



Über kurz oder lang

Einen Titel hat sich der Doblò Cargo in Stretch-Version jedenfalls verdient: Er ist der längste Lieferwagen.



Ein wenig Arnold Schwarzenegger wäre ja ganz nett: So mancher Mann träumt vergeblich von einem V-förmig modellierten Oberkörper. Der Fiat Doblò Cargo ist dem Traum von der Athletenfigur ein wenig näher gerückt: Kantig und drahtig trat er schon immer auf, doch die eher niedliche Frontpartie wollte nicht so recht dazu passen. Jetzt aber hat ein knackiger Kühlergrill in modischer V-Form die hochgerekte Schnüffelnase des Lieferwagens abgelöst. Dazu Klarglas-Scheinwerfer ohne den früheren Lidschatten, muskulöse Kotflügel im Stil der hinteren Radläufe, breite Planken statt schmaler Seitenschutzleisten – Fiat renovierte den Lieferwagen gründlich, setzt auf maskuline Körpersprache.

Der Joystick als Schalthebel flutscht zielgerecht durch die Schaltgassen, die Bedienung des Doblò Cargo ist unproblematisch.

Der Innenraum ist ein wenig knapp geschnitten, hinter den Sitzen macht sich eine isolierte Trennwand breit.



Und streckt ihn mit einer neuen Variante gleichzeitig: Mit dem Zusatz Maxi versehen, misst der Cargo jetzt fast 40 Zentimeter mehr, dehnt sich auf deutlich über viereinhalb Meter Länge, erreicht Transporterformat. Da rückt er dem bisher höher angesiedelten Scudo auf die Pelle, von Hause aus mit einem Van in der Ahnengalerie eher ein Weichei im Vergleich zum deftigeren Doblò Cargo. Der neue Cargo Maxi dürfte dem Markenbruder das Licht auspusten: Gut zwei Meter Laderaumlänge, vier Kubikmeter Volumen, eine dreiviertel Tonne Zuladung, dazu ein günstigerer Preis – das wird's für den angejahrten Scudo wohl gewesen sein, der in heutiger Form spätestens binnen Jahresfrist aufs Altenteil geschickt wird.

Und der freche Halbstarke mit Bodybuilder-Optik, er kann ja was, ist weit mehr als ein aufgepöppelter Zwerg. Die erhöhte Nutzlast zählt zum Standard, packen ist kein Problem: Die Addition der Achslasten sichert reichlich Reserven für ungleiche Gewichtsverteilung. Durchdachter ist die asymmetrische Hecktür mit kleinerem Flügel zur Bordsteinseite. Mit einem kräftigen Schwung öffnen die Flügel ohne Fetthfinger für den Fahrer fix auf 180 Grad.

Aus Kostengründen verständlich, aber in der Realität weniger gelungen ist die Übernahme der Schiebetür vom kurzen



Doblò Cargo in neuer Form: Vorderwagen komplett überarbeitet, kräftiger Grill in muskulöser V-Form. Vier Kubikmeter Laderaum, von hinten bestens zugänglich durch asymmetrische Flügeltüren. Die knapp bemessene Schiebetür stammt vom kleineren Modell, ein Pendant auf der linken Seite gibt es nicht.

Cargo: Fürs Maxi-Format ist sie zu schmal, auch wenn der Türausschnitt fast kerzengerade nach unten zielt. Eine Schiebetür auf der Fahrerseite und eine Leiterklappe stehen im Unterschied zur Kurz-Ausgabe nicht auf der Extra-Liste.

Hinter den Ladeluken überrascht der lange Doblò Cargo mit einem gepflegten Laderaum. Die Wände sind glatt und fein verblecht, anders als bei manch zerklüftetem Wettbewerber. Ein PVC-Belag schützt in den gehobenen Ausstattungsvarianten serienmäßig den Boden und die sehr niedrig angesiedelten Ladekanten. Eine Handvoll etwas mickrig aussehender Zurrösen sichert ebenso die

Fracht wie eine vollflächige Trennwand aus Stahlblech. Das wirkt überwiegend gut gemacht und professionell.

