

Berlingo findet Partner

Bei den Lieferwagen der PSA-Gruppe ist die Partnersuche ganz einfach, jedenfalls für den Citroën Berlingo und neuerdings den Opel Combo. Ergebnis ist eine *ménage à trois*, eine Dreiecksbeziehung der besonderen Art.



Berlingo sucht und findet Partner. Der neue Opel Combo Cargo vervollständigt das Trio.

Künstliche Asphalt Hindernisse in französischen Ortschaften als gnadenlose Tempobegrenzung, ein teilbeladener Lieferwagen mit komfortabler Federung, ein überraschter Fahrer – alles zusammen ergibt ein weiteres spannendes Dreiecksverhältnis. Denn wer die brachialen Hügel allzu forsch angeht, der spürt ihre wahrhaft durchschlagende Wirkung.

Die sanften Citroën Berlingo und Peugeot Partner sind eher Gleiter, sie bügeln ruppige Landstraßen faltenlos glatt und greifen somit französische Traditionen auf – sorry Opel. Im Vergleich zu den meist rauerer Wettbewerbern wirken sie wie wahre Asphalt schmeichler. Akzeptiert, wer fest anpackt, der darf sich auf der Straße auch mal weich wiegen lassen. Auch wenn's dann an Kurvengier mangelt. Muss man im Lieferwagen aber nicht unbedingt haben, im nächsten Ort warten ohnehin wieder die vertrackten Hindernisse. Deren kräftige Schrammen zeigen, dass sich hier schon mancher Dynamiker verschätzt hat.

Raffinierte Ideen

Das Fahrwerk aber steht ohnehin nicht an erster Stelle der Wunschliste, wenn

im ein neuer Lieferwagen an den Start gehen soll. Berlingo und Partner bringen für diese Rolle einiges mit, zum Beispiel ein Programm aus zwei Längen von 4,40 und 4,75 m, zwei unterschiedlichen Radständen, zwei Gewichtsklassen mit rund 2,0 und 2,3 t zGG, und die Karosserievarianten Kastenwagen sowie Doppelkabine. Vorkonfigurierte Modelle wie Berlingo Worker und Partner Grip für Stiefelträger oder Berlingo Driver und Peugeot Asphalt für Vielfahrer vereinfachen die Auswahl

(siehe Kasten). Und dann trumpft das Duo mit einigen raffinierten Ideen auf, zum Beispiel einer Kastenwagen-Doppelkabine mit Durchlademöglichkeit. Beifahrersitz vorklappen, rechten Sitz in der zweiten Reihe falten, Trennwand dahinter aufklappen – schon lassen sich in der Längsausführung der Franzosen bis zu 3,5 m große Gegenstände transportieren. Mit großer Durchreiche und sachgerechter Sicherung der Fracht. Und trotzdem ist noch Platz für drei Leute an Bord. Dann die Idee der

Ab Werk: Drillinge für Spezialisten

Citroën Berlingo Worker und Peugeot Partner Grip sind als Modellvarianten die Kastenwagen fürs Grobe, den Opel Combo Cargo mit Paket Grip & Go darf man sich hinzudenken. Wer auf Baustellen unterwegs ist oder auf Feldwegen, der profitiert hier wie dort von großen 16-Zoll-Rädern mit grober M+S-Bereifung, der um 3 cm erhöhten Bodenfreiheit, einem Triebwerks-Unterschutz, der mehrstufigen Traktions- sowie einer Bergabfahrregelung. Bei den Franzosen kommen noch ein vollwertiges Reserverad, die

Beifahrer-Doppelsitzbank mit klappbarem Außensitz sowie eine modulare Trennwand hinzu, LED-Beleuchtung und Zurrösen auf halber Höhe im Frachtabteil, dazu ein paar Annehmlichkeiten wie eine Audioanlage, die Dachablage oder eine verstellbare Schreibplatte im Cockpit. Ende Gelände? Von wegen: In Zusammenarbeit mit dem französischen Allradspezialisten Dangel ist eine 4x4-Ausführung für das Trio angekündigt.

Wer's beruflich feiner mag, eher zu den Kilometerfressern gehört und sich etwas gönnen möchte, der wählt Berlingo Driver oder Partner Asphalt. Das sind komfortabel ausgestattete



Im Cockpit geht es recht düster zu, doch Platz und Ablagen gibt es reichlich.



Monitor statt Innenspiegel für den rückwärtigen Verkehr und die Aussicht rechts hinten vom Wagen.



Die stufenweise Traktionsregelung soll den Grip auf unterschiedlichem Geläuf verbessern, ein Geschwindigkeitsregler unterstützt heikle Bergabpassagen.



Sitze mit weitem Verstellbereich, aber etwas knapp bemessen.

