

Zlatko

Ker je zlate barve in je zlata vreden, ko je treba zapeljati družino z vso pripadajočo kramo. In ker skrbi, da se skupni PSA amortizira kar nekaj sestavnih delov.

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

► Nekaj številčk nazaj smo objavili test Peugeotovega Partnerja, Berlingovega (ponovnega) dvojčka, in že tam ugotovili, da sta brata v svoji drugi generaciji v primerjavi s prvo, ki je še vedno v (oskubljeni ponudbi) prodaji (Berlingo First), precej zrasla. Kogar ne prepriča občutek odraslosti v Berlingovi notranjosti, ga bodo morale gole številke. Novinca je v dolžino več za kar 24 centimetrov, za 8 se je poredil še v širino in za 3,5 centimetra v medosje. Človek bi mu zaradi

tega prisodil kar novo ime, recimo Grand Berlingo. Čeprav je oblikovno precej drugačen od uspešnega, v kar milijonski nakladi prodanega predhodnika, ga s Praberlingom povezujejo dostavniška duša, škatlasta oblika s strmo odrezanim zadkom in bočna drsna vrata. Tudi v novi generaciji ne razočara in velja za zlatega, ko vanj vstopajo in izstopajo potniki, ki si zaradi (trenutnih ali bodočih) težav s križem želijo visokega sedenja. Če se je kdo pri predhodniku spotaknil ob stopnico

na pragu, ko je vstajal z zadnje klopi, pri novincu teh težav ne bi smelo biti. Bočna vrata (od druge opreme Multispace dalje je serijsko vgrajen par, sicer dobite le desna) so zlata vredna, ko je treba izstopati na ozkih parkiriščih in je pri odprtini pomemben vsak centimeter. Vrata prtljavnika si zaslužijo zlato medaljo, ker s svojo velikostjo odprejo veliko luknjo z nizko nakladalno površino in velikanski prtljažnik 'brez robu', v katerem so se naši testni kovčki počutili kot borzni

posrednik v recesiji, pa tudi zato, ker ko so odprta, ponujajo dežno zavetje do 180 centimetrov visokim osebam in morda rešijo kak družinski piknik. Da ni vse zlato, kar se svet, zadnje duri potrdijo, ko jih je treba odpreti na ozkem parkirišču. Hmm, prostora je v trenutku premalo! Rešitev? Nanjo bo treba misliti pred nakupom, imenuje pa se asimetrična zadnja zastekljena krilna vrata. Prtljažnik je mogoče povečati z odstranitvijo zadnje klopi (ali sedežev), pri čemer lahko

odstranite le dve tretjini ali tretjino klopi in tako ob potniku ali dveh na zadnji klopi omogočite še prevoz do dva metra dolgega tovora. Škoda, ker je pri odstranitvi zadnje klopi (povečanje prtljavnika gre po principu 'zloži naslonjalo in prekucni naprej') treba zbrati nekaj več moči, saj je klop pretežka, da bi jo odstranjevali dnevno. Zadnja sedala so tudi precej neprilagodljiva, če imamo v mislih 'čarobne' notranjosti nekaterih enoprostorcev: Berlingovih zadnjih 'stolov' ne boste

ne vzdolžno pomikali ne spreminjali naklona njihovih naslonjal, saj je veliko prostora tako za njimi kot pred in nad njimi. Veliko je v tem primeru pravzaprav premil izraz. Precej več razlik v primerjavi s prejšnjo generacijo je na prednjih sedežih, za kar je kriva predvsem nova armaturna plošča, ki je že skoraj takšna kot v pravih limuzinskih kombijih. Prostora je tudi spredaj dovolj, za položno nameščenim in po višini nastavljivim volanskim obročem se sedi visoko, dostavniška

Berlingo
Multispace



pa je tudi preglednost okoli prednjega dela karoserije. Čeprav Berlingo v dolžino meri skoraj 4,40 metra, zadnjih parkirnih tipal nismo pogrešali, saj je ravno odrezani zadek

zaradi prevladujočih steklenih površin zlahka nadzirljiv. Pločevine v notranjosti (v nasprotju z Nemo) razen na okvirjih vrat ne boste opazili. Armaturno ploščo sestavlja trda

