



Citroën Berlingo M BlueHDI 130 Stop&Start Shine

Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Beim Berlingo hat man die Wahl, ob man zur „Langversion“ mit dem Namenszusatz XL und einer Fahrzeuglänge von 4,75 m greift oder sich für die Standardvariante mit 4,4 m und dem M im Namen entscheidet. Die Vorteile der Langversion liegen klar auf der Hand: mehr Beinfreiheit im Fond und ein größeres Ladeabteil. Doch bereits das Ladevolumen der Standardvariante fällt sehr großzügig aus, und mit dieser tut man sich bei der Parkplatzsuche im engen Stadtgebiet etwas leichter.

Gleich ist bei beiden Varianten die Motorenpalette: Angeboten wird ein Turbobenziner mit 110 PS und ein Dieselmotor mit zwei unterschiedlichen Leistungsstufen. Der Basisdiesel leistet 102 PS und ist stets an ein Fünfgang-Schaltgetriebe gekoppelt. Wahlweise kann man den Diesel auch mit 130 PS bestellen. Dieser ist standardmäßig an ein Sechsgang-Schaltgetriebe gebunden, oder gegen Aufpreis mit einer Achtgang-Automatik kombinierbar.

Der im Testwagen verbaute Diesel mit 130 PS sorgt im rund 1,7 Tonnen schweren Berlingo für gute Fahrleistungen. Unterhalb von rund 2.000 Umdrehungen spricht der Motor zwar etwas verhalten an, zieht dann aber kräftig durch. Während er im Schadstoffkapitel des Ecotest überzeugt und auch auf der Straße (RDE) sauber bleibt, könnte der Kraftstoffverbrauch aber etwas geringer ausfallen: Der Hochdachkombi genehmigt sich im Ecotest 5,8 l Diesel auf 100 km - das ist für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse kein besonders niedriger Wert. Nicht besonders niedrig ist auch der Kaufpreis, den Citroën für den Hochdachkombi samt 130 PS starkem Diesel aufruft. Denn dieser liegt bei der getesteten Ausstattungsvariante Shine mindestens bei 27.890 Euro. Dafür zeigt sich der Familienwagen zwar gut ausgestattet, mit einigen sinnvollen Details wie dem Kinder-Innenspiegel samt den Rollos für die hinteren Seitenscheiben oder auch dem Sicherheitspaket und dem Navigationssystem lässt sich dieser jedoch noch steigern. **Konkurrenten:** u. a. Fiat Doblò Kombi, Ford Tourneo Connect, Opel Combo Life, Peugeot Rifter, VW Caddy.








- + viele praktische Ablagen, drei (bis fünf) Einzelsitze im Fond, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- billige Materialien, weiter Schwenkbereich der Heckklappe, kleiner Adblue-Tank, kein Xenon- oder LED-Licht erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 1,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,1
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,9
	Transport	1,1
	Fahrspaß	3,3
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★★★★☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Der Citroën Berlingo ist insgesamt zufriedenstellend verarbeitet. Grundsätzlich zeigt sich die Karosserie ordentlich gefertigt, dennoch fallen kleinere Nachlässigkeiten wie nicht gänzlich akkurate Spaltmaße oder unsauber abgedichtete Falze ebenso negativ auf wie die fehlende Gasdruckfeder an der Motorhaube - leider muss man mit einem primitiven Haltestab auskommen.

Der Innenraum ist solide gebaut, doch auch hier gefallen De-

2,8 Alltagstauglichkeit

Der Berlingo BlueHDi 130 schlägt sich im Alltag zufriedenstellend. Die zulässige Zuladung des Testwagens mit 525 kg reicht locker für vier Insassen samt Gepäck, auf der Reling dürfen bis zu 100 kg befördert werden. Mit einer Tankfüllung (50 l) kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,8 l/100 km rund 860 km weit. Die aufpreispflichtige Anhängerkupplung wartet mit einer Stützlast von 74 kg auf - zwei schwere E-Bikes können also problemlos huckepack mitfahren. Gebremste Anhänger dürfen maximal 1.500 kg, ungebremste die Hälfte wiegen. Der

