



Fiat Doblò Cargo

Der hat's drauf

Zwei Radstände, zwei Höhen, zwei Gewichte, vier Motoren – der neue Doblò Cargo ist ausgesprochen vielseitig.

Sauber, leise, vielseitig und in jeder Hinsicht kräftig: Der neue Doblò Cargo rückt in eine neue Dimension auf.

Der neue Doblò Cargo bietet in allen Aspekten mehr als die Konkurrenten“, trägt Antonino Mannina kräftig auf, Technikchef von Fiat Professional. Lorenzo Sestino, Chef der Fiat-Autosparte, legt nach: „Er hat viel mehr drauf als die Konkurrenten.“ Fiat hat für seinen neuen Doblò Cargo weit ausgeholt, knapp eine halbe Milliarde Euro investiert. Zehn Jahre nach der Vorstellung des Vorgängers geht ein neuer Lieferwagen an den Start. Rundum neu: Nur drei Prozent der Teile, so Sestino, habe man vom Vorgänger übernommen.

Dem Trend der Zeit entsprechend ist der Doblò Cargo kräftig gewachsen: Mit 4,39 m Länge hält er nun einen deutlichen Sicherheitsabstand zum schnuckeligen Fiorino. Mit stattlichen 1,83 m Breite rollt der Doblò Cargo zwar noch in die Garage, dort aber wird das Aussteigen allmählich beschwerlich. Designer Peter Jansen hätte nichts gegen einige Zentimeter weniger Fülle um die Hüften gehabt, aber die Mischung aus Sicherheits- und Komfortansprüchen sowie der Wunsch nach Palettenbreite zwischen den Radkästen zwingt Autos in die Breite. Dazu

reckt sich der Lieferwagen mit fast 1,90 m auf Gardemaß.

Darf's mehr sein? Der lange Cargo Maxi dehnt sich gar auf Transportermaß von (4,74 m), der Caddy Maxi hat's ähnlich vorgemacht. Wie beim Vorgänger gibt es ein Hochdach für die Kurzausgabe. Hinter vorgehaltener Hand ist zu hören, dass auch ein hoher Maxi in Vorbereitung ist. Da wird's der höher angesiedelte Scudo schwer haben. Zumal der Doblò Cargo im Bestfall gut 900 kg Nutzlast erreicht (Fahrer abgezogen) und die Hinterachse bis zu 1,45 t trägt. Ein



Gegen überschaubaren Aufpreis liefert Fiat ein abnehmbares Navi für den Doblò Cargo.



Fiat Doblò Cargo Kastenwagen

Modelle und Preise*

Motor	Leistung	Radstand/Dach	Preis ohne MwSt.
1.4 16V	70 kW (95 PS)	2.755 mm/flach	3 12.700,-
1.3 Multijet	66 kW (90 PS)	2.755 mm/flach	3 13.900,-
1.6 Multijet	77 kW (105 PS)	2.755 mm/flach	3 14.800,-
2.0 Multijet	99 kW (135 PS)	2.755 mm/flach	3 16.600,-

*Aufpreis SX-Ausstattung: 3 600,- *Aufpreis Maxi-Ausstattung: 3 1.200,-

ordentlicher Brummer also, der als Kastenwagen und Kombi bereitsteht. Und sogar als Fahrgestell mit Fahrerhaus für putzige Aufbauten, eine Premiere in seiner Liga.

Komplett neu ist die Verpackung des Lieferwagens. Bisher eher grob behauen, hat der Doblò Cargo nun Form bis ins Detail angenommen. Das rundliche Gesicht mit dicken Backen und markantem Kühlergrill guckt aus großen Augen freundlich-friedlich in die Nutzfahrzeugwelt. In der Seitenperspektive gibt der Doblò Cargo Gas: muskulöse Radläufe, keilförmige Gürtellinie – er schnellte bereits im Stand los. Das kantige Heck steht für hohen Nutzen.

Unter der hohen Motorhaube werkelt eine neue Motorengeneration. Der 1,4-l-Benziner mit 70 kW (95 PS) wird nur eine Außenseiterrolle spielen. Anders die drei Diesel. Da wäre die Neuauflage des 1,3-Liters mit nun 66 kW (90 PS) und 200 Nm

Drehmoment – ein Fall für Sparfüchse. Besonders attraktiv ist der neue 1,6er. Er leistet 77 kW (105 PS) und bringt es auf ein höchst ansehnliches Drehmoment von 290 Nm, Spitzenwert seiner Leistungsklasse. Hat der Diesel den Drehzahlkeller verlassen, dreht er willig hoch bis 5.000 Touren, beschleunigt den Lieferwagen temperamentvoll, bei Bedarf auf mehr als 160 Sachen. Besonderheit der beiden Maschinen: Es gibt sie wahlweise in Euro 4 und Euro 5. Damit ist der Doblò Cargo der Saubermann unter seinesgleichen. Ein Partikelfilter gehört dann zur Serie und – ebenfalls Premiere in dieser Klasse – eine Start-Stopp-Einrichtung.

Deshalb verspricht Fiat einen extrem geringen Verbrauch auf Rekordniveau: 4,8 l im Normschnitt für den 1,3 Multijet, 5,2 l für den größeren 1,6er. Doch Achtung: Beides gilt nur in Verbindung mit Euro 5. Wer Euro 4 wählt, zahlt in der Anschaffung weniger, verbraucht aber rund einen halben Liter mehr.

Spitzenmotorisierung ist der 2,0 Multijet-Diesel, eine Weiterentwicklung des altbekannten 1,9ers. Leistung 99 kW (135 PS), Drehmoment 320 Nm, dazu eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 180 Sachen – ein Fall für Leute, die es eilig haben. Oder Anhänger schleppen, sie

Anzeige

dürfen bis 1,5 t wiegen. Der Normverbrauch bleibt mit 5,6 l angesichts des Fahrzeugformats sehr human.

Hintergrund der Knauerigkeit sind neben moderner Motorentechnik lange Übersetzungen. So schnurrt der 1,6er Multijet bei 100 Sachen mit nur rund



Je nach Ausstattung ist das Cockpit farbenfroh gehalten. Der Laderaum fasst bis zu 4,2 m³ Fracht und trägt mehr als 900 kg. Die Trennwand ist Serie. Vielfältige Ablagen nehmen jede Menge Kleinkram auf.

2.000 Touren dahin. Vorbildlich leise, wie anzumerken ist. Für Wirtschaftlichkeit stehen auch lange Ölwechselintervalle von 30.000 und sogar 35.000 km für die Euro-5-Ausführungen, alternativ alle zwei Jahre. Prompt spricht Entwickler Mannina von „den niedrigsten Gesamtkosten seines Segments“.

Einen enormen Entwicklungsschub hat das Fahrwerk getan. Zwar wirkt das Lenkgefühl ein wenig synthetisch, aber nach ersten Eindrücken zählt der Doblò Cargo zu den bestgefederten Modellen seiner Klasse – und zu den sichersten. Verantwortlich dafür zeichnet vor allem die neue Hinterachse mit Einzelradaufhängung, von Fiat als „Bi-Link“ bezeichnet. Die Ingenieure kombinieren Längslenker mit jeweils zwei Querlenkern, die von einem gemeinsamen Aufhängungspunkt schräg nach hinten zu den Rädern zielen. Dazu Schraubenfedern und ein Stabi, fertig ist eine Achse die unterschiedlichen Gewichtsklassen und Beladungssituationen gerecht werden soll. Dazu rollt der Doblò Cargo je nach Dimension auf 15- oder 16-Zoll-Rädern.

Weniger großzügig gibt sich Fiat bei den Bremsen: einerseits groß dimensionierte Scheiben vorn, andererseits Trommeln hinten. Im Test wird der Lieferwagen beweisen müssen, was er kann.

Ansonsten ist der Italiener gut bestückt: Auf Wunsch gibt es ESP, immer an Bord sind elektronische Bremskraftverteilung, ABS und eine Anfahrhilfe.

Das alles dirigiert der Fahrer aus einem Cockpit, dessen Struktur und Form-

Der Doblò Cargo steht erst am Beginn seiner Karriere, im Laufe des Jahres folgen Erdgas- und Dieselve variante.

gebung an den Vorgänger erinnert. Es gibt klar gezeichnete Instrumente, eine Fülle von Ablagen. Verkniffen haben sich die Entwickler einen dritten Sitz in der ersten Reihe à la Berlingo und Partner. Neben Platzargumenten ziehen sie dafür Sicherheitsgründe heran. Eingehüllt ist alles in Materialien der robusten Sorte und je nach Ausstattung farbenfrohen Sorte – wie bisher verzichtet der Fiat Doblò Cargo auf edle Anmutung. Ebenso unverändert geht es an Bord ein wenig knapp zu – italienische Entwickler sind schließlich kompakter gebaut als nordeuropäische Fahrer. Die würden die Trennwand gerne einige Zentimeter nach hinten versetzen und den Sitz weiter zurückfahren.

Die Ingenieure hatten dagegen den Laderaum im Blick. Er fasst in der Kurzausgabe 3,4 m³, mit Hochdach 4,0, als Maxi gar 4,2 m³. Ansehnlich ist mit einer Breite von 1,23 m der Abstand zwischen den Radkästen. Zielt der Staplerfahrer gut, passt eine Palette quer hindurch. Dabei hilft, dass die Portalweite der Flügeltüren das identische Maß aufweist und exakt mit den Radkästen fluchtet. Je nach Ausstattungsvariante gibt es eine oder zwei 700 mm breite Schiebetüren, nur beim Basismodell als Extra definiert.

Üppig ist die Variantenvielfalt: Kasten, Kombi, zwei Längen, zwei Höhen und sogar ein Fahrgestell mit Fahrerhaus und Flachboden, eine Premiere in dieser Klasse. Bis zu 2,8 m Aufbauhöhe sind drin, die Breite beschränkt Fiat auf schlanke 1,87 m. Aufbau und Ladung dürfen je nach Variante zusammen gut eine Tonne wiegen.

Der Doblò Cargo steht erst am Beginn seiner Karriere, im Laufe des Jahres folgt noch eine Ausführung mit Erdgasantrieb und 85 kW (115 PS) Leistung, auch ein Diesel mit automatisiertem Getriebe. Bereits jetzt spricht Entwickler Antonino Mannina von einer „beispiellosen Vielseitigkeit“. Der Doblò Cargo hat eben viel drauf.

RANDOLF UNRUH

DAS NEUE Trailer-Journal 2010

**Der europäische
Einkaufsführer
für Anhänger, Auflieger,
Aufbauten und Zubehör**

The European Shopping Guide
for Trailers, Semitrailers, Bodies
and Accessories

Alle Daten auch komplett
online! (inklusive Anzeigen)
www.trailer-journal.com

Die Neuausgabe Trailer-Journal
bestellen Sie bitte per Telefon, Fax,
E-Mail oder Internet

Telefon 021 51/51 00-1 23
Fax 021 51/51 00-2 15
trailer-journal@stuenings.de
www.trailer-journal.com

