

Adrette Erscheinung: Der Citroën Berlingo tritt breitschultrig und selbstbewusst mit großem Doppelwinkel auf.



Citroën Berlingo

Nase vorn

Der stämmige Franzose mit der langen Nase ist erwachsen geworden und benimmt sich beim Fahren ausgesprochen kultiviert.

Der Frachtraum schluckt reichlich Ladung, doch ohne Auflastung ist die Ragfähigkeit viel zu gering.



Aus Kindern werden Leute. Und aus der ersten Generation der Lieferwagen richtige Autos. Wie weggeblasen ist der etwas verhuschte Charme der ersten Lieferwagen-Generation mit eigenständiger Karosserie, die der Citroën Berlingo einst begründet hatte. Die neue Generation fährt selbstbewusst breitspurig vor, mit Chromstreifen auf dem Grill und breit ausgestellten Radläufen. Die kraftvolle Form steht für einen erwachsenen Van, keinen schmalen Lieferwagen-Hänfling. Der neue Berlingo ist gereift und erwachsen.

Er ging auf diesem Weg kräftig in die Breite und in die Länge. Wer ein besonders kompaktes Format sucht, greift jetzt zum kleinen Nemo. Oder wächst zusammen mit dem stämmigen Berlingo. Der fährt wie sein Vorgänger rundum gut geschützt mit breiten Kunststoffplanken vor, hat dazu kräftige Türgriffe bekommen – alles ist weniger zart und filigran als bei

seinem Ahnen. Der Laderaum indes hat gar nicht so viel zugelegt wie erwartet – das Längenwachstum steckt vor allem in der weit vorstehenden Nase des Berlingo. Doch mit 3,3 m³ Volumen ist der Frachtraum nicht von schlechten Eltern. Wer exakt zirkelt, bringt jetzt sogar eine Palette quer unter, sie passt mit hoher Ladung allerdings kaum durch die oben schmal zulaufenden Hecktüren. Ansonsten lässt sich der Franzose mühelos beladen, die asymmetrischen Hecktüren öffnen per Tastendruck am Scharnier auf 180 Grad. Gönnen sollte man sich die Schiebetür auf der rechten Seite, in der empfehlenswerten Ausgabe Berlingo „B“ mit gehobener Ausstattung ist sie serienmäßig an Bord. Die Öffnung ist vergleichsweise üppig, wenn auch zu Lasten der Vordertüren, wie der Fahrer beim Ein- und Aussteigen bemerkt. Und Vorsicht beim Öffnen der optionalen Schiebetür links: Sie gerät mit dem aufgeklappten Tankdeckel in Konflikt.

Wer sehr exakt zirkelt, bringt im Berlingo jetzt sogar eine Palette quer unter.

Obacht auch beim Packen: Wer bei den Extras großzügig zugreift, erhöht das Leergewicht des Berlingo auf mehr als 1,5 t. Steigt dann ein kräftig gebauter Fahrer ein, bleiben kaum mehr als 300 kg Nutzlast – viel zu wenig. Der Griff zur aufgelasteten Ausgabe – plus 225 kg – ist deshalb unerlässlich. Trotz des soliden Gewichts irritieren mit schepperndem Geräusch schließende Vordertüren; auch kennt die Karosserie beim Modell mit zwei Schiebetüren Verwindungsgeräusche – viele große Öffnungen destabilisieren eine Karosserie. Abgesehen davon erfreut der Berlingo mit Nettigkeiten: Die Zurrösen hinterlassen einen festen Eindruck, ein Fach in der rechten Hecktür nimmt Gurte oder Handschuhe auf, dazu gibt's eine fest installierte Taschenlampe.

Längst bewährt hat sich bei Lieferwagen die Erweiterung des Frachtabteils durch einen Klappsitz auf der Beifahrerseite. Citroën treibt hier den Erfindungsreich-



Einfache Details machen den ganzen Unterschied.

● DETAIL NR. 17 :
Das Bumper-Heck von Chereau ist eine Exklusivität, mit der unsere Fahrgestelle ausgerüstet sind und die Ihr Fahrzeug beim Andocken hundertprozentig schützt ... ein Detail.



DIE KLEINEN UNTERSCHIEDE MACHEN DIE GROßEN MARKEN





Wir
sind die
Mutter der
Sandwichplatten.
Keep cool mit
COOL ONE

Der optimale Aufbau für den temperaturgeführten Transport von Ackermann. Für alle Einsatzbereiche von -20° C bis +12°C.



ACKERMANN FAHRZEUGBAU GmbH
Hans-Böckler Straße 4 · 34466 Wolfhagen
Telefon 056 92/6 09 -0 · Fax 056 92/6 09 -39
www.ackermannnet.com



Einfache Erweiterung der Hecktüren auf 180 Grad Öffnungsweite, Ablagefach in der Flügeltür

tum sogar auf die Spitze: Ruckzuck verschwindet der Sitz mit zwei Handgriffen im Fußraum. Schnell den rechten Teil der optionalen Trennwand entfernt, schon lassen sich lange Gegenstände einladen. Sogar mit Überlänge: Die linke Heckflügeltür lässt sich dank zusätzlicher Verriegelung auch bei offener rechter Tür fixieren, her mit überstehender Ladung. Jedoch sollte der Fahrer zuvor den rechten Teil des Cockpits abdecken, das mangels Schutz schnell verschrammt.

Der Beifahrersitz kann noch mehr: Alternativ lässt sich die Sitzfläche hochstellen, ein Fall für sperrige Gegenstände, wenn auch ohne Sicherung. Zur „B“-Version des Berlingo gehört gar ein Doppelsitz. Der innere Platz ist mangels Fußraum und Innenbreite nur sehr schlanken Zeitgenossen auf Kurzstrecken zuzumu-

ten, doch mit verstellbarer Kopfstütze und Dreipunktgurt hat Citroën ihn voll ausgestattet. Bleibt der Sitz leer, geht's wieder mit der Vielnutzung los: Lehne herunterklappen – schon steht ein Tisch fürs Pausenbrot zur Verfügung. Sitzfläche hochklappen – prompt öffnen sich gut versteckte Ablagen im Untergrund. Angesichts dieser Vielseitigkeit macht's kaum etwas aus, dass der Handbremshebel zwischen den Vordersitzen fast eingeklemmt ist.

Wäre nicht die eingeschränkte Längsverstellung, gäb's auch gegen den Fahrerplatz nichts einzuwenden. Seine Lehne ist gut konturiert und vermittelt viel Seitenhalt, die Sitzfläche ist von angenehmer Polsterung. Die Armaturen hat Citroën übersichtlich gestaltet, die Bedienung ist schnell im Griff. Gespart hat Citroën an

MESSWERTE CITROËN BERLINGO HDI 90	
Beschleunigung	
0–50 km/h5,1 s
0–80 km/h12,2 s
0–100 km/h18,5 s
Elastizität	
60–80 km/h (IV/V) 5,3/7,4 s
60–100 km/h (IV/V) 11,7/15,6 s
Höchstgeschwindigkeit 160 km/h	
Innengeräusche	
Stand/50 km/h54/62 db(A)
80/100/120 km/h66/70/72 db(A)
Kraftstoffverbrauch	
Teststrecke beladen6,5 l/100 km
Testverbrauch min/max4,7/7,9 l/100 km

Der gepflegte Diesel ist kein Temperamentsbolzen, aber ein genügsamer Mitarbeiter.





**Die Proportionen sind ungewöhnlich:
Keck reckt der Berlingo seine flache und lange Nase.**

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge gesamt	4.380 mm
Breite gesamt	1.810 mm
Höhe gesamt	1.801 mm
Radstand	2.728 mm
Wendekreis re/li	11,72/11,32 m

Höhe/Breite

Schiebetür	1.100/640-737 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.148/1.230 mm
Laderaum über Fahrbahn	584 mm

Laderaum

(L/B/H)	1.800-3.000/1.620/1.200 mm
Breite zw. den Radkästen	1.230 mm
Ladevolumen	3,3-3,7 m ³
Spurweite vorn/hinten	1.505/1.554 mm
Leergewicht Testwagen	1.560 kg
Nutzlast	420 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1.980 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.080/1.050 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	1.125 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.105 kg

Kleinigkeiten, etwa an Tasten für Fensterheber in den Türen. Sie versammeln sich wenig griffgünstig zentral in der Mittelkonsole. Die Taste für die heizbare Heckscheibe ist beim verblechten Kastenwagen ebenso überflüssig wie der Innenspiegel. Und wer Luxusextras wie Geschwindigkeitsregler und Radiofernbedienung ordert, verheddert sich ab und zu zwischen vier überfrachteten Lenkstockhebeln – manchmal wäre weniger auch mehr.

Für Ablagen gilt dies nicht: große und kleine Türfächer, eine Schublade unter dem Fahrersitz, das unterteilte Hand-

schuhfach, Raum für Kleinteile, ein abgedecktes Fach vor den Instrumenten, dazu die flache Dachgalerie – hier bringt jeder seine Habseligkeiten unter.

Von Top-Qualität sind die Bremsen, der Berlingo steht wie eine Eins.

Der kraftvolle äußere Auftritt des Berlingo spiegelt sich in seinem Fahrverhalten wider. Leer wie beladen liegt der Berlingo satt auf der Straße, ist auch durch gewagte Manöver kaum aus der

Ruhe zu bringen. Ohne Fracht an Bord zeigt er erstaunlichen Komfort. Und wenn die Hinterachse beladen sichtbar in die Knie geht, dann ist das eine reine Äußerlichkeit und lässt nicht auf Überforderung schließen. Von herausragender Qualität sind gar die Bremsen – der Berlingo steht wie eine eins, auch nach zehn Vollbremsungen in Folge. Hut ab, besser schnitt bisher keiner seiner Liga ab.

Zu den Schattenseiten des Fahrwerks gehören Polter- und Abrollgeräusche, auch stört die gefühllose Lenkung. Und der weite Wendekreis: Im kompakten

STA

Die Spezialisten für Silo- und Tankfahrzeug-Reparaturen

FFB



Unser Service-Angebot:

Reparaturen aller Fabrikate · Erstellung von Fachgutachten · Instandsetzung von Unfallschäden-Großschäden · kompetente Unterstützung bei der Schadensabwicklung · Bremsdienst SP, TÜV/DEKRA-Abnahme · Druckbehälterprüfung und Abnahmen in unserem Hause · Instandsetzungen an Fahrgestellrahmen, Achsen, Aggregaten Aufbau und Reparaturen von Kompressor- und Hydraulikanlagen · Ersatzteilservice und Versand

Service WEST

STA Silo- und Tankanhänger-Service GmbH
Carl-Peschken-Straße 8 · D-47441 Moers
Tel. +49 (0) 2841 / 17 91 0 · Fax +49 (0) 2841 / 17 91 17

Service SÜDWEST

STA Silo- und Tankanhänger-Service GmbH
Industriegebiet Böllinger Höfe
Wannenäckerstraße 27 · D-74078 Heilbronn
Tel. +49 (0) 7131 / 21 617 · Fax +49 (0) 7131 / 21 868

Service SÜD

STA Silo- und Tankanhänger-Service GmbH
Otto-Lilienthal-Ring 16 · D-85622 Feldkirchen
Tel. + 49 (0) 89 / 90 310 610 · Fax + 49 (0) 89 / 90 431 15

Weitere STA Servicestützpunkte unter
www.feldbinder.com

STA Silo- und Tankanhänger-Service GmbH

TECHNISCHE DATEN

Antriebsstrang:

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik; elektronische Steuerung; zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder; Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 75/88,3 mm, Hubraum 1.560 cm³, Leistung 66 kW (90 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 215 Nm bei 1.750/min

Antrieb: mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe mit Joystick-Schaltung, Übersetzungen 3,46/1,87/1,16/0,82/0,66, Übersetzung Antriebsachse 4,29, R.-Gang 3,33; Antrieb auf die Vorderräder

Fahrwerk:

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreieckslenkern, Stabilisator; hinten Torsionslenkerachse, Schraubenfedern, Stabilisator; vorn und hinten Teleskop-Stoßdämpfer, Reifen 195/65 R 15 auf Rädern 6 1/2 Jx15; Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung

Bremsen: vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Durchmesser 283 mm, hinten 268 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, Bremsassistent; auf Wunsch Elektronisches Stabilitätsprogramm und Antriebsschlupfregelung; mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Füllmengen:

Tankinhalt: 60 l, Motoröl mit Filter: 3,75 l

Elektrik:

Batterie 12 Volt 75 Ah
Lichtmaschine 150 A

Wartung/Garantie:

Wartung: Ölwechsel-Intervall alle 20.000 km/Jahr
Garantie: zwei Jahre Garantie, zwei Jahre Mobilitätsgarantie

Preis:

Citroën Berlingo Kastenwagen HDi90, "Niveau B", 66 kW (90 PS) 14.350 Euro*
*ohne Mehrwertsteuer



Rechter Beifahrersitz als stabile Verlängerung des Frachtabteils, mittlerer Platz mit Staufach



Fahrer mit schlanker Doppelsitzbank, mittlerer Platz als Tisch

Citroën wird nicht flink gedreht, hier werden raumgreifende Wendemanöver eingeleitet. Irritierend beim Manövrieren auf engstem Raum ist die vergleichsweise tiefe Sitzposition und die damit einhergehende Unübersichtlichkeit der Karosserie – die Nasenspitze des Berlingo ist nur zu erahnen. Und da den Außenspiegeln ein Weitwinkelglas fehlt, erschließt sich die Nützlichkeit der schützenden Rundum-Bepankung des Berlingo. Ohnehin ist der Citroën gut gesichert, etwa durch ein vollwertiges Reserverad.

Mit dem Komfort des Fahrwerks harmonisiert bestens der geschmeidige Diesel, bekannt schon aus dem Vorgängermodell. In der stärkeren Ausgabe mit 66 kW (90 PS) beweist er ausgeprägte Elastizität und Laufruhe, zieht mit seinen maximal 215 Nm kultiviert aus niedrigsten Drehzahlen. Dass ihm die Drehfreude abgeht – geschenkt, das Triebwerk überzeugt lieber mit praxisgerechten Steherqualitäten. Außer beim Ölwechsel

– der Intervall ist mit 20.000 km, alternativ einem Jahr, etwas knapp geraten.

Besonderes Temperament zeigt der gewichtige Berlingo allerdings nicht, hat er doch im Vergleich zum Vormodell stattliche 200 kg zugelegt. Eher bedächtig nimmt der Citroën deshalb Fahrt auf, überzeugt auch während der Elastizitätsmessungen mehr durch gepflegtes Auftreten als durch Tempo.

Unter diesen Voraussetzungen überrascht der ausgesprochen günstige Testverbrauch: 6,5 l/100 km, wie immer normiert gefahren auf der anspruchsvollen Redaktionsstrecke mit Vollgasanteil – chapeau. Selbst bei schneller Autobahnfahrt steigt der Dieselkonsum nicht über 8 l. Mit diesen Werten passt der Berlingo HDi prächtig in die Zeit teuren Sprits. Angesichts seines nicht ganz niedrigen Einstandspreises von netto 14.350 Euro mit dem gediegenen Dieselmotor steht ihm dies gut. Aus Kindern werden eben Leute – auch beim Preis.

RANDOLF UNRUH



Schnell und bequem – Sicher mit System. Ihr Partner für Ladungssicherung.

Ein System für viele Aufgaben.

AJS – Formschluss mit wenigen Handgriffen:

Das neuartige Zurrlattensystem AJS bietet Ihnen vielfältige Möglichkeiten zur Ladungssicherung. In Kombination mit Sperrbalken oder Zurrgurten ist eine formschlüssige Ladungssicherung sicher und schnell gewährleistet.



Die Vorteile des AJS:

- einfache Nachrüstung
- 17 to. bzw. 27 to. Ladung geprüft nach DEKRA-Zertifizierung VDI 2700 ff. (DEKRA-zertifiziert)
- zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten
- kostengünstige Alternative zu herkömmlichen Alu-Zurrlatten



allsafe JUNGFALK GmbH & Co. KG · Tel. +49 (0)7733 5002-0 · www.allsafe-group.com