3,0 Licht und Sicht

Der Berlingo schneidet zufriedenstellend im Sichtkapitel ab. Das vordere Ende lässt sich nur erahnen. Dies liegt am langen Armaturenbrett und daran, dass sich die vordere Motorhaubenkante dem Blick des Fahrers entzieht - immerhin ist die Haube nicht allzu lang. Das Fahrzeugheck dagegen ist durch die steile Heckklappe gut abzuschätzen. Unterstützend wirken die beim getesteten Modell serienmäßigen Parksensoren sowie die Heckkamera. Letztere visualisiert ein 180°-Bild, wenn dafür aufgrund der zurückgelegten Strecke genügend Bildmaterial vorliegt. Optional ist ein Parkassistent erhältlich, der auf Wunsch dem Fahrer passende Lücken anzeigt und darüber



Die besonders breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

tails wie die unverkleidete Sitzkonstruktion der Rückbank nicht. Die Materialauswahl überzeugt überdies kaum. Geschäumte Kunststoffe sucht man vergebens, sodass es hier und da bei Berührung auch mal knarzt - es wird deutlich, dass der Berlingo als Nutzfahrzeug konzipiert ist.

⊕ Seitlich ist der Berlingo großflächig mit Stoßleisten bestückt, allerdings sind diese recht tief angebracht.

AdBlue-Tank fasst 17 Liter, wodurch er bei hoher Kilometerfahrleistung recht häufig nachgefüllt werden muss.

⊕ Praktisch sind die zwei Schiebetüren im Fond (ab Ausstattung Live), die den Platz zu den drei Einzelsitzen hinten freigeben.

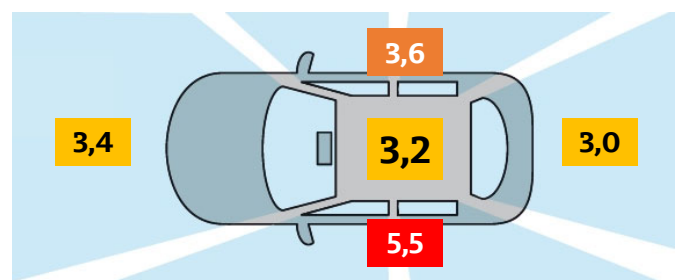
⊖ Unpraktisch im Alltag ist, dass der Tankdeckel mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden muss. Serienmäßig hat der Berlingo nur ein Pannenset an Bord, gegen Aufpreis ist allerdings ein Ersatzrad erhältlich.

hinaus das Fahrzeug hinein und bei Längslücken auch wieder heraus lenkt.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Störend wirken sich die insgesamt breiten

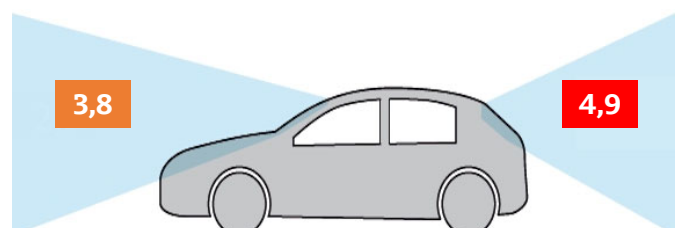
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Dachsäulen aus, die vor allem aber den Blick nach schräg hinten stark einschränken.

Die Scheibenwaschanlage fällt mit in den Wischern integrieren Spritzdüsen positiv auf, da somit kein Scheibenwaschwasser verschwendet wird, allerdings dürften die Wischer sowohl links als auch rechts näher an den Windschutzscheibenrahmen heran wischen.

Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nachts nur zufriedenstellend aus, zumindest Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer ist beim Shine Serie. Ein Fernlichtassistent ist optional erhältlich.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Berlingo - zumindest vorn - einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Türen sind groß und öffnen weit, die Sitze befinden sich in praktischer Höhe (knapp 63 cm über Fahrbahn). Die Schweller liegen in zufriedenstellender Höhe und besitzen eine durchschnittliche Breite.

