



## Citroën Berlingo Kastenwagen HDi 90 FAP Niveau B

# Platzhirsch mit Facelift

**Citroën hat den Berlingo einem leichten Facelift unterzogen. Wir fuhrten einen Kastenwagen mit Niveau B und trotzten dabei Regen und dem Gestühl.**

**Solide verarbeitet mit guten Verbrauchswerten: der modifizierte Citroën Berlingo Kastenwagen**

Wenn der Citroën Berlingo eine Modellpflege erhält, ist das immer ein Grund, diese näher unter die Lupe zu nehmen. Ist der Franzose doch schließlich sozusagen der Vater aller Hochdachkombis, der 1996 diese Fahrzeugklasse begründet hat. Seit 2008 ist der Berlingo II nun auf dem Markt, gewisse Modifizierungen waren nun an der Zeit. Auffälligstes neues Kennzeichen ist die Frontpartie mit dem etwas breiter und voluminöser gewordenen Kühlergrill. Damit wird Platz geschaffen für den akzentuierten Doppelscheinwerfer der Marke, den man beispielsweise in gleicher Form beim ebenfalls modifizierten größeren Bruder Jumpy findet. Er zieht sich bis unter die Scheinwerfer. Diese haben ihre Form behalten, sind aber in ihren Funktionen neu aufgeteilt. Die Blinker befinden sich jetzt im seitlichen Teil des Scheinwerferblocks und werden durch blaue Segmente stärker in Szene gesetzt. Die

### Sortimo sorgt für Ordnung im Laderaum

Lufteinlässe der Frontschürze wurden erweitert, wodurch das Fahrzeug von vorne kräftiger wirkt. Auch das Design der Außenspiegel hat Citroën im Sinne einer verbesserten Aerodynamik und damit der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs verändert. Am Heck fällt vor allem das große, neue Markenlogo auf. Insgesamt haben die Franzosen damit die Markensprache ihrer leichten Nutzfahrzeugbaureihen geschärft. Weltbewegend ist dies aber nicht – niemand dreht sich auf der Straße deswegen nach dem Hochdachkombi um. Wichtiger ist da schon das Leistungsportfolio des modifizierten Berlingo. So war unser Testwagen mit der neuen Werkstatteinrichtung Globelyst M von Sortimo ausgestattet, geeignet vor allem für Handwerksbetriebe. Linksseitig befand sich ein per Verzurrsystem befestigtes Gestell, das u. a. zwei Fachbodenwannen mit drei Trennblechen und Antirutschmatte aufwies. Auf der rechten Fahrzeugseite war ein weite-

res Regal mit zwei Schubladen sowie einem Fachboden mit vier Schubboxen inklusive Sichtfenstern angebracht. Insgesamt schlägt das Sortimo-System inklusive praktischer Boxen und Fächer mit einem Aufpreis von 1.343,75 € zu Buche. Es lässt sich wie beim Testwagen ergänzen durch Heckverglasung, Heckscheibenheizung und -wischer (249,90 €). Die Mehrkosten lohnen sich, denn aufgrund der Sortimo-Gestelle ist das Vollladen des Kastenwagens sowieso nicht üblich, so dass der zusätzliche Blick nach hinten durch das Heckfenster gerade beim Einparken hilfreich ist. Ohne Handwerker-ausstattung kommt der Berlingo in L1 auf ein Laderaumvolumen von 3,3 m<sup>3</sup>. So können

beispielsweise zwei Europaletten nach Öffnen der asymmetrischen Hecktüren oder der rechtsseitigen, zur Serienausstattung zählenden Schiebetür verladen werden. Ob die 297,50 € teure Auflastung um 225 kg bei einem Handwerkerauto mit Regalsystem nun wirklich notwendig ist, bleibt dahingestellt. Bei einem Volumentransporter ist sie auf jeden Fall dringend anzuraten. Auf jeden Fall erhöhte sie die Nutzlast unseres Testwagens auf brauchbare 730 kg – nicht schlecht für einen solchen kleinen Flitzer. An weiteren Sonderausstattungen besaß er das Citroën-„Komfort-Paket“ mit manueller Klimaanlage und „Sichtpaket“ für 1.249,50 €. Letzteres umfasst automatische Fahrlichteinschaltung,

### Messdaten

#### Citroën Berlingo HDi 90 FAP

	Ø-Verbrauch	Ø-Geschwindigkeit
Autobahn (107,4 km)	6,29 l/100 km	110,15 km/h
Landstraße (122,3 km)	8,25 l/100 km	61,41 km/h
<b>Gesamt (229,7 km)</b>	<b>7,34 l/100 km</b>	<b>77,43 km/h</b>

Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht, Sonnenschutz an der Windschutzscheibe und Scheibenwischer mit Regensensor, der übrigens tadellos reagierte und auf der mitunter regenreichen Testfahrt sein Können demonstrieren konnte. Das Radio (476 €) mit CD-Fach und MP3-Funktion sowie Bordcomputer und einem wirklich mehr als akzeptablen Sound (für ein Nutzfahrzeug) über die Boxen und die halbhohe Trennwand (214,20 €) mit Gitter und Durchreiche vervollkommen das Sonderausstattungs-paket unseres Testwagens für insgesamt 3 830,85 €. Sein Gesamtpreis betrug damit 22 275,85 € bei einem Grundpreis von 18 445 €. Insgesamt zeigte sich der Citroën Berlingo sehr gut verarbeitet. Aufbau sowie Sortimo-Regale sind verwindungssteif und erzeugen daher kaum Geräusche. Überhaupt ist es im Cockpit auch bei höherem Fahrzeugtempo relativ leise – kein Windgeräusch stört, nur das Summen der abrollenden Reifen und der sanft wummernde Motor sind moderat zu vernehmen. Dafür sorgt

### Der Spritverbrauch ist mit 7,39 l/100 km moderat

auch das souveräne Fahrwerk, das den Wagen satt auf der Straße liegen lässt und Spurrillen oder Querfugen locker bewältigt. Die Top-Motorisierung mit 90 PS – mehr ist leider nicht drin, es sei denn man greift zum 98 PS starken Benziner – ist bei halber Beladung wie auf unserer Testfahrt nicht unbedingt spritzig zu nennen, aber in den meisten Fahrsituationen als ausreichend zu bezeichnen, wenn auch etwas antrittsschwach. Außerdem mag das Aggregat untertouriges Fahren gar nicht und zeigt sich ein wenig zäh im 5. Gang. Dafür punkten der Antriebsstrang und das leicht verbesserte Aerodynamikpaket beim Verbrauch. Mit 7,39 l/100 km erwies sich dieser als zurückhaltend. Vor allem der geringe Durst des Triebwerks auf der Autobahnnetappe wusste mit 6,29 l/100 km zu gefallen – angesichts der teilweise als Starkregen vom Himmel fallenden Wassermassen auf der A 48-Strecke ein besonders hervorzuhebender Wert. Aufgrund des schlechten Wetters war allerdings das Durchschnittstempo mit 110 km/h auch relativ nied-

## Technische Daten Citroën Berlingo Kastenwagen HDi 90

Motor	
Antrieb	1,56-l-Reihenvierzylinder mit Common-Rail-Direkteinspritzung, Turbolader, Oxidationskat, FAP, EGR und OBD, Euro 5
Bohrung/Hub (mm)	75/88,3
Hubraum (cm³)	1 560
Nennleistung (kW/PS bei min⁻¹)	66/90 bei 4 000
Max. Drehmoment (Nm bei min⁻¹)	215 bei 1 500
Maße und Gewichte	
Länge/Breite/Höhe (in mm)	4 380/1 810/1 862
Radstand (in mm)	2 728
Laderaumvolumen (in m³)	3,3
Leergewicht (in kg)	1 440
Zul. GG (in kg)	2 170
Testgewicht (in kg)	1 810 (50% Beladung)
Nutzlast (in kg)	730
Zul. Achslast (v/h in kg)	1 110/1 230

rig. Mit der relativ stark ansteigenden Drehzahlkurve bei höheren Geschwindigkeiten – Höchsttempo ist laut Hersteller 160 km/h – dürfte somit auch der Verbrauch deutlich ansteigen. Eile mit Weile sei dem Berlingo-Fahrer daher angeraten. Im ergonomisch gestalteten Cockpit mit der nützlichen Zusatzanzeige in der Mittelkonsole und den zahlreichen Ablagen wie dem Mittelfach oder den Fächern oberhalb des Lenkrads oder am Dachhimmel gestaltet sich der Aufenthalt im Innern eigentlich recht angenehm. Wenn da nicht das viel zu weiche Gestühl wäre, das gerade auf längeren Fahrten für einige Rückenpein sorgen dürfte. Fachmedien wie der **güterverkehr** kritisieren diesen Hang zur scheinbar angenehmen weichen Polsterung bereits seit Jahren, die Botschaft ist allerdings weiterhin noch nicht bei den französischen Herstellern angekommen. Minuspunkte gibt es auch für die mäßig übersichtlichen, neuen Außenspie-

gel und das Plastikdekors im Cockpit. Da hilft es auch wenig, wenn man mit Oberflächen in Karbonoptik den Innenraum versucht hat aufzuhübschen. Denn gerade die Mittelkonsole ohne Karbonanstrich wirkt dadurch wie ein Fremdkörper im Armaturenbrett. Bei aller Kritik im Detail: Insgesamt wusste der modifizierte Berlingo zu gefallen und ist weiterhin einer der Platzhirsche im Hochdachkombisegment.

Claus Bünnagel



Viel Plastik, wenn auch teilweise in Karbonoptik, dominiert das Cockpit

**ARNOLD**  
Verladesysteme

Besser mit System

Gebäude-Rammschutz  
Pufferungen

Withauweg 9 · D-70439 Stuttgart  
Fon 0711-88 79 63-0 · Fax 0711-81 42 83  
www.arnold-verladesysteme.de