



Citroën Berlingo M PureTech 110 Stop&Start Shine

Fünftüriger Hochdachkombi der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Citroën - douze points. Mit dem Berlingo hat Citroën ins Schwarze getroffen und bringt ein Fahrzeug auf den Markt, das seinem Anspruch als Familienfahrzeug gerecht wird. Citroën konzentriert sich aufs Wesentliche und macht den Berlingo in der getesteten Ausstattungsvariante praktisch, sicher und bodenständig.

Praktisch weil: Zwei Schiebetüren (samt elektrischer Fensterheber) sorgen für eine gute Zugänglichkeit des Fonds. Auf der Rückbank lassen sich drei (optional fünf mit 3. Sitzreihe) Kindersitze unterbringen. Es gibt zahlreiche Ablagen. Der Kofferraum ist groß genug um viel Kram unterzubringen und die Heckscheibe kann separat geöffnet werden. Parksensoren hinten sowie Rückfahrkamera sind Serie, ein Einparkassistent Option. Sicher weil: Ein Notbremssystem, ein Spurhalteassistent und eine Verkehrszeichenerkennung gehören zur Serienausstattung. Ein adaptiver Geschwindigkeitsregler ist ebenso optional erhältlich wie ein Totwinkelassistent. Die Fahreigenschaften sind alles andere als dynamisch, aber stets sicher.

Bodenständig weil: Die Verarbeitung stellt zufrieden, die Materialien sind aber einfach gehalten. Der Turbobenziner mit 110 PS ist kein Ausbund an Sportlichkeit, reicht aber stets für den Familienausflug. Der Berlingo federt nicht sänftenartig, strapaziert die Insassen aber auch nicht über Gebühr.

Zusammenfassend muss man sagen, dass Citroën für die Zielgruppe, die man mit dem Auto erreichen wollte, ein gelungenes Gesamtpaket geschnürt hat. Ja man muss auf Luxus verzichten, wer aber oft Kurzstrecke fährt, den Platz braucht und beim Fahrzeugkauf pragmatisch agiert, sollte sich mit dem Berlingo auseinandersetzen. Der Listenpreis von 24.640 Euro ist zwar nicht besonders niedrig, die umfangreiche Ausstattung relativiert ihn aber wieder etwas. **Konkurrenten:** u. a. Dacia Dokker, Fiat Doblò Kombi, Ford Tourneo Connect, Mercedes Citan Tourer, Opel Combo Life, Renault Kangoo, VW Caddy.

- +** viele praktische Ablagen, drei (bis fünf) Einzelsitze im Fond, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- hoher Kraftstoffverbrauch, billige Materialien, weiter Schwenkbereich der Heckklappe

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **1,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,2
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,2
	Langstrecke	3,1
	Transport	1,1
	Fahrspaß	3,7
	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

2,8 Alltagstauglichkeit

Der Berlingo schlägt sich im Alltag zufriedenstellend. Die zulässige Zuladung des Testwagens mit 520 kg reicht gut für vier Insassen samt Gepäck, auf der Reling dürfen bis zu 100 kg befördert werden. Mit einer Tankfüllung (60 l) kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs rund 820 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 nur 1.150 kg, ungebremste gar nur 600 kg wiegen.

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



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

Details wie die unverkleidete Sitzkonstruktion der Rückbank nicht. Die Materialauswahl überzeugt überdies kaum. Geschäumte Kunststoffe sucht man vergebens, so dass es hier und da bei Berührung auch mal knarzt - anscheinend war der Kostendruck hoch.

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

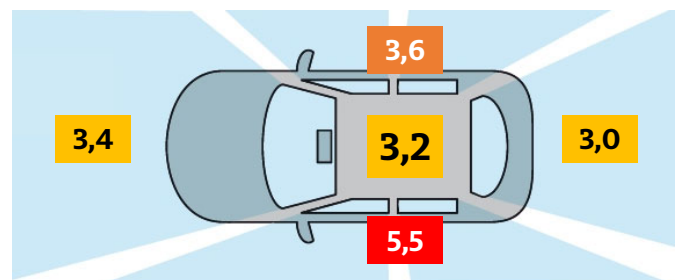
⊕ Praktisch sind die zwei Schiebetüren im Fond (ab Ausstattung Live), die den Platz zu den drei Einzelsitzen hinten freigeben.

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

ist ein Parkassistent erhältlich, der auf Wunsch dem Fahrer passende Lücken anzeigt und darüber hinaus das Fahrzeug hinein und bei Längslücken auch wieder heraus lenkt.