Im Fond gibt es zwar praktische Schiebetüren, sodass man annähernd aufrecht einsteigen kann, allerdings muss man dabei die Füße etwas in den engen Fußraum einfädeln. Angenehm fällt auf, dass es im Fond keinen Mittelunnel gibt.

0,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Berlingo kann mit seinem überdurchschnittlichen Kofferraum-Volumen punkten. Im Normalfall fasst das Gepäckabteil 580 Liter, dachhoch beladen sind es schon 1.090 Liter. Dann können bis zu 18 Getränkekisten im Kofferraum gestapelt werden. Reicht das nicht aus, passen bei umgeklappten Rücksitzlehnen bis zur Fensterlinie 1.150 Liter hinein (aus Sicherheitsgründen empfohlen), bis zum Dach lassen sich 2.095 Liter verstauen.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die große Kofferraumklappe lässt sich zwar einfach öffnen, man muss dabei jedoch einen großen Schritt zurück machen, da die Klappe durch ihre Größe einen weiten Schwenkbereich hat. Steht sie offen, können Personen bis nur knapp 1,83 m Körpergröße aufrecht darunter stehen, und es muss auf die Gasdruckfedern geachtet werden, die seitlich etwas im Weg stehen.

⊕ Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format und eine große Kofferraumöffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 59 cm über dem Boden, dadurch muss das Gepäck beim Beladen nicht weit angehoben werden. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche fast auf gleicher Höhe mit der Ladekante liegt. Praktisch ist, dass man beim Shine die Heckscheibe serienmäßig separat öffnen kann. So kommt man bei voll beladenem Kofferraum beispielsweise an das Staufach am

⊕ Dank der leicht höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken. Ein automatisch abblendender Innenspiegel gehört beim Shine zum Serienumfang.

⊖ Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Objekte oder Kinder hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen - da ist die Rückfahrkamera eine sinnvolle Hilfe - leider ist sie für die zwei niedrigsten Ausstattungsvarianten nicht erhältlich.

Haltegriffe gibt es am Himmel, an den B-Säulen (für leichteres Einsteigen kleinerer Personen) fehlen diese aber.

Ent- und Verriegelt wird der Berlingo per Funkfernbedienung, ein schlüsselloses Zugangssystem ist optional erhältlich. Beim Aussteigen bzw. Aufschließen beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Ungünstig ist, dass die Schiebetüren im Anschlag nicht fest arretieren, sondern nur mittels Widerstand offen gehalten werden.



Mit 580 l Kofferraumvolumen spielt der Berlingo eine seiner Stärken aus.

Himmel, ohne befürchten zu müssen, dass beim Öffnen der Klappe etwas aus dem Kofferraum fällt.

Die Kofferraumabdeckung kann alternativ zur üblichen Position auch auf halber Kofferraumhöhe arretiert und mit maximal 25 kg belastet werden. Steht sie im Weg, findet sie platzsparend an der Rücksitzlehne eine dritte Position.

⊖ Die Schlaufe zum Herunterziehen der Klappe ist ungünstig, da man damit nicht genügend Kraft zum Schließen aufwenden kann - die Klappe muss immer von außen nachgedrückt werden, wobei die Hände schmutzig werden können. Zudem zeigt sich das Ladeabteil mit nur einer Lampe zu schwach beleuchtet.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank des Berlingo ist dreigeteilt klappbar. Damit man die Lehnen bei vollständig nach hinten geschobenen Vordersitzen aber umklappen kann, müssen die Kopfstützen abgezogen werden. Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat, abgesehen vom großen Staufach am Himmel, das mit 10 kg belastet werden kann, kaum Ablagen für Kleingut. Immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen und ein kleines Staufach in der rechten Seitenverkleidung. Für lange, sperrige Gegenstände oder zur Nutzung als Tischchen lässt sich der Beifahrersitz nach vorn klappen.

