 Innengeräusch

Bis 130 km/h ist das gemessene Geräuschniveau durchschnittlich (69,4 dB(A)). Bei höheren Geschwindigkeiten dringen deutliche Windgeräusche in den Innenraum. Bei hohen Drehzahlen wirkt der Motor angestrengt - er wird laut.

3,3 Klimatisierung

Die Zweizonen-Klimaautomatik ist in der Exclusive-Variante serienmäßig an Bord. Auf den vorderen Plätzen sorgt sie für durchschnittliche Heizleistungen.

⊖ Im Fond ist die Heizleistung unzureichend. Hier vergeht zu viel Zeit, bis sich die Passagiere einigermaßen wohl fühlen. Die Luftverteilung kann nur im Gesamten vorgenommen werden, die anwählbaren Kombinationen sind vorgegeben. Die Seitenscheiben der zweiten Sitzreihe sind nur ausstellbar und verhindern eine zügige Durchlüftung.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,4 MOTOR/ANTRIEB

3,9 Fahrleistungen*

Mit seinen 84 kW/114 PS rangiert der 1,6-Liter-Diesel bezüglich seiner Fahrleistungen nur im hinteren Mittelfeld. Die Durchzugskraft geht in Ordnung, hohe Drehzahlen machen ihn aber nicht flotter. Während des Sprints von 60 auf 100 km/h vergehen satte 8,8 Sekunden.

3,2 Laufkultur

Typisch für einen Vierzylinder-Diesel läuft auch der Berlingo nicht frei von Vibrationen. Im Drehzahlkeller brummt er, sonst neigt er in jedem Drehzahl- und Lastbereich zum Dröhnen. Andere Diesel-Fahrzeuge aus dem PSA-Konzern können hier mehr.

2,9 Schaltung

Dem Schaltgetriebe fehlt es an Präzision. Schnelle Gangwechsel werden durch häufiges Haken unterbunden. Ist ein Gang eingelegt, so kann der Schalthebel noch immer um mehrere Zentimeter hin und her bewegt werden. Auch die Schaltwege dürften etwas kürzer ausfallen.

⊕ Am Berg wird das Fahrzeug durch eine Anfahrhilfe automatisch festgehalten.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht vor versehentlichem Einlegen geschützt und zudem nicht synchronisiert. Ein leichtes Rasseln lässt sich beim Einlegen nicht immer verhindern.

3,5 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes sind passend zum Motor gewählt. Der fünfte Gang ist allerdings relativ kurz. So können zwar brauchbare Elastizitätswerte erzielt werden, ein sechster Gang würde aber bei hohen Geschwindigkeiten die Motordrehzahlen und somit den Verbrauch senken. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang bereits mit über 3.000 Umdrehungen pro Minute.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 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 nicht unkontrolliert durchdrehen können. 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. In schnell gefahrenen Kurven untersteuert er deutlich, was auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Lastwechselreaktionen treten auf, können aber nicht zuletzt durch Hilfe des ESP kontrolliert werden.

2,9 Lenkung*

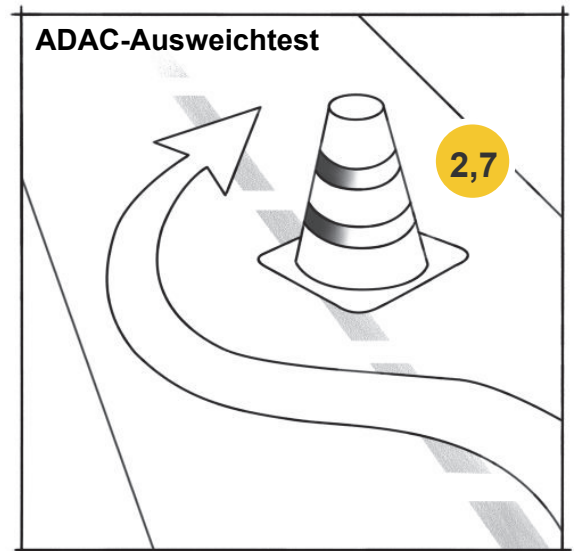
Der große Wendekreis verhindert eine bessere Bewertung der Lenkung. Die Zielgenauigkeit und Rückmeldung an den Fahrer sind nur durchschnittlich.