Weiter vorn hat der Lieferwagen ebenfalls an Statur gewonnen. Das Fahrerhaus tritt mit sachlicheren Farben und neuen Türverkleidungen mit überarbeiteten Ablagen funktioneller auf als bisher. Jedoch profitiert die Kabine nicht vom Längenwachstum: So manche Fahrer würden den Sitz gerne ein paar Zentimeter weiter nach hinten schieben. Auch hat die zwar bullige, dabei jedoch schlanke Karosserie eine eher knappe Innenbreite zur Folge – kräftige Kerls sitzen auf Tuchfühlung. Die drei Ausstattungsvarianten sind ge-

schildigt gestaffelt. Die spartanische Basis-Ausstattung enthält außer getönten Scheiben wenig Erwähnenswertes. Abgesehen vom extrem verlockenden Grundpreis, netto 11.430 Euro. Für einen halben Tausender mehr fährt der Fiat als SX vor, mit gedämmter Trennwand, höhenverstellbarem Sitz, elektrischen Fensterhebern, Zentralverriegelung, höhenverstellbare, Lenkrad und Bodenbelag im Laderaum eine gute Wahl. Weitere 600 Euro mehr kostet die getestete Top-Variante mit der Codebezeichnung ELX. Da es ABS und elektrisch verstellbare Außenspiegel auch separat gibt, erscheint diese Stufe verzichtbar.

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.633 mm
Gesamtbreite	1.722 mm
Gesamthöhe	1.817 mm
Radstand	2.963 mm
Wendekreisdurchmesser	12.300 mm
Spurweite vorn/hinten	1.514/1.505 mm
Breite zw. den Radkästen	1.200 mm
Zulässige Achslast vorn	1.010 kg
Zulässige Achslast hinten	1.270 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.180 kg
Leergewicht Testfahrzeug	1.420 kg
Nutzlast	760 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.480 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	1.300 kg
Ladevolumen	4.0 m ³
Länge Laderaum	2.060 mm
Breite Laderaum	1.470 mm
Höhe Laderaum	1.305 mm

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung, Elektronisch geregelte Hochdruck-Common-Rail-Direkteinspritzung; Eine obenliegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder; Abgasrückführung; Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub: 82,0/90,4 mm; Hubraum: 1,9 l; Leistung: 100 PS (74 kW) bei 4.000/min; maximales Drehmoment: 200 Nm bei 1.750/min.

Getriebe: mechanisches 5-Gang-Schaltgetriebe mit Joystick im Armaturenbrett; Übersetzungsverhältnisse vom 1. bis 5. Gang: 3,91:1 bis 0,84:1, Rückwärtsgang 3,91:1. Antrieb auf die Vorderräder

Fahrwerk

Federung: vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker, Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Starrachse, Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer.

Bremsen: Vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Durchmesser vorn 257 mm, hinten 228 mm, Bremskraftregler, ABS. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Reifen: 175/75 R 14 C auf Räder 5,5 J x 14.

Füllmengen/Elektrik

Tankinhalt: 60 l; **Motoröl mit Filter:** 4,3 l

Batterie: 12 Volt 60 Ah; **Lichtmaschine:** 90 A / 105 A mit Klimaanlage

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel-Intervall-Minimum 20.000 km; **Garantie:** Zwei Jahre Werksgarantie inklusive Mobilitätsgarantie, acht Jahre Garantie gegen Durchrostung.

TEST Fiat Doblò Cargo Maxi



Nominell kräftig, doch in der Realität schwach auf der Brust: Der JTD mit 1,9 Liter Hubraum arbeitet leise, sparsam, wirkt jedoch matt.

Zumal auch in dieser edelsten Ausgabe des Doblò Cargo Maxi die Kunststoffteile eine wenig anheimelnde, schnell verschrammte Hartplastik-Atmosphäre ausstrahlen. Mit garantiertem Gänsehaut-Geräusch, wenn der Fingernagel über das Armaturenbrett fährt. Auch die Handvoll sichtbarer Schraubenköpfe im Umfeld der A-Säulenverkleidungen muss im Lieferwagen nicht sein. Aber der Doblò Cargo kennt auch andere Seiten. Die fein verkleidete Trennwand sieht nicht nur gepflegt aus, sie strahlt im Winter keine unangenehme Kälte ab, unterstützt die ohnehin vorteilhafte Geräuschkämmung bis hin zum Effekt eines vergleichsweise guten Radioklangs. Die Sitze sehen nicht nur munter aus, sie sind auch langstreckentauglich. Pluspunkte sammelt der Fiat ebenfalls im Kapitel Bedienung. Der Joystick-Schalthebel liegt gut zur Hand, flutscht durch die Schaltgassen. Regler und Schalter sitzen verwechslungssicher dort, wo sie hingehören. Die Extra-Steckdose in der Mittelkonsole kann man gut gebrauchen.

Keinen Orden verdient sich der Doblò Cargo dagegen bei der Unterbringung des üblichen Fahrer-Kleinkrams. Das Handschuhfach macht seiner Bezeichnung alle Ehre - mehr passt nicht hinein. Selbst die Mappe der Bedienungsanleitung steckt mangels Platz im Türfach. Das Mitführen von Getränken ist offensichtlich nur in kleiner Dosierung vorgesehen -

die Türfächer kapitulieren selbst vor 0,7-Liter-Gebinden, es sei denn man wendet Gewalt an, nimmt Schrammen in Kauf. Einzig die ausladende Dachgalerie nimmt größere Gegenstände auf.

Unzureichend auch die Außenspiegel: Hoch und viel zu schmal bemessen, ist das Blickfeld klein, erst recht beim verblechten Kastenwagen mit Trennwand ohne Fenster im Fond. Zum zweifelhaften Glücksspiel geraten Manöver wie Ausparken aus Parkbuchten quer zur Fahrbahn - italienisches Roulette. Dabei hätte der lange Maxi gute Spiegel bitter

MESSWERTE

Beschleunigung

0-50 km/h	5,1 s
0-80 km/h	10,1 s
0-100 km/h	14,1 s

Elastizität

50-80 km/h (IV/IV)	7,6/10,1 s
50-100 km/h (IV/IV)	13,2/17,8 s

Geschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
-----------------------------	----------

Innengeräusche

Stand/50/80 km/h	59/61/64 dB(A)
100/130 km/h	69/73 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal	6,6 l/100 km
Verbrauch maximal	11,0 l/100 km
Testverbrauch gesamt	8,2 l/100 km

Ø = Durchschnitt

nötig. Fiat realisiert das Wachstum der Karosserie über den Radstand, entsprechend nimmt der Wendekreis im Vergleich zum normalwüchsigen Doblò Cargo zu. 12,4 m für den U-Törn sind arg viel.

Ebenso enttäuscht das Fahrwerk des langen Fiat. Ob leer, teilbeladen oder beladen, die starre und blattgefederte Hinterachse mit Blattfedern agiert stets bockig, teilt kräftig aus, verlangt von Fahrer und Ladung Nehmerqualitäten. Überdies stuckert die Vorderachse auf üblen Beton-Autobahnen heftig, schüttelt dem Fahrer fast die Plomben aus den Zähnen und die Papiere vom Beifahrersitz.

Heftig und kompromisslos reagiert der beladene Fiat auch bei schnellen Spurwechseln auf der Autobahn oder zügiger Kurvenfahrt. Verhält er sich bis zur halben Nutzlast noch leidlich neutral, so drängt das Heck bei komplett und gleichmäßig ausgeladenem Fahrzeug schon bei sonst wenig aufregenden Fahrmanövern heftig zum Außenrand der Kurve. Da heißt es ruhige Hand und kühlen Kopf bewahren, sonst droht Ungemach.