Zur Trennung des Innenraums vom Kofferraum ist ein Trennnetz optional erhältlich.

2,3 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Die Bedienung im Berlingo gibt wenig Rätsel auf, auch wenn der Funktionsumfang groß ist. Wie die meisten Hersteller bündeln auch die Franzosen fast alle Funktionen in einem Touchscreen. Dieser befindet sich oben auf der Mittelkonsole und ist dem Fahrer zugeneigt. Nach einer gewissen Eingewöhnung lässt sich das Infotainmentsystem recht einfach bedienen, auch wenn man bestimmte Funktionen etwas länger suchen muss. Immerhin: Zur Regelung der Lautstärke gibt es einen großen und gut greifbaren Drehknopf.

Kritik verdient allerdings das Klimaanlagebedienteil. Es ist zwar insgesamt nicht zu tief positioniert, aber so in die Armaturentafel integriert, dass es sich unterhalb der Lüftungsdüsen befindet und zusätzlich leicht nach unten geneigt ist. Dadurch liegt es nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers. Und anstatt Drehreglern gibt es zur Temperatureinstellung nur unbeleuchtete Wipp-Tasten.

Darüber hinaus sind manche Tasten ungünstig platziert. Die elektrische Kindersicherung beispielsweise befindet sich

2,3 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Shine hat der Berlingo ab Werk ein Radio, USB- und AUX-Anschluss sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung an Bord. Entsprechend der aktuellen Preisliste (Stand 10/2018) gehört nun auch digitaler Radioempfang zum Serienumfang. Zudem lassen sich Bedienoberflächen von Smartpho-

1,5 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen ist das Platzangebot beachtlich. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht für Personen bis zu zwei Metern aus - die Kopffreiheit reicht theoretisch sogar für Personen bis zu 2,35 m Körpergröße. In Verbindung mit der großen Innenbreite spiegeln sich die Messwerte auch subjektiv



Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet, bei den verwendeten Materialien befindet sich der Franzose allerdings auf Sparkurs. Die Bedienung ist weitgehend funktionell. Lediglich das Bedienteil der Klimaanlage ist ungünstig platziert und ergonomisch wenig gelungen.

schlecht einsehbar links vom Lenkrad und der Drehregler für die Sitzheizung ist direkt am Sitz. So kann der unbesetzte Beifahrersitz versehentlich beheizt werden, ohne dass der Fahrer dies mitbekommt. Zumindest so lange, bis die Sitzheizung beim Abstellen des Motors automatisch auch deaktiviert wird.

⊕ Das Lenkrad lässt sich an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Motor wird mit dem Schlüssel und nicht komfortabel per Taste gestartet. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, die Ablesbarkeit der Rundinstrumente ist aber nicht optimal, da die Ziffern teils überkopf dargestellt sind. Annehmlichkeiten wie ein Licht-/Regensensor, elektrische Fensterheber vorn und hinten sowie der serienmäßige Tempomat erleichtern den Fahreralltag. Der Bediensatellit für den Geschwindigkeitsregler und -begrenzer ist wenig ergonomisch hinter dem Lenkrad angebracht.

nes via Apple CarPlay, Android Auto und MirrorLink auf den Touchscreen spiegeln und das Telefon optional induktiv laden. Aufpreispflichtig ist aber nach wie vor das Navigationssystem, das Echtzeitverkehrsdaten liefert. Ein CD-Player kann ebenso käuflich erworben werden wie eine 230-V-Steckdose.

wieder, man hat ein großzügiges Raumgefühl. Dazu trägt zusätzlich das Panoramadach bei, auch wenn es durch das längs durch das Fahrzeug gehende Ablagefach darunter unterbrochen wird.

2,7 Raumangebot hinten

Die Fondsitze bieten ein befriedigendes Platzangebot. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond ebenfalls für Insassen bis zu einer Größe von rund 1,85 m aus. Das hohe Dach würde auch hinten deutlich größeren Personen ausreichend Kopffreiheit zur Verfügung stellen.

