
Vorstellung Citroën ë-Berlingo: Nur noch elektrisch

Von Walther Wuttke

Als Citroën vor 27 Jahren den Berlingo auf den Markt rollte, starteten die Franzosen ein neues Segment, für das in Deutschland der wenig charmante Namen Hochdachkombi geprägt wurde. Mit dem Modell verbanden die Entwickler die Eigenschaften eines Klein-Transporters für Handwerk und Handel mit den Eigenschaften eines Familien-Vans, der von der preisbewussten Kundschaft gerne angenommen wurde. Inzwischen stehen die kompakten Transporter bei so gut wie allen Herstellern in der Modellpalette.

Mit der neuen Version, die im kommenden Frühjahr an den Start geht, verabschiedet sich der Berlingo – wenigstens in Europa – von den Verbrenner-Antrieben. Stattdessen übernimmt ein 136 PS (100 kW) starker Elektromotor, der, gekoppelt mit einer 50 kWh starken LFP-Batterie, eine Reichweite von 320 Kilometern (nach der WLTP-Messmethode) erreichen soll. Mittels des regenerativen Bremssystems kann die Reichweite des ë-Berlingo, versprechen die Entwickler, weiter gesteigert werden. Über neue Schaltwippen am Lenkrad können die drei Stufen der Rekuperation eingestellt werden. Der Mensch hinter dem Lenkrad kann zudem aus drei Fahreinstellungen (Eco, Power und Normal) wählen. Gegen Aufpreis kann eine Wärmepumpe geordert werden, um den Innenraum aufzuwärmen und die Reichweite zu schonen.

Geladen wird mit einem 7,4 kW-On-Board-Ladegerät (7,5 Stunden Ladezeit). Ein elf kW starkes dreiphasiges Ladegerät ist gegen Aufpreis lieferbar. Dann reduziert sich die Ladezeit auf fünf Stunden. An einer öffentlichen 100-kW-Ladestation vergehen 30 Minuten, bis die Batterie zu 80 Prozent geladen ist. Für die bessere Reiseplanung ist die e-Routes-App an Bord.

Die Front des ë-Berlingo wurde neu gestaltet und übernimmt das neue Design der Marke mit dem neuen c das an die ersten Jahre des Unternehmens erinnert. Dachträger werden ausschließlich in den gehobenen Ausstattungsvarianten angeboten. Im Innenraum blicken der Mensch hinter dem Lenkrad und sein Nachbar auf ein komplett neues Armaturenbrett mit einem zentralen zehn Zoll messenden Bildschirm. Das Kombiinstrument lässt sich den individuellen Anforderungen konfigurieren.

In der Abteilung Komfort spendierten die Verantwortlichen dem ë-Berlingo die Advanced Comfort Sitze. Im Fond ermöglichen die drei Einzelsitze individuelle Einstellungen. Der elektrische Berlingo kommt in zwei Größen M (4,40 Meter) und XL (4,75 Meter) auf den Markt. In der Langversion sind gegen Aufpreis zwei zusätzliche Sitze in der dritten Reihe lieferbar. Bei umgeklapptem Beifahrersitz erreicht der vollkommen flache Ladeboden 2,70 Meter bei der M-Version und 3,05 Meter bei der XL-Variante. Der Laderaum im Heck fasst je nach Version zwischen 775 Liter bis 4000 Liter.

Auch die Konnektivität wurde überarbeitet und bietet unter anderem ein einfaches Spracherkennungssystem sowie eine Rückfahrkamera. In der Mittelkonsole platzierten die Entwickler ein kabelloses Ladegerät für das Smartphone und zwei USB-Anschlüsse. Insgesamt 18 Fahrassistenten inklusive Head-up-System, adaptive Geschwindigkeitsregelung und Stabilitätskontrolle der Anhängerkupplung gibt es für den ë-Berlingo. (aum/ww)

Bilder zum Artikel



Citroën e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



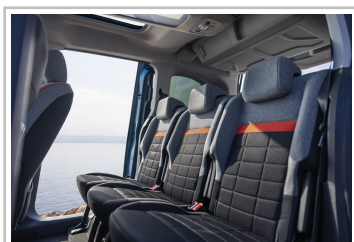
Citroën e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis
