



Fiat Doblò Cargo

Gut gewachsen

Der neue Fiat Doblò Cargo trägt ein unverwechselbares Kleid – die rundliche Nase trägt er hoch, dahinter folgt ein funktioneller Kastenaufbau in emotionaler Hülle.

Der neue Lieferwagen ist kräftig gewachsen und glänzt mit herausragenden Daten, doch was steckt dahinter?

Die höchste Effizienz und die höchste Wirtschaftlichkeit gegenüber seinen Wettbewerbern“ – Transporter-Vorstand Andreas Serra von Fiat in Deutschland findet große Worte für ein kompaktes Auto, den neuen Doblò Cargo. Sein Fazit: „Das wirtschaftlichste Fahrzeug seiner Klasse.“ Dazu passt ein schmackhaftes Einführungsangebot: Wer einen mindestens acht Jahre alten Stadtlieferwagen gegen einen Doblò Cargo eintauscht, bekommt 2.750 Euro Nachlass. Damit rutscht der Grundpreis des Basismodells haarscharf unter 10.000 Euro, die monatliche Leasingrate unter 100 Euro. Doch wie gut ist der Neue? Und welches Modell ist das richtige? Die Redaktion hatte Gelegenheit, ein ganzes Rudel Doblò Cargo zu fahren.

Zunächst brilliert der Doblò Cargo mit seinen Daten. Maximal eine knappe Tonne Nutzlast, bis zu 4,6 m³ Ladevolumen, riesige Ladelänge bei geklapptem Beifahrersitz, enorme Wartungsintervalle von 35.000 km für die Diesel, als erster seiner Liga mit Euro 5 zu haben, dann als Erster auch mit Start-Stopp-Einrichtung, Listenpreise ab netto 12.700 Euro – Respekt.

Dynamisch und sehr eigenständig sieht der Fiat aus. Vorwärtsdrang vermitteln die keilförmige Gürtellinie und ausgestellte Radläufe. Der Fiat trägt die Nase hoch: Die großen Scheinwerferaugen über der bulligen Nase blicken in die Lieferwagenwelt mit ihrem beinharten Wettbewerb. An die zehn Marken balgen sich in Deutschland um 40.000 Autos im Jahr, Fiat ist gut dabei.

Der bisher eher knapp gewachsene Doblò Cargo dehnt sich mit seinen zwei Radstandsvarianten jetzt auf 4,39 respektive 4,74 m Länge. Vorne rundlich, hinten eckig – ein Lieferwagen muss praktisch sein. Das ist der Doblò Cargo ohne Zweifel: Mindestens 1,8 m Laderaumlänge, viel Platz zwischen den Radkästen – der Fiat ist ein Nützlichling. Und der Fahrer darf nahezu bedenkenlos einpacken, beträgt die Nutzlast des Kastenwagens je nach Variante doch zwischen 675 und 925 kg. Mehr schleppt keiner. Auch an Varianten fehlt es nicht: Kastenwagen kurz, hoch und lang, Kombi, sogar ein rares Plattform-Fahrgestell findet sich im Angebot. Nur die Kombination lang und hoch verknüpft sich Fiat, schützt damit den haus-eigenen Scudo.

Vorne ziehen wahlweise ein Benziner oder einer von drei sehr unterschiedlich ausgeprägten Dieselmotoren. Für Kurzstrecken völlig ausreichend ist der schmalste Diesel, der 1,3-Liter-Multijet mit 66 kW (90 PS). Ein Partikelfilter reinigt das Abgas des Diesel-Kastenwagens. Mit halber Ausladung jedenfalls spurtet der Doblò Cargo überraschend lebendig mit dem drehfreudigen Maschinchen, dessen Durchzugskraft von 200 Nm ebenfalls nicht von schlechten Eltern ist. Die Fahre zeigt italienisches Temperament, läuft bei Bedarf fast 160 Sachen und verbraucht laut Norm mit Hilfe der Start-Stopp-Einrichtung knapp 5 l.