Das Raumgefühl ist auch im Fond angenehm, hier wird es aber deutlich stärker durch die Dachablage eingeschränkt - vor allem wenn man mittig sitzt.

2,1 Innenraum-Variabilität

Beim getesteten Modell lassen sich die Rücksitze einzeln nach vorn klappen, können aber weder längs verschoben noch ausgebaut werden. Optional werden zwei ausbaubare Einzelsitze für die dritte Sitzreihe angeboten. Diese sind aber nicht mit dem Multifunktionsdach Modutop kombinierbar.

⊕ Vorn wie hinten finden sich zahlreiche Ablagen. Es gibt sowohl Flaschen- als auch Becherhalter und ein etwas größeres Fach oberhalb der Windschutzscheibe. Gleiches gilt für den Fond. Hier gibt es neben Bodenfächern und ausklappbaren Tischen ebenso Türfächer, diese fallen aber klein aus.

3,1 KOMFORT

3,0 Federung

Im Vergleich zum Berlingo mit dem Dreizylinder-Ottomotor spricht die Federung des Hochdachkombis in der Dieselvariante etwas ausgewogener an. Die Grundcharakteristik mit weicher Abstimmung, die zu ausgeprägten Karosserieneigungen führt, ist geblieben, bei Einzelhindernissen und groben Un-



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

Darüber hinaus befindet sich unterhalb des Panoramadachs das Modutop-Multifunktionsdach. Im Wesentlichen ist es ein langes Staufach, das unterteilt werden kann und beleuchtet ist. Zudem ist das im Kofferraum am Himmel angebrachte Staufach über zwei Schiebeklappen auch vom Fond erreichbar. Für Familien nahezu ein Paradies, da sich viel Kleinkram unterbringen lässt und es zusätzlich einfach erreichbar ist.

3,7 Sitze

Die Einstellmöglichkeiten der Vordersitze sind überschaubar. Lediglich die Längseinstellung und Lehnenneigung sind bei beiden Sitzen anpassbar, der Fahrersitz ist zusätzlich in der Höhe einstellbar und besitzt darüber hinaus eine Lordosenstütze. Mittelarmlehnen finden sich hingegen wieder an beiden Vordersitzen. Störend ist, dass sich die Gurte in der Höhe nicht an Personen unterschiedlicher Statur anpassen lassen.

ebenheiten spricht die Federung aber nicht ganz so steifbeinig an. Zur Sänfte wird der BlueHDi zwar auch nicht, das Fahrzeug wirkt dadurch aber nicht ganz so nervös. Bei entsprechender Anregung neigt auch der Diesel-Testwagen einerseits zu leichtem Stuckern und andererseits zu leichtem Nachschwingen.

Die Vordersitze wecken aufgrund ihrer weichen Polsterung Erinnerungen an einen Sofasessel, bieten aber leider kaum Seitenhalt.

Auch die drei Einzelsitze der Rückbank sind zu weich gepolstert. Da sie zudem recht schmal ausfallen, ist die Sitzposition im Fond - zumindest für weite Strecken - nicht ausreichend bequem.

3,0 Innengeräusch

Der Berlingo ist zwar kein Leisetreter, besonders laut wird es im Innenraum aber auch nicht. Die Messung bei Tempo 130 ergibt 68,1 dB(A). Der Vierzylinder-Diesel bleibt die meiste Zeit akustisch unauffällig und wird erst oberhalb im oberen Drehzahlbe-

reich deutlich präsenter. Ansonsten dominieren die allgemeinen Fahrgeräusche wie Achspoltern oder Wummern auf schlechten Untergründen, vor allem aber Windgeräusche die Geräuschkulisse.

2,6 Klimatisierung

Ab der Ausstattung Feel hat der Berlingo serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Diese verfügt über drei verschiedene Automatik-Modi, die die Intensität der Lüftung beeinflussen. Während die Scheiben im Fond beim Shine serienmäßig getönt sind, gibt es Rollos für die Seitenscheiben optional. Für die kalten Tage ist gegen Aufpreis eine Sitzheizung für die erste Reihe sowie eine Standheizung zu haben.