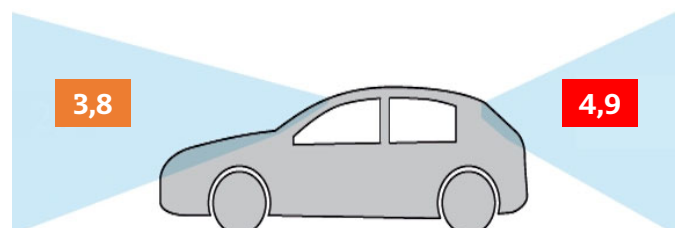
Rundumsicht

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.



Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Störend wirken sich die insgesamt breiten Dachsäulen aus, die vor allem aber den Blick nach schräg hinten stark einschränken.

Die Scheibenwaschanlage fällt mit in den Wischern integrierten 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.

2,1 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. Haltegriffe gibt es am Himmel, an den B-Säulen (für

⊕ 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.

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.

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 rund 1,80 m Körpergröße bequem 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 57 cm über dem Boden, dadurch muss die Ladung beim Beladen



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

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 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 allerdings 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 leicht nach unten geneigt und tiefer als die Lüftungsdüsen ist. Dadurch liegt es nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers. Und anstatt Drehreglern gibt es zur Temperatureinstellung nur Wipp-Tasten.

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



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

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.

Zudem lassen sich Bedienoberflächen von Smartphones via Apple CarPlay, Android Auto und MirrorLink auf den Touchscreen spiegeln und das Telefon optional induktiv

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

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 für Passagiere 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

laden. Entsprechend der Preisliste von Okt. 2018 gehört nun digitaler Radioempfang zum Serienumfang. Ein Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsdaten ist optional erhältlich. Ein CD-Player kann ebenso käuflich erworben werden wie eine 230-V-Steckdose.

die Messwerte auch subjektiv 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.



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

klein aus.

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.

3,2 KOMFORT

3,3 Federung

Der Feder-Dämpfer-Abstimmung des Berlingo fehlt es etwas an Feinschliff. Denn die Federung ist prinzipiell komfortabel abgestimmt, wodurch der Aufbau stark wankt, gleichzeitig spricht die Federung aber beispielsweise bei

Einzelhindernissen hölzern und stößig an. Dieses Verhalten zeigt der Citroën in allen Geschwindigkeitsbereichen. Aufgrund dieser Abstimmung dringen grobe Unebenheiten deutlich zu den Insassen durch, und dennoch tendiert

der Hochdachkombi bei entsprechender Anregung auch zum Nachschwingen. Insgesamt vermittelt das Fahrwerk kein verbindliches Fahrverhalten.

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.

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 knurrig arbeitende Dreizylinder ist zwar stets im Innenraum hörbar, sein Geräusch mischt

sich aber zwischen die allgemeinen Fahrgeräusche wie Achspoltern oder Wummern auf schlechten Untergründen. Maßgeblich tragen allerdings die Windgeräusche zur Geräuschkulisse bei höheren Geschwindigkeiten bei.

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 auch nicht optional.

⊖ 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.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Der 110 PS starke Turbobenziner sorgt im 1,5 t schweren Hochdachkombi für befriedigende Fahrleistungen. Während der Motor im 4. und 5. Gang noch mit guten Elastizitätswerten punktet, geht es im lang übersetzten sechsten Gang träger zur Sache. Den Zwischensprint von 60 auf 100

km/h absolviert der Citroën in 7,5 s, das ist ein durchschnittlicher Wert. Der Hochdachkombi beschleunigt tapfer bis zur Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h ordentlich durch, nur gelegentliche Rucke trüben das Bild.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder läuft merklich unrunder als ein Vierzylinder-Motor, belastet die Insassen aber nicht mit übermäßigen Vibrationen, außer der Motor wird unterhalb von 2.000 1/min betrieben. Der Dreizylinder besitzt insgesamt einen kernigen Motorlauf, er brummt oder dröhnt aber nicht über Gebühr.

Die Leistungsentfaltung kann nicht so recht überzeugen. Bei sehr niedrigen Touren noch kraftlos setzt das Drehmoment beim Beschleunigen aus dem Drehzahlkeller heraus erst bei circa 2.000 Touren ein. Nutzt man das volle Drehzahlband, so ruckt der Motor beim Beschleunigen auch gelegentlich.

3,0 Schaltung/Getriebe

Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist aufgrund des unpräzise geführten Schalthebels mit recht viel Spiel und der nur mäßigen Kupplungsdosierung keine Offenbarung. Die Handschaltung fühlt sich labbrig an und die Schaltwege sind lang. Mitunter hakt das Getriebe beim schnellen Schalten. Der Rückwärtsgang ist zwar gesichert, aber unsynchronisiert, legt man ihn etwas zu früh ein, kracht es im Getriebe. Beim Kuppeln kommt wenig Freude auf. Trotz Drehzahl-anhebung beim Anfahren, die das Anfahren erleichtert, braucht es Gefühl beim Kuppeln, da es sonst ruckt. Auch

bei höheren Gängen kommt es zum Rucken, wenn man die Kupplung nicht feinfühlig bedient.