plastika, ki je na videz zgledno dana vkup in nikakor ne deluje ceneno. Nasprotno, igrivo oblikovani zračniki in predali (posebej zanimiva sta okrogla ob upravljalnih gumbih dvopodročne samodejne klimatske naprave, ki lahko služita za shranjevanje manjših pločevink pijače) dajejo notranjosti svežino, ki je zaradi pestrosti predalnikov (pokrita predala pred volanskim obročem in sovoznikom, kup poličk, odlagalna mesta v vratih ...) tudi zelo uporabna. Za ljubitelje pozabljenih stvari ali tihotapljenja: pod nogama zadnjih potnikov sta v dnu še dva s tepihom pokrita predala. Pssst! Pravo meko predalov omogoči nakup dodatnega sistema, imenovanega Modutop, ki pod streho namesti predale, ki pa imajo eno slabost. Ker so nad glavama prednjih potnikov in nad sedeži, je težko videti njihovo vsebino. Priporočamo tudi namestitev predala pod streho prtljažnika, v katerega gre do 10 kilogramov stvari, dosegljivih iz obeh strani (prtljažnik, zadnja klop). Izredno uporaben je tudi kar 13-litrski predalnik med sedežema. Modutop streha ima še prezračevalno funkcijo, ki pa nas je na testu vse prej kot navdušila, saj v mrzlih dneh tudi po treh urah vožnje skozi reže pod stropom do zadnjih potnikov ni pihal zrak enake temperature (obljubljene v navodilih za uporabo), kot je objemal prednja potnika. Prednja sedeža sta mehkejša, ročica le petstopenjskega, a s posrečeno določenimi razmerji (potrebe po šesti prestavi pravzaprav ni) obdarjenega menjalnika je priročno dvignjena in blizu volana, ob njej pa že videni upravljalni gumbi in zaslonček klimatske naprave pa centralno nameščena gumba za spuščanje in dviganje

Iz oči v oči



Aljoša Mrak

» Novi Berlingo je večji, udobnejši in ima boljšo zvočno izolacijo, z nekaj zadržka bi dejal, da je v vsem zrelejši. Sedi se bolje, menjalnik je boljši, materiali so trpežnejši (otroci!), zato mu lahko zlahka pripišemo (še) večjo uporabnost. Pa še lepši je. A tudi cena novinca je v primerjavi s predhodnikom višja, zato se upravičeno zastavlja vprašanje, ali je toliko boljši od Berlinga Firsta, ki je še vedno v prodaji. «



Matevž Korošec

» Nemalokrat se zgodi, da uspešen model, ki se je priljubil lastnikom, po koncu svoje življenjske dobe ne dobi enakovrednega naslednika. Za Berlinga tega ne moremo reči. Zdaj je še večji, še bolj simpatičen in še uporabnejši. Predalov je toliko, da si vseh verjetno sploh ne boste zapomnili, s streho Modutop poskrbi za pravo veselje (ne le pri otrocih!), marsikaj so inženirji izboljšali – na primer materiale v notranjosti, čeprav se še vedno ne morejo povsem kosati s tistimi v osebnih avtomobilih – in motorček, s katerim je Berlingo postal tudi na tem področju spodoben družinski avto. Ni kaj, namesto Berlingo mu zdaj lahko rečete tudi Bingo. «



“Med sedežema je lahko (za doplačilo) kar 13-litrski predal.”

prednjih šip (varčevanje!) in zelo uporaben gumb, s katerim zaklenemo zadnja (drsna) vrata in preprečimo, da bi jih odpirali otroci. Tudi merilniki vas bodo spomnili na tiste iz starejših Peugeotovih oz. Citroënovih modelov ter potovalni računalnik, ki sicer obvlada vse bistvene elemente, vključno s prikazom podatka o zunanji temperaturi. Kot pri Partnerju bomo tudi pri Berlingu pograjal zastopnika, ki onemogoča nakup stabilizacijskega programa ESP v osnovni opremi in ga tudi v najdražjih različicah ne ponuja serijsko. Slabost je tudi pomanjkanje



“Zadnje stranske šipe se pripirajo.”

varnostnih blazin, saj sta serijsko vgrajeni le čelni, za stranski in zavesi pa je treba doplačati! Serijska so vsaj sidrišča Isofix in ABS. Berlingova vstopna oprema X zaradi pomanjkanja centralnega zaklepanja, radia in klimatske naprave nikakor ni privlačna in si prav tako ne zasluži dobre besede. Divjakov B ne mara: stabilizacijska elektronika se pri preseženih 50 kilometrih na uro (če je izklopljena) ponovno vklopi, na osnovi C4 Picassa (očitno je zdaj modno, da limuzinski kombiji nastajajo na osnovi enoprostorcev, saj je tudi Renaultov Kangoo razvit na Scenicovih temeljih) narejeni velikoprostornež pa je za hitro vožnjo