Ein beheizbares Lenkrad gibt es aber nicht einmal gegen Aufpreis.

⊖ Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, nicht jedoch die Intensität eingestellt werden (Koppelung an Ausströmungsrichtung). Für die Fondinsassen gibt es weder mittig noch an den B-Säulen Luftdüsen.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der Vierzylinder-Dieselmotor weist einen Hubraum von 1,5 Liter auf und dank Turboaufladung werden ihm 130 PS entlockt. Sein maximales Drehmoment von 300 Nm liegt bei 1.750 Umdrehungen pro Minute an. Damit lässt sich der Berlingo stets ausreichend zügig bewegen. Die Höchstgeschwindigkeit von 186 km/h sollte für die meisten Lebenslagen ausreichen. Interessanter im Alltag sind die Durchzugswerte. Der simulierte

Überholvorgang von Tempo 60 auf 100 km/h ist nach 6,4 Sekunden (3. Gang) abgeschlossen. Während die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang auf gutem Niveau sind, zieht der Berlingo im sechsten Gang immerhin noch zufriedenstellend durch.

Nur beim Anfahren überzeugt der Hochdachkombi nicht gänzlich. Zwischen 15 und 30 km/h liegen knapp drei Sekunden.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Dieselmotor besitzt eine ordentliche Laufkultur. Der Motor schickt zwar vor allem bei niedrigen Drehzahlen (< 1.500 1/min) unter Last deutliche Vibrationen in den Innenraum, brummt in diesem Drehzahlbereich auch etwas und wird auch beim Ausdrehen (ab knapp 4.000 1/min) laut. Nutzt

man allerdings das praxisrelevante Drehzahlband dazwischen, kann man mit den Laufeigenschaften des Motors gut leben. Der Motor spricht unterhalb von rund 2.000 1/min etwas verhalten an, zieht dann aber kräftig und gleichmäßig durch.

2,7 Schaltung/Getriebe

Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich ordentlich einlegen und haken nur, wenn es etwas schneller gehen soll. Der Schalthebel ist aber nicht besonders präzise geführt, wodurch man ihn mit etwas Spiel durch die Gassen bewegt. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und synchronisiert, so kracht es nicht im Getriebe wenn der Gang schon eingelegt

wird, während das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt. Während das Anfahren beim Diesel gut klappt, kommt es bei höheren Gängen zum Rucken, wenn man schnell kuppelt.

⊕ Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig, das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Fahrdynamik ist nicht die Stärke des Hochdachkombis, der Berlingo schlägt sich zufriedenstellend. Der weich gefederte Citroën zeigt in schneller durchfahrenen Kurven viel Karosserieneigung - besonders hohe Kurvengeschwindigkeiten sind ohnehin nicht möglich. Bei nur einem Hauch von kritischem Fahrzustand fängt das ESP bereits das Regeln an und bremst den Berlingo stark ein.

Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Hochdachkombi zwar sicher, aber wenig dynamisch: Beim ersten starken Anlenken

verhärtet die Lenkung so stark, das ein Überlenken kaum möglich ist. Im Anschluss bremst das ESP den Wagen aus, sodass man problemlos wieder in die ursprüngliche Fahrspur lenken kann. Das Lenkungsverhärten fühlt sich für den Fahrer allerdings komisch und ungewohnt an, bringt im Ausweichtest aber was die Fahrsicherheit angeht keinen Nachteil.

3,0 Lenkung

Die Mittelstellung der Lenkung ist zwar sauber definiert und ordentlich erfühlbar, das Ansprechen aber verbesserungswürdig. Wählt man größere Lenkwinkel setzt der Berlingo den Lenkbefehl erst einmal in kräftige Karosseriebewegungen um. Die Präzision der Lenkung ginge in Ordnung, durch die magere Rückmeldung fällt es aber trotzdem schwer, eine schöne Linie zu fahren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man drei Lenkradumdrehungen.

