

TEST Fiat Doblò Cargo SX Diesel



Der Doblò ist ein Alleskönner, der seine Qualitäten im Kurierdienst, als rollende Basis für Handwerker und verglast als Familienkutsche beweisen muss.



Die tolle Kiste

Der neue Fiat Doblò soll die festgefügte Lieferwagenszene kräftig aufmischen. Die Chancen stehen nicht schlecht.

Ein wenig tief hängt der Fiat Doblò Cargo in den Federn, als er zum Test rollt. Die verblechten Seitenwände des Laderaums verbergen eine ganze Sammlung von gewichtigen Säcken im Heck des Lieferwagens. 1,9 t wiegt die Fuhre einschließlich Fahrer – mit 600 kg Nutzlast ist der kompakte Lieferwagen ganz schön ernst zu nehmen.

Wenn das Heck unter der Last der Ladung ein wenig nach unten sackt, dann steht das Schnäuzchen des Fiat noch kecker empor. Der kräftig gerasterte Grill aus dunklem Kunststoff deutet einen Macho-Auftritt an, steht für einen Hauch von Geländewagen-Optik. Die Proportionen allerdings strafen den Italiener Lügen: Die kurze Motorhaube wirkt vor dem hohen und großflächigen Aufbau wie ein Stummel, die optische Priorität des Doblò liegt eindeutig auf dem Laderaum.

Der Kubus im Heck übertrifft denn auch seine Wettbewerber im Volumen: 3,2 m³ sind ein prima Wert für einen Lieferwagen. Hintergrund sind geradezu kerzengerade aufragende Seitenwände – der Fiat kommt ganz schön breitschultrig daher. Zum Vorteil gereichen ihm auch die großen Ladeluken: Die Heckflügeltüren erreichen ebenso rekordverdächtige Maße wie die schlanke Schiebetür auf der rechten Seite. Beides ist ebenso praxisgerecht wie manches Detail: Da wären die kräftigen Türgriffe, die bis 5 km/h reversiblen Stoßfänger oder die asymmetrisch geteilte Hecktür, deren größerer Flügel sinnvoll nach links zur Bordstein abgewandten Seite öffnet. Die Kunststoffplanken an den Ecksäulen der Karosserie nehmen nicht nur die Rückleuchten auf, die das Heck optisch einklammern, sie verbergen auch geschickt die Scharniere der Heckflügeltüren.

Weniger gelungen sind die nur rudimentär vorhandenen Türfeststeller im Heck: Ein kräftiger Windstoß öffnet die Flügeltüren selbstständig von 90 auf knapp 180 Grad – nicht ungefährlich. Und ein Heckscheibenwischer mit Intervallschaltung wäre funktioneller als der hier verwendete Wischer in Dauerstellung. Innen trumpft der Fiat nicht nur mit seinen Standardmaßen auf: Die kleinen Radkästen nehmen wenig Platz weg, es gibt am

MESSWERTE

Beschleunigung

0-50 km/h	6,1 s
0-80 km/h	13,5 s
0-100 km/h	21,8 s

Elastizität

50-80 km/h; 4. Gang	8,8 s
50-100 km/h; 4. Gang	16,9 s
50-80 km/h; 5. Gang	13,2 s
50-100 km/h; 5. Gang	24,1 s
Höchstgeschwindigkeit	142 km/h

Innengeräusche

Stand	61 dB(A)
50 km/h	64 dB(A)
80 km/h	69 dB(A)
100 km/h	71 dB(A)
130 km/h	74 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

minimal	7,7 l/100 km
maximal	10,5 l/100 km
Teststrecke beladen	7,7 l/100 km
Testverbrauch gesamt	8,7 l/100 km

Boden serienmäßig gleich sechs Zurrösen und vorne zur Fahrerkabine eine Trennwand aus Metall.

Trotz des überdurchschnittlich großen Laderaums hat Fiat den Fahrer nicht vergessen. Auch er profitiert von den senkrechten Wänden und geraden Konturen der Karosserie. Das beginnt bereits beim Einsteigen mit einem großen Türausschnitt, durch ihn würde sogar ein Kopf

mit Hut passen. Dank der weit entfernten, nahezu geraden Seitenscheiben und der steilen Windschutzscheibe ist bereits das Raumgefühl außerordentlich gut. Überdies heizt sich der Innenraum auf Grund dieser Bauweise trotz großer Fenster nur vergleichsweise gering auf. Der Blick hinaus ist trotzdem nicht der beste: Das Sichtfeld beider Außenspiegel ist viel zu klein. Dies wird beim Spurwechsel deutlich und auch beim Rangieren, wenn sich zusätzlich der übermäßig große Wendekreis des Doblò auswirkt. Und die Seitenfenster lassen sich nicht komplett versenken. ➤

Die Außenspiegel sind schick lackiert, doch wichtiger als die Optik wäre ein größeres Sichtfeld.