In diesem Zusammenhang verdienen auch die Reifen Erwähnung, mitbeteiligt am wenig schmeichelhaften Eindruck. Der Cargo Maxi fährt auf der seltenen Größe 175/75 R 14 C vor, eine schwer verständliche Entscheidung angesichts reichlicher Auswahl ordentlicher und tragfähiger Reifen in der 15-Zoll-Klasse, wie die Fiat-Wettbewerber belegen. Prompt zählen die beim Testwagen aufgezogenen, eher groben Michelin Agilis 81 offensichtlich nicht zum letzten Stand der Reifenentwicklung, zu spüren bereits durch laute Abrollgeräusche rund um Tempo 100 herum.

Sparsam ist Fiat auch bei der Sicherheitsausstattung. Trommelbremsen an der Hinterachsen sind nicht der letzte Schrei, auch wenn die Bremsen fix und kraftvoll, beim unbedachten Tritt aufs Pedal fast giftig ansprechen. ABS nur serienmäßig in Verbindung mit der besten Ausstattung ist ebenso wenig zeitgemäß wie das Fehlen einer ASR.

Das alles kann man angesichts der Leistung gut brauchen. Rund 100 Pferdestärken haben sich als gehobene Lieferwagen-Motorisierung etabliert, bei mehr als 2 t Gesamtgewicht und überdurchschnittlicher Kilometerleistung keine Fehlinve-

stition. Da bietet sich der JTD mit 1,9 Liter Hubraum an, aus vielen Fiat gut bekannt als sympathischer Geselle. 74 kW (100 PS) klingen anständig, was in diesem Fall wörtlich zu nehmen ist: Der Common-Rail-Motor zieht klaglos und laufig aus niedrigsten Drehzahlen, arbeitet vergleichsweise leise, zeigt Drehfreude, marschiert unerschrocken Richtung 5.000 Touren und beschleunigt munter. Gut 160 rennt der Cargo Maxi, das genügt. Im Unterschied zu anderen Lieferwagen lässt sich dieses Tempo auch auf längeren Strecken gut aushalten, da der Motor sehr gedämpft agiert, hier dominieren Windgeräusche den anderswo üblichen Diesellärm.

Jedoch fehlt dem Motor der rechte Biss, er wirkt schwach auf der Brust, egal bei welcher Drehzahl. Kein Wunder: Der Diesel erreicht maximal nur 200 Nm Drehmoment – nicht nur im Vergleich zum Wettbewerb mager, auch im eigenen Haus: Im Fiat Punto bringt's die Maschine auf bis zu 280 Nm. Ursache ist ein schwächliches Getriebe, dem Fiat nicht mehr Dampf zutraut. Deshalb lohnt sich der Mehrpreis von 900 Euro zum kleineren 1.3 JTD (55 kW/75 PS, 190 Nm) nur dann, wenn der Käufer die Höchstgeschwindigkeit ausnutzt. Sie fällt beim größeren Diesel aufgrund längerer Übersetzungen fast 20 km/h größer aus.



Speziell beim langen und verblechten Kastenwagen irritiert das kleine Blickfeld der schmalen Außenspiegel.

Zu den Pluspunkten des matten Diesels gehören seine knausrigen Trinksitten. Wer die hohe Elastizität des Triebwerks ausnutzt und gelassen-gemütlich ohne Ambitionen im Verkehr mit schwimmt, kommt selbst mit dem beladenen Doblò Cargo Maxi ohne Probleme mit rund 7 l/100 km hin, ein prima Wert. Im Maximum schluckt der Diesel bei voller Fahrt bis zu 11 l/100 km – angesichts der stattlichen Figur absolut angemessen.

So agiert der Doblò Cargo Maxi schlussendlich trotz kraftvoller V-Form eher halbstark: Ambitionierte Fahrer werden sich mit ihm kaum anfreunden, als braver Lastesel verrichtet er jedoch brav seine Dienste. **RANDOLF UNRUH**