2,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Berlingo nach durchschnittlich 36,3 m zum Stehen - ein durchschnittlicher Wert. Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremsanlage sind tadellos.

2,1 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Berlingo in der höchsten Ausstattungsvariante sehr gut ab. Schon das Basismodell ist mit einem Notbremssystem (autom. Bremsung bis 85 km/h) samt Kollisions- und Abstandswarner, Spurhalteassistent, Verkehrszeichenerkennung und Head-up-Display (ausfahrbare Scheibe im Armaturenbrett) sowie Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer umfangreich ausgestattet. Optional sind für den Shine darüber hinaus ein Totwinkelassistent sowie eine Müdigkeitserkennung erhältlich. Der standardmäßige Geschwindigkeitsbegrenzer kann durch eine Verkehrszeichenerkennung samt Tempopfehlung ergänzt werden. Erkennt die Kamera ein Limit, wird es dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt, durch Betätigen der entsprechenden Taste kann der Fahrer den Vorschlag übernehmen. Des Weiteren ist optional auch ein adaptiver Geschwindigkeitsregler erhältlich, der den Abstand zum Vorfahrenden automatisch einhält.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Im Crashtest (Stand 10/18) erreicht der zum Berlingo baugleiche und getestete Peugeot Rifter 91 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz.

Der Franzose hat Front-, Seiten- und Kopfairbags für die vorderen Passagiere an Bord, Seitenairbags für die Fondpassagiere oder ein Knieairbag für den Fahrer sind allerdings nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und haben einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf; auch große Personen mit knapp zwei Meter Größe werden gut geschützt. Hinten reichen die Kopfstützen nicht so weit, sie bieten nur Personen bis 1,75 m guten Schutz.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊕ Gegen Aufpreis ist die Citroën Connect Box erhältlich, die ein Notrufsystem beinhaltet. Nach einem Unfall (mit Airbagauslösung) wird automatisch eine Sprechverbindung

zum Fahrer hergestellt und bei Bedarf werden Rettungskräfte alarmiert. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.

1,7 Kindersicherheit

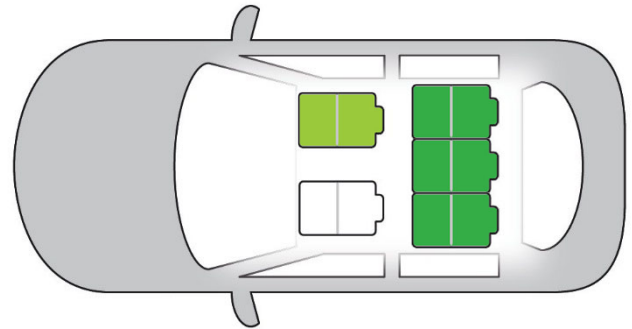
⊕ Bei der Kindersicherheit erhält der Hochdachkombi 81 Prozent der möglichen Punkte im Crashtest.

Zeitgleich können bis zu vier Kindersitze montiert werden, der Hersteller erlaubt auch auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen. Die Montage ist sowohl mit den Gurten als auch mit Isofix problemlos möglich. Nur bei Sitzen mit Stützfuß gibt es kleine Einschränkungen, da der Fuß nicht auf dem Bodenfachdeckel aufliegen darf. Als Lösung empfiehlt Citroën den Deckel zu entfernen und den Stützfuß unten im leeren Fach aufliegen zu lassen.

Praktisch ist, dass beim Shine die Kindersicherung der Fondtüren vom Fahrerplatz aus bedient werden kann. Auch angenehm ist der optional erhältliche zweite Innenspiegel, mit dem man die Kinder im Fond im Blick hat.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

4,0 Fußgängerschutz

⊕ Der Berlingo ist serienmäßig mit einem Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung ausgestattet. Damit sollte das Risiko eines Zusammenstoßes reduziert werden.