⊕ Die Lenkung spricht auch bei kleinen Lenkwinkeln an, die Mittenzentrierung passt. Bei größeren Winkeln ist das Ansprechen etwas verzögert aber vehement - beide Achsen bauen ordentlich Seitenführung auf. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus.

⊖ Der Wendekreis von 11,8 m ist nur ausreichend und trägt nicht gerade zur Handlichkeit bei.

2,8 Bremse

Von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Citroen Berlingo bei einer Vollbremsung 38,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP der Größe 215/55 R16 93V). Die gute Wirkung lässt auch bei starker Beanspruchung nicht nach. Das Bremsgefühl ist gut, die Bremskraft lässt sich ordentlich dosieren.

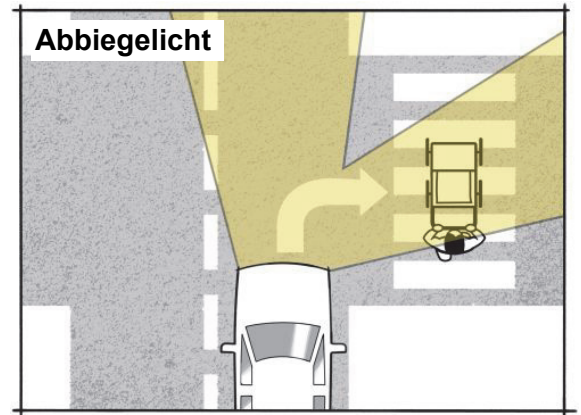


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,7 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig verbaut. In den Nebelscheinwerfern ist serienmäßig eine Abbiegelicht-Funktion integriert. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit kann durch einen Limiter begrenzt werden.
- Bei aktivierter Warnblinkanlage können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist. Die Handbremse ist mit montierter mittlerer Staubox im Notfall schlecht erreichbar.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,9 Passive Sicherheit - Insassen

- + Der Citroen Berlingo erreicht mit 27 Punkten bei der Insassensicherheit vier Sterne beim ADAC-Crashtest. Das Fahrzeug ist mit Front- sowie Seiten- und durchgehenden seitlichen Kopfairbags ausgestattet. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen. Die Kopfstützenhöhe vorn reicht für Personen bis 1,80 m Körpergröße. Der Horizontalabstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorn wie hinten gering, dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall verringert.
- Die hinteren Kopfstützen sind bis 1,70 m große Personen ausgelegt. Nur der Fahrerplatz ist mit einem Gurtwarner ausgestattet. Verbandskasten und Warndreieck sind im Notfall unter Umständen schlecht auffindbar.

1,6 Kindersicherheit

- + Beim EuroNCAP-Crash werden bei der Kindersicherheit 39 von 49 Punkten und damit vier Sterne erreicht. Die hinteren Außensitze sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet, zur Montage sind aber Einsteckhilfen notwendig. 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. Die Montage hoher Kindersitze ist auf allen Plätzen problemlos möglich. Der Fahrzeughersteller erlaubt auf allen Plätzen Rückhaltesysteme aller Altersklassen.
- Isofix-Kindersitze mit einem Stützfuß können beim Citroen Berlingo auf den hinteren 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.

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.

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2*

Beim Kapitel Verbrauch kann der Belingo nicht punkten.

– Mit einem CO₂-Ausstoß von 186 g/km werden beim EcoTest nur magere 20 Punkte erreicht. Innerorts liegt der Verbrauch bei akzeptablen 5,7 l/100km, außerorts sind es 5,1 l/100km und auf der Autobahn auch aufgrund der kurzen Gesamtübersetzung 7,2 l/100km. Im Durchschnitt liegt der Verbrauch bei 5,8 l/100km.

2,8 Schadstoffe

Ach bei den Schadstoffen reicht es nur zu einem durchschnittlichen Ergebnis. Im EcoTest kann der Franzose nicht mehr als 32 Punkte ergattern, was zu einer Gesamtbewertung von 52 Punkten und somit gerade so zu drei Sternen reicht.