Wer auch längere Strecken fährt, wer die höhere Gewichtsvariante oder den langen Maxi wählt, der sichert sich gern größere Kraftreserven. Die Antwort heißt 1,6 l Multijet, kostet netto 900 Euro Aufpreis und leistet 74 kW (100 PS). Vor allem die Durchzugskraft von 290 Nm klingt respektabel. Längere Übersetzungen sowie ein spürbares Turboloch führen indes zu einer gewissen Mattigkeit im Antritt. Um die 2000 Touren braucht der Diesel, dann geht's zur Sache. Im Verbrauch liegt der Einssechser trotz Sechsstatt Fünfganggetriebe einen halben Liter über seinem kleinen Bruder.

Eher selten dürfte der Fuhrparkchef den stärksten Diesel servieren, den 2 l Multijet mit 99 kW (135 PS) Leistung und einem kräftigen Drehmoment von 320 Nm. Man kann die Zurückhaltung verstehen, denn 1800 Euro Aufpreis zum Einssechser sind ein Haufen Holz. Andererseits ist's schade, denn Euro 5 und



Das Frachtabteil hat rekordverdächtige Maße; imponierend auch die Nutzlast.

Start-Stopp gehört bereits dazu. Und der stärkste Diesel geht seinen Job ausgesprochen geschmeidig und gelassen an. Zieht auch beladen souverän aus gut 1000 Touren, murrst dabei nicht einmal im Ansatz. Und man muss die schneidige Höchstgeschwindigkeit von fast 180 km/h ja nicht ausnutzen. Der Verbrauch liegt laut Norm mit 5,6 l/100 km nur zwei Zehntel über der mittleren Maschine. Ein echtes Sahnestück also, doch wie alle Sahnestücke bedauerlicherweise nur in geringer Dosierung zu verkraften.

Dem Fahrwerk des Doblò Cargo macht auch die stärkste Motorisierung nichts aus, zumindest halb beladen. Der Fiat gibt sich zwar auf unebener Straße ein wenig poltrig, beweist aber dank seiner Hinter-

Fiat gibt Gas

Eine Ausführung mit Erdgasantrieb darf bei Fiat nicht fehlen, das gilt auch für den Doblò Cargo. Die Italiener haben sich für eine eigenwillige bivalente Ausführung entschieden: Der Benzintank misst nur 22 l. Mit ein paar Litern weniger ginge er als monovalent durch. Ansehnlich ist der Gasvorrat unter dem Boden mit vier Flaschen und zusammen 95 l (16,2 kg). Angelassen wird stets mit einem Spritzer Benzin, danach schaltet der Motor auf Erdgasbetrieb um. Per Tastendruck kann der Fahrer auf Benzinbetrieb wechseln. Basismotor ist ein aufgeladener 1,4 l Benziner. Er bringt es sowohl im Gas- als auch im Benzinbetrieb auf 88 kW (120 PS) und 206 Nm Drehmoment bei nur 2000/min. Start ist im kommenden Sommer.

achse mit Einzelradaufhängung und Schraubenfedern echte Nehmerqualitäten. Er verkraftet ebenfalls eine rüde Fahrweise mit flotten Spurwechseln bei hohem Tempo. Auf Wunsch gibt es für 490 Euro ESP – wer außerorts fährt, sollte nicht darauf verzichten. Und zusätzlich zum Fahrerairbag liefert Fiat optional Seitenairbags, man weiß ja nie. Ein wenig mager ist die Bremsenausstattung: Sind Trommeln an der Hinterachse eines Lieferwagens mit bis zu 2,4 t Gesamtgewicht noch zeitgemäß?

Grundlage des sympathischen Fahrverhaltens ist ein langer Radstand von 2755 respektive 3105 mm beim Doblò Cargo Maxi. Er beruhigt den Lieferwagen bei

Featuring:



The Supply Chain
Distinction Awards
2010

Sponsors include:

Lead Business
Improvement Sponsor:



Lead Supply Chain
Solutions Sponsor:



SCL Europe
European Supply Chain & Logistics Summit
2010

7th - 9th June 2010

The Clarion Congress Hotel Prague, Czech Republic

www.scleurope.com

Programme highlights include:

- ▶ **Utilising Supply chain excellence strategies** to drive performance and create value through the business.
- ▶ **Case Study:** Optimising inventory levels by embracing voice picking techniques
- ▶ **How collaboration is vital** to minimise the impact of the recession
- ▶ **Cost Management:** Leaning out your extended supply chain to deliver sustainable growth
- ▶ **Strategic Sourcing:** Where next for Low Cost Country Sourcing (LCCS)?
- ▶ **Case Study:** Successful supply chain financing programmes

For more information please visit www.scleurope.com or call us on +44 (0)20 7202 7690



Researched and Produced by:

wtg | manufacturing & supply chain

Fiat Doblò: Daten, Fahrleistungen, Preise

| Motor | 1.4 16V | 1.3 Multijet 16V | 1.6 Multijet 16V | 2.0 Multijet 16V |
|---|--------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Zylinder/Hubraum | 4/1.368 cm³ | 4/1.248 cm³ | 4/1.598 cm³ | 4/1.956 cm³ |
| Bohrung/Hub | 72 x 84 mm | 69,6 x 82 mm | 79,5 x 80,5 mm | 83,0 x 90,5 mm |
| Ventile pro Zylinder, Nockenwelle | 4/2 | 4/2 | 4/2 | 4/2 |
| Leistung kW (PS)/min | 70 (95)/6.000 | 66 (90)/4.000 | 77 (105)/4.000 | 99 (135)/3.500 |
| Max. Drehmoment, Nm/min | 127/4.500 | 200/1.500 | 290/1.500 | 320/1.500 |
| Höchstgeschwindigkeit | 161 km/h | 158 km/h | 164 km/h | 179 km/h |
| Normverbrauch, Mix* | 7,0 l/100 km | 4,8 l/100 km | 5,2 l/100 km | 5,6 l/100 km |
| Länge/Breite/Höhe | 4.390 (4.740)/1.832/1.845 (1.880) mm | | | |
| Radstand | 2.755/3.105 mm | | | |
| Länge/Breite/Höhe Laderaum | 1.824 (2.170)/1.714/1.300 mm | | | |
| Leergewicht/Nutzlast | 1.425–1.485 kg/675–925 kg | | | |
| Grundpreis, netto | 12.700 Euro** | 13.900 Euro** | 14.800 Euro** | 16.600 Euro** |
| *Variante Euro 5 mit Start/Stop | | | | |
| **Aufpreis SX-Ausstattung: 600 Euro, Aufpreis Maxi: 1200 Euro | | | | |

hohem Tempo und liefert die Basis für den vergleichsweise guten Fahrkomfort. Handicap ist allerdings ein recht üppiger Wendekreis von rund 12 und sogar mehr als 13 m beim langen Radstand. Auch die Breite ist mit Vorsicht zu genießen: 1,83 m sind in der Altstadt nicht ohne. Der Fahrer merkt's, auch wenn er am Parkscheinautomaten einen langen Arm braucht.

Am Arbeitsplatz wechseln Licht und Schatten. Von Hause aus ist der Doblò Cargo bereits in der Basis-Variante mit Zentralverriegelung, elektrischen Fensterhebern sowie höhenverstellbarem Lenkrad gut ausgestattet. Die feinere Ausführung namens SX bringt unter anderem elektrisch verstellbare Außenspiegel, einen höhenverstellbaren Fahrersitz, eine Funkfernbedienung für die Zentral-

verriegelung und für den Laderaum die unverzichtbare Schiebetür mit.

Die Bedienung verlangt etwas Gewöhnung, geschenkt. Weniger angenehm sind die kurzen und kaum ausgeformten Sitze. Und ärgerlich bis unzumutbar für große Fahrer ist die unzureichende Längsverstellung: Wer deutlich über 1,80 m hinaus wuchert, kann nach hinten rücken, wie er will – die stählerne Trennwand (beim SX freundlich gepolstert) bietet unnachgiebig Einhalt.

Die Materialien im Cockpit sind schlicht, handfeste Türgriffe vermitteln Solidität. Die Sicht nach vorn ist dank der hohen Motorhaube besser als anderswo, der Blick nach hinten eingeschränkt: Die an sich vorbildlichen Zusatz-Außenspiegel blicken starr und zeigen großen Fahrern nur den Asphalt. Ob es angesichts der herausragenden Daten in Sachen Ladevolumen, Nutzlast sowie der appetitlichen Preise stört? „Echte Bestwerte“, hebt Andreas Serra beim Doblò Cargo heraus. Fuhrparkchefs werden genau drauf achten.

RANDOLF UNRUH



Vorn im Fahrerhaus geht es eng zu, vor allem die Variante mit geschlossener Trennwand bietet Fahrern mit großer Statur zu wenig Raum.

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com