⊖ Im Fußgängerschutz schneidet der Hochdachkombi beim

EuroNCAP Crashtest mit nur 58 Prozent der möglichen Punkte ausreichend ab. Vor allem der Übergang von der Motorhaube zur Windschutzscheibe und die A-Säulen bergen ein hohes bis sehr hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

Absolut betrachtet schneidet der Berlingo BlueHDi 130 im Verbrauchskapitel nicht sonderlich gut ab. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch beträgt im Ecotest 5,8 Liter pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 184 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das für 22 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich.

Innerorts verbraucht der Diesel, auch dank des wirkungsvoll arbeitenden Start-Stopp-Systems 5,1 l/100 km. Außerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 5,2 l, auf der Autobahn genehmigt sich der Hochdachkombi aber recht hohe 7,3 l/100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Punkten kann der Berlingo BlueHDi im Schadstoffkapitel. Der Antrieb erfüllt die Euro 6d-TEMP-Abgasnorm und setzt auf eine Stickoxid-Reinigung mit SCR-Katalysator. Die NO_x-Reduktion gelingt damit sehr gut, nur auf der Autobahn, also unter hoher Last, steigen die Werte leicht an, was den Berlingo ein paar Pünktchen kostet. Insgesamt zeigt er sich aber sowohl

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

auf dem Prüfstand wie auch auf der Straße sauber, daher erhält er in diesem Kapitel 48 von 50 Punkten.

Zusammen mit Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 70 Zähler und damit vier von fünf Sternen.

1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Citroën setzt für den Berlingo mit dem 130 PS starken Turbodiesel in der höchsten Ausstattung Shine bereits einen Basispreis von 27.890 Euro an. Das ist für einen Wagen der unteren Mittelklasse recht viel, zumal sich der Berlingo an der ein oder anderen Stelle recht pragmatisch präsentiert. Andererseits wartet er mit zahlreichen Sicherheits- und Komfortausstattungen serienmäßig auf.

Während die Betriebs- und Versicherungskosten verhältnis-

mäßig gering ausfallen, zeigt sich die jährliche Steuer mit 256 Euro (nach WLTP) nicht besonders günstig.

Zum Service muss der Berlingo BlueHDi 130 alle 30.000 km oder 12 Monate. Somit ist das zeitliche Intervall nachteilig für Wenigfahrer. Citroën gibt für den Berlingo eine zweijährige Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	M PureTech 110 Stop&Start Start	M BlueHDi 100 Stop&Start Start	M BlueHDi 130 Stop&Start Feel
Aufbau/Türen	HKB/4	HKB/4	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1499	4/1499
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	75 (102)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	250/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	13,0	13,8	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	174	186
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 S	4,0 D	4,4 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	k.A.	k.A.	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/17	15/20/19	15/20/19
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	19.090	20.340	26.390

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,4/5,7 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	115/150 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,9 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.403/1.848/1.844 mm
Leergewicht/Zuladung	1.580/540 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	775/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	74/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Vigo

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3. Gang)	6,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,2/11,0/17,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.550 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 92H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Energy Saver
Wendekreis links/rechts	11,3/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,1/5,2/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	153 g/km (WTW* 184 g/km)
Reichweite	860 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.595/525 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	580/1.150/2.095 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	120 Euro	Werkstattkosten	75 Euro
Fixkosten	114 Euro	Wertverlust	315 Euro
Monatliche Gesamtkosten	624 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹	256 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/19		
Basispreis Berlingo M BlueHdi 130 Stop&Start Shine	27.890 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.08.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.240 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.948 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	300 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/400 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	500 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	400 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (im Paket)	250 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB (im Paket)	Serie/150 Euro/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (im Paket)	600 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 650 Euro
Metalllackierung	500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	2,7
Verarbeitung	3,7	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	2,7
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	3,0
Kofferraum-Volumen	0,7	Fahrstabilität	3,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	2,9
Innenraum	2,3	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	1,5	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	4,0
Innenraum-Variabilität	2,1	Umwelt/EcoTest	2,5
Komfort	3,1	Verbrauch/CO ₂	3,8
Federung	3,0	Schadstoffe	1,2
Sitze	3,7		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,6		

Stand: Januar 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand