

Prijetna svežina

Tisti, ki kupujejo družinske kombije, kakršen je Berlingo, vedo, zakaj to počnejo. Vprašanje je le, koliko tovarnjaškosti so za to pripravljeni plačati.

► S tem pravzaprav ni več toliko težav. Včasih so bili takšni avtomobili bolj dostavniški s sedeži kot zelo praktični družinski avtomobili, a se je z leti in razvojem vse skupaj zasukalo veliko bolj v prid družinski uporabi. Osveženi Citroën Berlingo je odličen dokaz, kako daleč smo prišli. Res je, plastika je trda in tu pa tam boste na zadnji strani kakega plastičnega dela našli kak bolj oster rob, a ko pogledamo bistro, torej udobje in varnost, je Berlingo zelo osebne sorte.

Ob zadnji prenovi je dobil nekaj varnostnih dodatkov, vključno s sistemom za samodejno zaviranje pri mestnih hitrostih (do 30 km/h), predvsem pa tudi velik LDC-zaslon (seveda občutljiv za dotik), s katerim je upravljanje infozabavnih funkcij veliko prijetnejše, poleg tega pa je tudi povezljivost s pametnimi mobilniki boljša. Po tej plati je takšen Berlingo povsem enakovreden osebnim avtomobilih enakega cenovnega razreda – jih pa močno prekaša pri uporabnosti. Škatlast zadek pomeni ogromen prtljažnik, ki že

pod polico požre vso počitniško družinsko prtljago (pa še kaj prostora odpade), če pa za zadnjo klop namestite predelno mrežo (kar je opravek, ki vzame neke med 30 sekundami in minuto), lahko na morje peljete ne le vsebino hladilnika, ampak še hladilnik sam. Avto za Čehe, bi včasih rekli.

Seveda Berlingo svojih dostavniških korenin (oziroma tega, da je z dostavno različico v tesnem sorodstvu) ne more povsem skriti. Materiale v notranjosti smo že omenili, podobno velja (ko gre

za višje voznike) za položaj za volanom, pa tudi pri zvočni izolaciji ni prav v vrhu razreda. Voznika lahko zmoti še netačna in glasna prestavna ročica (kar je znana menjalniška bolezen v koncernu PSA, ki pa so jo pri bolj osebnih modelih že uspešno ukrotili), je pa treba priznati, da je šeststopenjski ročni menjalnik dobro izračunan, zato je najzmogljivejši, 120-’konjski’ dizel sposoben Berlinga živahno premikati tudi, ko je ta bolj naložen – ob še vedno dovolj ugodni porabi.

Citroën Berlingo Multispace BlueHDi 120 XTR

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	14.910 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	23.640 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	23.640 EUR

 ZAVAROVANJE AO:	501 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.221 EUR

NAŠE MERITVE

Okoliščine meritev:
T = 31 °C / p = 1.014 mbar / rel. vl. = 48 % / stanje kilometrskega števca: 1.203 km

POSPEŠKI

0-100 km/h:	14,4 s
402 m z mesta:	19,5 s (117 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	8,9 s/15,4 s
80-120 km/h (V./VI.):	13,7 s/20,5 s

NAJVEČJA HITROST

176 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	40,6 m (AM meja 40 m)
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje:	6,8 l/100 km
normni krog:	5,5 l/100 km

TRUŠČ V NOTRANJOSTI

Hitrost (km/h)	DB
50	IV. prestava 60
90	65
130	69

NAPAKE MED TESTOM

brez napak

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.560 cm³ – največja moč 88 kW (120 KM) pri 3.500/min – največji navor 300 Nm pri 1.750/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 205/65 R 15 T (Michelin Latitude Tour).
Masi: prazno vozilo 1.398 kg – dovoljena skupna masa 2.085 kg.
Mere: dolžina 4.384 mm – širina 1.810 mm – višina 1.862 mm – medosna razdalja 2.728 mm – prtljažnik 675–3.000 l – posoda za gorivo 60 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 176 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,4 s – poraba goriva (ECE) 4,9/4,2/4,4 l/100 km, izpust CO₂ 115 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ poraba
- ▲ uporabnost
- ▲ prtljažnik
- ▲ oprema
- ▼ prekratek vzdolžni pomik prednjih sedežev
- ▼ stekla v drugem paru vrat se odpirajo le na odsun prestavna ročica

Kratka ocena

Tovrstni avtomobili niso za vsakogar, so pa za tiste, ki jih potrebujejo, nepogrešljivi. Berlingo je med njimi v samem vrhu, še posebno, če je tako dobro opremljen in motoriziran kot testni.

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.



Oznaka XTR pomeni, da je ta Berlingo na oko in po odmiku trebuha od tal rahlo bolj terenski, kar pomeni tudi nekaj plastičnih obrob ob straneh in spredaj. Da ni čisto običajen Berlingo, dokazuje tudi gumb sistema Grip Control, ki ukazuje sistemu za nadzor zdrsa koles (in stabilnostnega sistema) in vozniku omogoča, da izbere med nastavitvami za asfalt, sneg, makadam (pesek) ali blato. Ali pa sistem izklopi (vendar le do hitrosti 50 kilometrov na uro). Ko smo ga pred časom (sicer v modelu C5) preizkusili v bolj ekstremnih razmerah, se je izkazal, med kar obsežno uporabo testnega Berlinga, na

(tudi slabih) makadamskih cestah pa ga, roko na srce, nismo potrebovali. Da je volan tudi posredne vrste, je pričakovano, in da podvozje dovoljuje precej nagibanje karoserije (je pa zato, še posebej, če Berlingo ni povsem prazen, udoben), tudi ni presenetljivo (in ne moteče). Takšne stvari pač sodijo v tak avto – in tisti, ki potrebujejo avto, ki bo zlahka vozil družino s prtljago ali se v hipu spremenil v avto, v katerega zlahka pomečete kolesa (ali celo kak motocikel) ali drugo večjo športno opremo, bo vedel, zakaj so potrebni kompromisi. Lahko bi jih bilo manj – vendar ne za 23 tisočakov. ◀◀