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.159 mm
Gesamtbreite	1.714 mm
Gesamthöhe	1.822 mm
Radstand	2.566 mm
Wendekreisdurchmesser	11.700 mm
Länge Laderaum	1.680 mm
Breite Laderaum	1.470 mm
Höhe Laderaum	1.305 mm
Breite zwischen den Radkästen	1.200 mm
Höhe/Breite Schiebetür	685/1.142 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.200/1.210 mm
Laderaum über Fahrbahn	535 mm
Spurweite vorn/hinten	1.490/1.496 mm
Leergewicht Serie	1.295 kg
Nutzlast	610 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1.905 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	970/1.060 kg
Anhängelast bei 12 Prozent Steigung	1.100 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Dieselmotor, frei saugend, vorn quer eingebaut. Indirekte Einspritzung mit Kraftstoffförderung per Einspritzpumpe. Elektronische Steuerung. Eine oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub 82,0/90,4 mm, Hubraum 1.910 cm³, Leistung 46 kW (63 PS) bei 4.500/min, maximales Drehmoment 118 Nm bei 2.500/min.

Antrieb: Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung. Übersetzungen 4,27/2,24/1,44/1,03/0,77/R.-Gang 3,91. Achsübersetzung 4,40:1, Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen und unteren Querlenkern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Starachse mit Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer.

Bremsen: Vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, lastabhängiger Bremskraftregler, auf Wunsch ABS. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Reifen/Räder: Reifen 175/70 R 14 C auf Rädern 5-J x 14.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung.

Füllmengen/Elektrik/Wartung

Füllmengen: Motoröl mit Filter: 3,8 l. Tankinhalt 60 l. **Elektrik:** Batterie 12 V/60Ah, Lichtmaschine 65 A, mit Klimaanlage 90 A. **Wartung:** Ölwechsel alle 10.000 km. **Garantie:** Ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung.

Keck reckt der Doblò sein Schnäuzchen in die Höhe – der wuchtige Grill wirkt geradezu maskulin und hat Züge eines Geländewagens.

TEST Fiat Doblò Cargo SX Diesel



(von oben nach unten)

Prima Einstieg und eine hohe Sitzposition in der Fahrerkabine. Das Platzangebot genügt auch größeren Fahrern.

Schick versammeln sich zahlreiche Bedienelemente auf der Mittelkonsole. Der Schalthebel liegt prima zur Hand, die Tastatur der Schalter weniger.

Komplette Instrumentierung einschließlich Drehzahlmesser beim Doblò Cargo SX, doch die Anzeigen sind nicht präzise ablesbar.

PKW-Fahrer werden sich an die sehr hohe Sitzposition gewöhnen müssen, man nimmt mehr in gerader Haltung auf einem Stuhl denn in einem Sitz Platz. Dringend empfehlenswert ist in diesem Zusammenhang das attraktive und preisgünstige SX-Paket, allein schon durch

Sitzhöhen- und Lenkradverstellung. Auf Grund der zwangsläufigen Sitzposition reichen Längs- und Lehnverstellung des Fahrersitzes aus. Dass großgewachsene Fahrer mit dem rechten Knie Kontakt zur Mittelkonsole bekommen, ist eher gewöhnungsbedürftig als von Nachteil.

Prima sieht's mit Ablagen aus, wieder die gehobene Variante SX vorausgesetzt. Denn in Verbindung mit ihr gibt es links und rechts große Türfächer, die entweder Papiere im Format DIN-A4 oder große Trinkflaschen aufnehmen. Der Türgriff davor erinnert mit seinen drei Flügeln an ein Wurfgerät, ist schick und praktisch zugleich. Weniger angenehm sind die großen nackten Blechflächen, zumindest im feineren SX dürfte es ein wenig wohnlicher zugehen. An anderer Stelle hat Fiat nicht gespart: Zwar nimmt das Handschuhfach nicht mehr auf, als sein Name vermuten lässt, doch darüber gibt es ebenso ein offenes Fach wie unterhalb der Mittelkonsole.

Und dann wäre da noch vorne in der Kabine die große Dachgalerie, deren seitliche Enden gleich als Haltegriffe ausgearbeitet sind; eine pffiffige Idee. Nicht weniger einfallsreich ist die zusätzliche Steckdose in der Mittelkonsole für die elektronischen Gerätschaften, die Fahrer heute so mitführen. Und Spielernaturen freuen sich in der SX-Version über den

Bordcomputer mit Anzeigen für Verbrauch, Fahrzeit und andere Dinge.

Weniger geglückt sind manche Instrumente und Bedienelemente. So geben die Armaturen nur ein recht ungenaues Bild wider; und die Tastenkombination in der Mittelkonsole sieht schick aus, verlangt aber zur sicheren Bedienung einen genauen Blick. Richtig sportlich wirken die runden Lüftungsdüsen direkt daneben, schick und funktionell zugleich.