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	360
Varnostni paket	670
Samodejna klimatska naprava	300
Paket Otroci	200
Paket Modul	750



skozi ovinke tudi premeško vzmeten in se za koga že skoraj moteče vzdolžno in tudi prečno opazno nagiba. Berlingo je narejen, da razvaja s svojo mehkobo, kar dokazuje tudi, ko skoraj neopazno zapelje čez ležeče policaje. Če vam proračun dopušča najmočnejši dizelski motor, si ga le privoščite, saj se 1,6-litrski HDi, ki smo ga pri Avto magazinu že neštetokrat preizkusili v različnih (PSA-jevih in nekaterih drugih) karoserijskih različicah, odlično znajde. Navora je dovolj, da klanci niso težavni, moči prav tako. Poraba goriva? Varčnežem bo potovalni računalnik na nedeljskih izletih po podeželju obljubljal manj kot šestlitrsko porabo, avtocestni zbiralci kilometrov na meji legalnega pa bodo lahko računali na manj kot osem do devet litrov. Ugodna poraba goriva zaokrožuje celotno Berlingovo pojavo, ki je med najuporabnejšimi avtomobili na trgu. ◀◀

Tabela konkurence

MODEL	Citroën Berlingo 1.6 HDi (80 kW) Multispace	Peugeot Partner 1.6 HDi (80 kW) Premium	Volkswagen Caddy 1.9 TDI (77 kW) Life	Renault Kangoo 1.5 dCi (78 kW) Privilege
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.560	1.560	1.896	1.461
največja moč (kW/KM pri 1/min)	80/109 pri 4.000	80/109 pri 4.000	77/105 pri 4.000	78/106 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	240-260 pri 1.750	240-260 pri 1.750	250 pri 1.900	240 pri 2.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.380 × 1.810 × 1.852	4.380 × 1.810 × 1.801	4.405 × 1.802 × 1.833	4.213 × 1.829 × 1.839
največja hitrost (km/h)	173	173	166	170
pospešek 0-100 km/h (s)	12,5	12,5	13,3	13,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,8/4,9/5,6	6,8/4,9/5,6	7,3/5,4/6,1	6,4/5,0/5,5
cena osnovnega modela (evri)	17.640	17.640	19.954	16.450

Tehnični podatki

CENA:	(Citroën Slovenija, d. o. o.)
1.6 16V (66 kW):	14.440 EUR
1.6 HDi (80 kW):	17.640 EUR
Testno vozilo:	19.920 EUR
Moč:	80 kW (109 KM)
Pospešek:	12,5 s
Največja hitrost:	173 km/h
Povpr. poraba:	7,0 l/100 km
Garancija:	2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavanje.
Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 20.000 km ali dve leti.

I Citroën Berlingo 1.6 HDi (80 kW) FAP Multispace

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):	
redni servisi, delo, material:	647
gorivo	6.398
gume (1):	1.328
izguba vrednosti po 5 letih:	9.065
obvezno zavarovanje (2):	2.165
kasko zavarovanje (2):	2.400
Skupaj:	22.003
Strošek za prevoženi km:	0,22 EUR/km

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

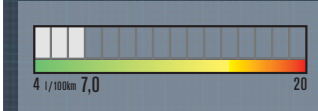
T = 7 °C / p = 987 mbar / rel. vl. = 67 % / Stanje kilometrskega števca: 15.665 km / Gume: Michelin Energy Saver 205/65/R16 H

Vozne lastnosti	s
0-100 km/h:	12,5
402 m z mesta:	18,6
	(121 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV):	10,2
80-120 km/h (V):	14,0

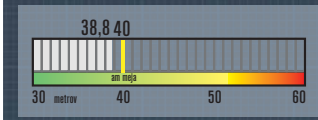
Največja hitrost	173 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	6,7
največje povprečje	7,2
skupno testno povprečje	7,0



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	57 56 54
90 km/h	64 62 61
130 km/h	65 65 64
Prosti tek	36

Zavoma pot	m
od 130 km/h:	63,9
od 100 km/h:	38,8
	(AM meja 40 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

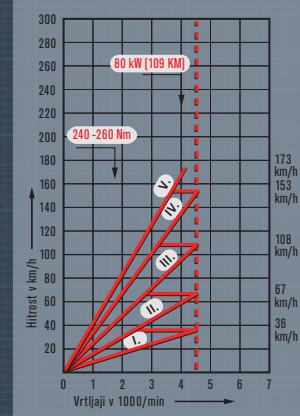
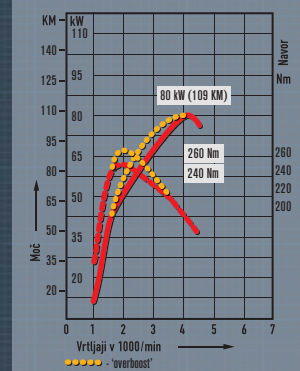


DIAGRAM MOTORJA:

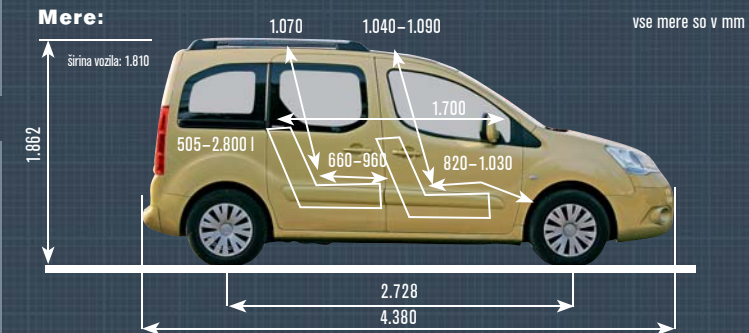


UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊
Za uživanje v vožnji si ne kupite Berlinga.
Za uživanje v življenju pa le ...

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 84 × 90 mm - gibna prostornina 1.560 cm³ - kompresija 18 : 1 - največja moč 80 kW (109 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,8 m/s - specifična moč 51,3 kW/l (69,7 KM/l) - največji navor 240-260 Nm pri 1.750/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,45; II. 1,87; III. 1,16; IV. 0,82; V. 0,66; - diferencial 4,18 - platišča 7J × 16 - gume 205/65 R 16 H. kotalni obseg 2,03 m. **Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodila prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 3 zasuki med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.429 kg - dovoljena skupna masa 2.065 kg - dovoljena masa priklole z zavoro: 1.000 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 80 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 173 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,5 s - poraba goriva (ECE) 6,8/4,9/5,6 l/100 km.



Zunanje mere: širina vozila 1.810 mm - kolotek spredaj 1.505 mm - zadaj 1.554 mm - rajdni krog 11,5 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.470 mm, zadaj 1.500 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, zadnji sedež 450 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 60 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l);
1 × kovček (85,5 l), 2 x kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovznikova varnostna blazina - pritrdišča ISOFIX - ABS - servo volan - ročna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini nastavljen volanski obroč - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	11	Oblikovno ne najzanimivejši, a glede na izpeljavo iz dostavniškega brata posrečen izdelek.
Notranjost (125)	94	Kraljevska ponudba prostora, tako spredaj kot zadaj in v prtljažniku. Klimatska naprava ima preveč dela, še zlasti peša oprema osnovne različice.
Motor, pogon, podvozje (65)	45	Motor je prava izbira, menjalnik je boljši, kot je bil, a še vedno povsem ne zadovolji. Volanski mehanizem s preveč umetnim občutkom.
Vozne lastnosti (70)	50	Povprečna ocena je odraz neizstopajočih voznih lastnosti.
Zmogljivosti (35)	23	Nič rekordov, zgolj zadovoljive zmogljivosti.
Varnost (45)	28	Za veliko varnostnih pripomočkov je treba doplačati, precej pa jih sploh ni v ponudbi.
Gospodarnost (65)	50	Varčen motor in nezasojena cena.
Skupaj	301	Po prostornosti se tekmeči težko kosajo z njim. V vseh drugih delih točkovanja je francoz kvečjemu povprečen, kar potrjuje tudi zelo slaba štirica.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5
Kriterij ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

▲ videz	▼ vrata prtljažnika
▲ uporabnost	▼ zahtevajo veliko
▲ prostornost	▼ prostora za odpiranje
▲ bočna drsna vrata	▼ odpiranje posode za
▲ možnost povečanja prtljažnika	▼ gorivo le s ključem
▲ poraba goriva	▼ namestitve rezervne
▲ primernost motorja	▼ gume pod dno
▲ odlagalna mesta	▼ prtljažnika (umazanja)
▲ velika stranska ogledalca	▼ težka zadnja klop
▲ servisni intervali	▼ (odstranjevanje)
	▼ nagibanje karoserije
	▼ v ovinkih
	▼ ESP je doplačljiv
▼ preveč neposreden volanski obroč	
▼ skromna serijska varnostna oprema	