

VŠEUMĚL V NOVÉM



Citroën Berlingo je stálicí svého segmentu již od roku 1996. Nyní přijíždí již třetí generace, která chce být ve všem lepší. Za volantem rodinného služebníka jsme zjišťovali, zda se záměr jeho tvůrců vydařil.

Berlingo je pro Citroën jedním z klíčových modelů, za 22 let si zákazník našlo 1,7 milionu kusů – a to jen osobní verze, včetně dodávkové se prodalo již 3,3 milionu aut. V současnosti je Berlingo hned po C3 nejprodávějším zástupcem značky a Citroën

logicky nechtěl ponechat při vývoji novinky nic náhodě.

Berlingo přejalo designový jazyk posledních Citroënů, a nechybí tudíž ani tradiční Airbumps. Vpředu nyní využívá platformu EMP2, což umožňuje kromě nižší hmotnosti a lepší manévra-

telnosti také aplikaci nejmodernějších asistenčních systémů, kterých může být až 19, včetně adaptivního tempomatu či nouzového brzdění. K dispozici je také barevný head-up displej. Vzadu zůstala kvůli vyššímu užitečnému zatížení platforma z předchůdce.

Vůbec poprvé nabídne Berlingo dvě verze: krátkou M (4,4 m) a XL s délkou 4,75 m, obě lze objednat i v sedmimístném provedení. V pětimístném se může pochlubit nárůstem objemu zavazadelníku o 100 l na celkových 775 l, XL pak se svými 1050 l uspokojí i hodně náročné rodiny. Berlingo boduje také spoustou odkládacích ploch, příhrádek a schránek po celém interiéru, celkem je k dispozici dalších 186 litrů pro různé drobnosti.

Sedadla druhé řady jsou sklopná, nedají se však posouvat. Na nedostatek prostoru si ale na nich, až na šířku, nebudou stěžovat ani tři dospělí. Vpředu se cítíte pohodlně, sedadla mají správnou tuhost (nemají aktivní pěnu jako Cactus) a navzdory použití koncernového dotykového displeje zůstaly Berlingu klasické ovladače klimatizace, což kvítujeme s nadšením.



Interiér připomíná osobní vozy. V případě samočinné převodovky nahrazuje její volič malé kolečko. Klimatizace má separátní tlačítka pod displejem infotainmentu.



Trojice sedadel vzadu je docela pohodlná, dají se jednotlivě sklopit, posouvat však ne.

Panoramatické střešní okno doplňuje průsvitný odkládací box uprostřed.



Zavazadelník pojme při sklopených sedadlech včetně spolujezdce až 3500 litrů. V případě verze XL pak můžete naložit až 4000 litrů, což uspokojí veškeré nároky.

Motory budou dva, zážehová dvanáctistovka a vznětová 1.5 HDi. Benzinový bude k dispozici ve dvou výkonových provedeních s 81 a 96 kW, přičemž silnější verze dorazí později. Diesel nabídne 56, 75 a 96 kW, nejsilnější bude možné zvolit i s osmistupňovým automatem od Aisinu. Základem je šestistupňový manuál, slabší diesely budou mít pouze pět stupňů.

Na prezentaci jsme vyzkoušeli nejprve vrcholný diesel se samočinnou převodovkou. Berlingo při jízdě nepůsobí

jako dodávka, jízdní projev připomíná spíše osobní modely. Kabina je slušně odhlučněna a podvozek zaujme kombinací komfortu a jistoty. Velmi dobrý je také výhled z vozu vpřed i do stran, Berlingo bychom neváhali označit za nejpříjemnější Citroën.

Po přesednutí do zážehového Pure-Tech 110 s manuální převodovkou je cítit, že dvanáctistovka je na takový vůz nutným minimem, a to jsme nejedli plně naložení. Šestistupňový manuál je přesnější než pětistupňové skří-

ně koncernu PSA, například na německou konkurenci ale stále nemá, trápí ho také delší dráhy. Ideálním pohonem pro Berlingo tak bude povedená vznětová verze.

Na trh se nová generace dostane zřejmě na podzim, zatím nejsou k dispozici ani ceny. Není ale pochyb, že Berlingo naváže na úspěchy svých předchůdců, proti nimž je lepší prakticky ve všech důležitých ohledech.

Text: Jan Hřeňo



Jedináček dostal ve třetí generaci sourozence, verzi XL. Oba můžete mít i v sedmimístném provedení.