Die Sportlichkeit endet jedoch ganz schnell bei der Motorisierung. Der Saugdiesel mit 1,9 l Hubraum arbeitet zwar angenehm leise und elastisch, ist aber ansonsten längst aus der Mode. Weder kennt die Maschine mit ihren 63 PS Temperament, noch arbeitet sie sparsam. Leer oder teilbeladen kommt der Fahrer vor allem auf Kurzstrecken mit dem Motor noch gut klar. Doch wehe, er traut sich zum Beispiel mit dem beladenen Doblò



Der Türgriff ähnelt einem exotischen Wurfgeschoss, unten in der Blechwand fasst die Ablageschale viel Kleinkram.

auf eine bergige Autobahn: Dort trifft er sich dann ziemlich weit rechts mit dem einen oder anderen unbeladenen Sattelzug und fährt bergauf mit ihm um die Wette. Dabei verhungert an vielprozentigen Steigungen mitunter eher der Doblò als der Laster. Zwangsläufig zählt der Do-



Der große und bestens nutzbare Laderaum des Doblo gehört zu seinen großen Vorzügen.

blo mit seinem Wirbelkammermotor auch nicht zu den Sparfüchsen: Ein Testverbrauch von insgesamt 8,7 l/100 km ist in der Ära der Direkteinspritzer nicht mehr zeitgemäß. Wer den Doblo laufen lässt, muss mit mehr als 10 l/100 km kalkulieren, Sparfüchse erreichen mit Mühe und Not eine Sieben vor dem Komma.

Doch auch die angenehmen Seiten des Motors sollen nicht zu kurz kommen. Dazu zählen Laufruhe und Elastizität. Nahezu vibrationsfrei zieht der Diesel im Notfall aus 1.000 Umdrehungen, vibriert auch nicht ins Fahrerhaus hinein. Auch

das absolute Geräuschniveau liegt vergleichsweise günstig – insofern lassen sich längere Strecken im Fiat mit ein wenig Phlegma denn doch gut aushalten. Zumal der Griff zum Schalthebel geradezu Freude bereitet. Nach Fiat-Sitte ragt der Hebel in Form eines Joysticks aus einer Konsole unterhalb des Armaturenbretts heraus, liegt also gut zur Hand. Überdies arbeitet die Schaltung leichtgängig und vorbildlich präzise. Nicht weniger angenehm ist die Servolenkung: Der Fiat reagiert exakt und unmissverständlich bereits auf den kleinsten Lenkbefehl, ohne dabei aber einen nervösen Eindruck zu hinterlassen – prima.

Einen zwiespältigen Eindruck hinterlässt hingegen das Fahrwerk des Doblo. Fährt sich der Doblo leer brav untersteuernd und straff wie ein Gokart, so krängt der beladene Doblo bei flotten Spurwechseln wie ein Schiff bei schwerer See und übersteuert. Komfort gehört nur beladen zu den Stärken des Fiat, leer wirkt die Federung arg stramm, auch zeigt die Vorderachse dann eine unangenehme Neigung zum Stuckern. So vermischen sich beim Doblo die Eindrücke zu einem ins-

Die angenehmen Seiten des Motors sind Laufruhe und Elastizität; mit 8,7 l/100 km zählt er aber nicht gerade zu den Sparfüchsen.

Ausstattungen und Preise ohne MwSt.

Grundpreis Fiat Doblo SX Kasten D	20.950 DM
ABS	700 DM
ASR/Sperrdifferenzial	nicht lieferbar
Außenspiegel elektrisch verstellbar, beheizt	200 DM
Beifahrerairbag	250 DM
Beifahrersitz verstellbar	Serie
Bordcomputer	Serie
Dachreling im Fahrerhaus	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Dritte Bremsleuchte	Serie
Fahrerairbag	Serie
Fahrersitz höhenverstellbar	Serie
Fahrersitzheizung	150 DM
Fensterheber elektrisch inkl. Zentralverriegelung	Serie
Hecktüren verglast, Scheiben beheizbar	200 DM
Klimaanlage	1.850 DM
Laderaum-Schiebetür links	500 DM
Radiovorbereitung	100 DM
Seitenairbag	350 DM
Trennwand mit Fenster	100 DM
Vollverglasung Aufbau	600 DM

gesamt positiven, wenn auch nicht ganz ungetrübten Bild. Seine Eigenschaften als kleiner Transporter sind ausgezeichnet, das Fahrerhaus zeigt sich in der SX-Variante von seiner angenehmen Seite. Noch aber fehlt der richtige Motor, und das Fahrwerk wirkt etwas grob, nicht nur weil das Heck beladen ein wenig auf Halbmast hängt.

RANDOLF UNRUH