Bei der Detailauswahl empfiehlt sich Aufmerksamkeit: Die deutlich gewachsene Schiebetür rechts ist in den Grundausführungen der Kurzausgabe nicht serienmäßig an Bord. Überhaupt der Kurze: Citroën und Peugeot versprechen zwar Platz für zwei Paletten. Die jedoch passen nur in den Laderaum, sofern sie nicht flächenbündig beladen sind – schon wenige Zentimeter über dem Boden steht die ausgebuchtete Trennwand zum Fahrerhaus im Weg.

Blick ins Cockpit

Wechsel nach vorn ins Cockpit. Hier beweist die neue Plattform ihre Qualitäten. Zum Beispiel mit elektrischer Lenkung, eine Basis für Assistenzsysteme, etwa den unaufdringlich eingreifenden Spurassistenten. Dann wären da noch ein aktiver Tempomat, Verkehrszeichenerkennung, ein Notbremsassistent. Wie wär's mit Head-Up-Display, schlüssellosem Start, elektrischer Feststellbremse – stop, ge-

nügt. Mindestens so wichtig wie all die Helferlein: Es geht geräumig zu, jedenfalls für den Fahrer. Sein Sitz ist zwar eher knapp bemessen, lässt sich aber sehr weit nach hinten schieben. Ähnlich wohl fühlt sich ein einzelner Beifahrer. Der Doppel-

Überladungsanzeige: Sie registriert, wenn das Heck zu stark einsackt und gibt meldet sowohl an der geöffneten Hecktür als auch am Fahrerplatz Alarm.

Der komplette Hinterwagen des Doppels stammt vom Vorgänger, also ebenso der palettenbreite Abstand zwischen den Radkästen oder die etwas fummelige Erweiterung der Heckflügeltüren von 90 auf 180 Grad Öffnungsweite. Ebenfalls die kaum geänderten Maße im Frachtabteil – hat ja schon vorher recht gut gepasst.

ALTEC
Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
 D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0
 Fax: 07731/8711-11
 E-Mail: info@altec.de
 Internet: www.altec.de

ALU-RAMPEN



Als Berlingo Worker, Partner Grip oder Combo Cargo mit Paket Grip & Go geht's abseits der Straße voran.

Und dann wäre da noch die Frage nach einer Elektrovariante, bisher immerhin rund 4.000 Einheiten im Jahr, vorzugsweise zugelassen in Frankreich.

Die Antwort müssen auf absehbare Zeit noch die E-Ausführungen der Vorgängermodelle von Citroën und Peugeot geben. Doch ein Nachfolgemodell, dann auch als Opel, ist längst in Entwicklung.

Modellvarianten mit Klimaautomatik, Multifunktionslenkrad, Temporegler, Multifunktionslenkrad und derlei Dingen mehr. Opel setzt wiederum auf Ausstattungspakete, sie heißen zum Beispiel Cool & Sound.

PSA
SCHMUTZFÄNGER
 • Alle Größen - aus eigenem Werk
 • Kurze Lieferzeit - Frei Haus
 • Kostenlose Angebote
 • Günstige Logokosten

PE-LD ANTISPRAY TYPE APPROVALS 91/226EEC 109/2011EEC
 TÜV -35°C TEST
 IHR LOGO

IHR LOGO Ein- oder mehrfarbig

Deutschsprachige Beratung
 Tel.: +45 86 98 35 00 email: psa@psa.dk
 www.psaindustri.de



Breits in den kurzen Berlingo oder Partner passen zwei Paletten, doch mit Ladung wird's dann knapp.

sitz dagegen dient mehr als zusätzliche Ablage denn als Platz für zwei. Selbst für drahtig gebaute Mitfahrer ist's zu eng. Zumal wegen der wuchtigen Mittelkonsole für den Platz in der Mitte praktisch kein Kniearm vorgesehen ist.

Also zurück auf den Fahrerplatz. Hier fällt der Blick auf klar gezeichnete Instrumente. Im Peugeot ist das Lenkrad nach Art des Hauses tief angeordnet – das muss man mögen. Oder den Citroën mit klassischer Anordnung des Lenkrads wählen. In beiden Marken sind die Bedienelemente ein wenig französisch-verstreut, doch das macht nichts bei täglicher Arbeit. Mitten in der Armaturentafel nimmt ein Monitor nach Art eines Tablets Platz. Und dann gibt es noch eine Vielzahl von Ablagen in und auf der Armaturentafel, im Dachgeschoss und in den Türen sowie der Sitztruhe des Beifahrersitzes.

Zwei Millionäre unter sich

Citroën Berlingo und Peugeot Partner blicken auf eine beachtliche Erfolgsgeschichte zurück: Seit dem Start der ersten Generation im Jahr 1996 hat der PSA-Konzern von den Zwillingen zusammen rund drei Millionen Exemplare gefertigt. Das Jahr 2017 sieht in Europa bei den Varianten mit LKW-Zulassung den Peugeot Partner vor dem Renault Kangoo, Citroën Berlingo und VW Caddy. Mit jeweils respektablem Abstand folgen Ford Transit Connect, Fiat Doblò Cargo und Dacia Dokker. Und die führende Position für PSA mit rund 35 Prozent Marktanteil in diesem Jahr.



Eine Überladungsanzeige warnt vor zu viel Ballast im Laderaum.

Eher mäßig ist dagegen die Sicht nach draußen, denn die Fensterbrüstung steigt nach hinten stark an, in Höhe des Fußes der Außenspiegel wächst ein knubbeliger Lautsprecher, die Spiegel selbst sind klein. Also muss Technik helfen: Auf Wunsch begutachtet eine Kamera das Feld schräg rechts von der Karosserie. Das Bild gibt's auf Tastendruck oben auf einem Bildschirm, der dann den Innenspiegel ersetzt. Üblicherweise zeigt er während der Fahrt die Situation hinter dem Wagen. Zusätzlich unterstützt die Kamerasammlung

Berlingo und Partner zettelten seinerzeit eine Revolution unter den Lieferwagen an, das Duo hob vor gut 20 Jahren mit einer Karosserie aus einem Guss erstmals die klassische Trennung von Fahrerhaus und Aufbau auf – das Ende des Rucksacks. Lieferwagen haben bei beiden Marken eine lange Tradition, über Jahrzehnte hinweg galten sie als typisch französische Fahrzeugklasse. Bevorzugt gefahren von handfesten unrasierten Kerlen mit Gauloises oder Gitanes im Mundwinkel, Baskenmütze schräg auf dem Kopf und Baguette auf dem Beifahrersitz – wer sonst hätte hinter dem Steuer einer rustikalen CitroënKasten-Ente sitzen können?

die Rückwärtsfahrt – ist angesichts einer stattlichen Karosseriebreite von 1,92 m auch notwendig.

Blick in den Motorraum

Das gilt ebenso für die Motorisierung, denn das Spitzentriebwerk, ein aktueller Turbodiesel-Direkteinspritzer mit 1,5 Liter Hubraum und 96 kW (131 PS) Leistung, ist bereits nach der Norm Euro 6d-Temp homologiert, für leichte Nutzfahrzeuge wird sie erst im kommenden Herbst Pflicht. Die Maschine arbeitet ausgesprochen leise und laufruhig, hält mit 300 Nm sehr viel Durchzugskraft bereit. Zum Temperamentsbolzen wird das Duo damit trotzdem nicht – da ist sie wieder, die Idee des ruhigen und gelassenen Gleiters. Sie kommt auch eine Motorisierungsstufe tiefer zum Tragen, beim bekannten 1,6-Liter mit 73 kW (99 PS) Leistung. Ihm fehlt es bei Niedrigdrehzahlen an Mumm, auch ist er kein Ausbund an Drehfreude – ein braver gelassener Arbeiter mit 254 Nm und Abgasstandard Euro 6b.

Und dann wäre da bei gleicher Hubraumgröße noch eine Einstiegsmotorisierung mit 55 kW (75 PS) und 230 Nm. Dass Opel trotz identischer Motoren leicht abweichende Leistungsdaten angibt, mag man als Kuriosität abtun, man wird sich schon noch aneinander gewöhnen. Und egal welche Maschine und ob Fünfganggetriebe (1,6 Liter) oder Sechsganggetriebe (1,5 Liter), jeweils ist die Schaltung knorpelig und von mäßiger Präzision. Kann sein, dass sich dies noch etwas gibt, denn die Autos hatten bei den ersten Probefahrten noch keine 1.000 Kilometer gelaufen.

Auch an der Güte der Verarbeitung ließe sich noch feilen. Zwar schlossen die Vordertüren satt, doch während der Fahrt knarrte es von hinten, die Fahrwerke polterten ein wenig, und auch den einfachen Kunststoffen im Cockpit fehlte angesichts recht großzügiger Passungen noch der letzte Schliff. Darüber hinaus wirkt das Cockpit arg düster, Fahrer und Begleiter sind von tiefem Schwarz umgeben.

Aber schwarzsehen muss wirklich niemand angesichts des munteren Duos, das jetzt zu identischen Preisen ab netto 16.330 Euro in die Schauräume rollt. Und mit etwas teureren Opel ist dann die ménage à trois komplett. Nicht nur der Berlingo hat einen Partner gesucht und gefunden.

Randolf Unruh