Die Anschlüsse der sechs Gänge passen soweit, zugunsten der Fahrleistungen ist das Getriebe tendenziell aber eher kurz übersetzt. Auf der Autobahn dreht der Motor im höchsten Gang bei Richtgeschwindigkeit mit 3.000 Touren.

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

2,9 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 Karosserie-

bewegungen 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.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Berlingo nach durchschnittlich 36 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 Tempoempfehlung 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 Vorausfahrenden automatisch einhält.







2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Im Crashtest (Stand 10/2018) 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.

⊕ 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.

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
	Querverkehrerkennung 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/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,0 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 eine kleine Einschränkung, 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.

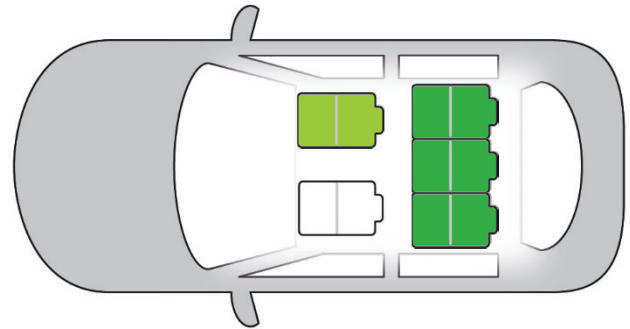
Praktisch ist, dass beim Shine die Kindersicherung der Fondtüren vom Fahrerplatz aus bedient werden kann. Auch angenehm ist der optional erhältliche zweite Innenspiegel, mit dem man die Kinder im Fond im Blick hat.

4,0 Fußgängerschutz

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

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)

⊖ 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.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der Berlingo PureTech 110 auf eine CO₂-Bilanz von 201 g/km. Dafür bekommt der Hochdachkombi nur 16 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel. Der Testverbrauch beträgt hohe 7,3 l/100 km. Im Stadtverkehr genehmigt sich der Franzose trotz Start-Stopp-System 7,0 l und bei Überlandfahrten 6,6 l/100 km. Auf der Autobahn, wo sich die Fahrwiderstände stärker auswirken, liegt der Verbrauch bei hohen 8,8 l/100 km.

1,1 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel schneidet der Berlingo sehr gut ab und kommt auf 49 von 50 Punkten. Sowohl die CO-Emissionen, oftmals eine Schwäche von Turbodirekteinspritzern, als auch die Partikel (dank Filter) liegen in allen Messzyklen auf niedrigem Niveau. Insgesamt sammelt der Berlingo PureTech 110 somit 65 Punkte, was drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest entspricht.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Citroën verlangt für den Berlingo mit dem 110 PS starken Topbenziner in der höchsten Ausstattung Shine 24.640 Euro. Das ist zwar nicht besonders günstig, doch bietet der Hochdachkombi dafür nicht nur viel Platz, sondern auch Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, Licht- und Regensensor, Radio samt USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und einen Geschwindigkeitsregler.

Die Unterhaltskosten sind recht niedrig, was neben der

geringen Kfz-Steuer in Höhe von 72 Euro pro Jahr (nach NEFZ) auch an den günstigen Versicherungseinstufungen liegt.

Zum Service muss der Berlingo alle 25.000 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
CO2 [g/km] lt. Hersteller	125	106	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/17	15/20/19	15/20/19
Steuer pro Jahr [Euro]	84	164	182
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	530	506	578
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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	81 kW/110 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Verbrauch pro 100 km	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	125 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,9 m ² /0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.403/1.848/1.844 mm
Leergewicht/Zuladung	1.506/534 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	775/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.150 kg
Stützlast/Dachlast	74/100 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Vigo

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,1/11,8/16,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 92H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Energy Saver
Wendekreis links/rechts	11,3/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	7,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,0/6,6/8,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	171 g/km (WTW* 201 g/km)
Reichweite	820 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.520/520 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	580/1.150/2.095 l

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

Betriebskosten	117 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	91 Euro	Wertverlust	298 Euro
Monatliche Gesamtkosten	586 Euro		
Steuer pro Jahr	72 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/17		
Basispreis Berlingo M PureTech 110 Stop&Start Shine	24.640 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	27.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.850 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 01.09.2016 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.

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/-/Serie/600 Euro°
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 600 Euro
Metalliclackierung	500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: September 2018

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