3,5 AUTOKOSTEN

3,4 Betriebskosten*

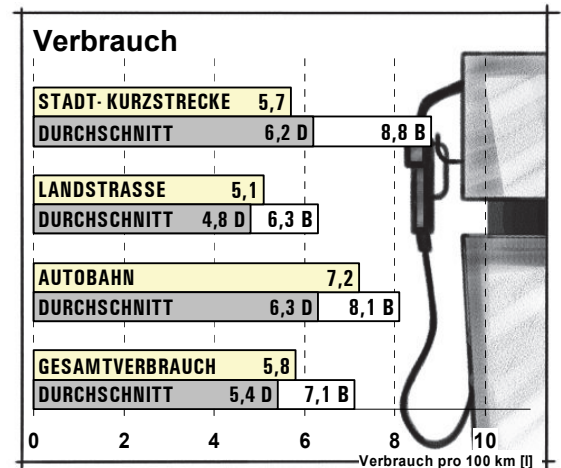
Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Berlingo ist nicht gerade sparsam, was aber dank günstigerem Dieselmotor noch eine durchschnittliche Bewertung bei den Betriebskosten nach sich zieht.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 Kilometer oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig.

+ 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.

– Aufgrund der Reifengröße ist mit höheren Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.



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

4,4

Wertstabilität*

Der Citroen ist in die Jahre gekommen, ein Modellwechsel rückt näher. Der hohe Verbrauch passt nicht in die heutige Zeit. Deswegen wird dem kleinen Van ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,8

Kosten für Anschaffung*

Der Berlingo HDi 115 Multispace in der Exclusive-Variante ist für knapp 25.000 Euro erhältlich. Um auf das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu kommen, müssen zusätzlich knapp 1.000 Euro investiert werden.

3,3

Fixkosten*

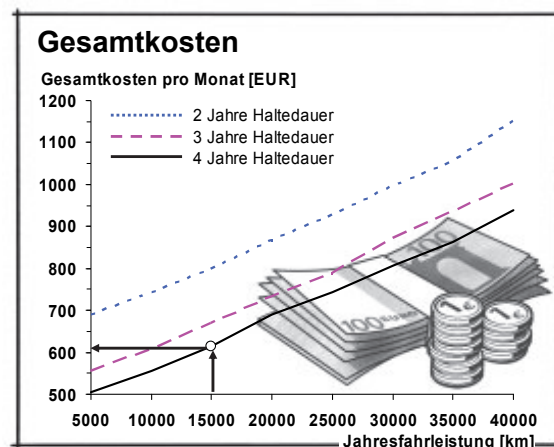
Die Versicherungsklassen liegen im hinteren Mittelfeld.

Die jährliche Kfz-Steuer ist mit 210 Euro recht teuer.

3,4

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen absolut gesehen im Klassendurchschnitt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 613 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 95	HDi 75 FAP	VTi 120	HDi 90	e-HDi 90	HDi 115
Aufbau/Türen	KB/4	KB/4	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1560	4/1598	4/1560	4/1560	4/1560
Leistung [kW (PS)]	72 (98)	55 (75)	88 (120)	68 (92)	68 (92)	84 (114)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	152/3500	185/1500	160/4250	230/1750	230/1750	240/1500
0-100 km/h[s]	15,5	19,6	13,4	16,3	16,3	13,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	152	177	165	163	176
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,7 S	5,2 D	7,3 S	5,2 D	4,7 D	5,3 D
CO2 [g/km]	155	135	169	135	123	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/16	17/16/16	17/17/16	17/18/19	17/18/19	17/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	122	202	150	202	178	210
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	568	533	604	555	543	575
Preis [Euro]	16.990	18.250	20.050	20.900	21.150	22.050

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 Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	84 kW (114 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	176 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,7/5,1/7,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	186 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4380/1810/1801 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1550 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/1185 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	735 kg/1300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1030 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	5 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	121 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	105 Euro
Monatlicher Wertverlust	335 Euro
Monatliche Gesamtkosten	613 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/19
Grundpreis	24.750 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze	Serie
abgedunkelte Scheiben hinten	Serie
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
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.190 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 470
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Heckscheibe separat zu öffnen	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen