



Der italienische
Designtransporter:
Fiat Doblò Cargo



Kein Unfallschaden, sondern bei Fiat normal:
der schiefe vorgeklappte Beifahrersitz, der im
unteren Bereich die Ladelänge etwas verlängert

Der Eigenwillige

Der italienische Stadttransporter hat hierzulande eine recht feste Marktposition. Dass der rundlich gestaltete Doblò auch einige Ecken hat, stellte sich beim Praxistest heraus.

Extravagant präsentieren sich die italienischen Fahrzeuge – sofern sie nicht in einem internationalen Produktionsverbund integriert sind. So rollt auch der Fiat Doblò Cargo mit eigenwilligem Design durch die Straßen. Der südländische Stadtlieferwagen entspricht jedoch mit seinem bulligen Auftritt dem neuartigen Zeitgeschmack in diesem Segment. Um die transportgewerbliche „Sondernutzung“ auch zu kennzeichnen, ist an der

rechten Schiebetür der in Wagenfarbe übermalte Schriftzug „Cargo“ erkennbar.

Das Cockpit wirkt ziemlich designorientiert. Rundliche Elemente bestimmen die gesamte Optik. Dazu passen die geschwungenen Türverkleidungselemente. In puncto Gestaltung hat der Doblò im Segmentvergleich zweifellos die Nase (weit) vorn: eigenwilliger geht es kaum.

Natürlich kauft und fährt das Auge mit. Aber ein bisschen weniger Schnick-

schnack würde auch diesem Kleintransporter keinen Abbruch tun. Vielleicht eher im Gegenteil. Denn der Gewerbetreibende will – bei aller Liebe zum Spiel mit Formen und Farben – doch in allererster Linie ein praktisches Gebrauchsmodell. Dass dies dann nicht unattraktiv sein muss, beweisen zahlreiche Mitbewerber, die es verstanden, schlichte moderne Gestaltungselemente mit funktionaler Praktikabilität zu vereinen.

Das löchrige Dachfach über der Frontscheibe ist relativ groß. Doch A4-Ordner liegen darin auch nicht ganz (absturz-)sicher. Außer diesem Alkovenbereich gibt es relativ wenig brauchbare Ablagemöglichkeiten in der Fahrerkabine. Die Senken im Armaturenräger sowie die künstlerisch gestalteten Türtaschen oder das klappbare Handschuhfach können nur kleine Utensilien aufnehmen. Ein Kleiderhaken ist überhaupt nicht vorhanden. Mit etwas Geschick lassen sich Jacken an den freien Verschraubungslaschen der Abtrennung zwischen Fahrerkabine und Laderaum anhängen.

Lenkrad und Gurte sind höhenverstellbar. Der Fahrersitz lässt sich in der Länge verstellen. Da jedoch die Rückenlehne nicht stufenlos reguliert werden kann, ist die Sitzposition eher etwas gewöhnungsbedürftig. Als hart und unpraktisch erwiesen sich die als Ring geformten Kopfstützen. Vom Fahrerplatz aus lässt sich mit einem Hebel die Rückenlehne des kopfstützenlosen Beifahrersitzes vorklappen. Dann ergibt sich



Die Hecktüren
rasten bei 90
Grad ein,
schwenken aber
problemlos auf
bis zu 180
Grad auf.



Italienische Kunst am Fahrzeug: Viele runde Formen, aber keine brauchbaren Ablagemöglichkeiten. Vorteilhaft: Der Schalthebel in Lenkradnähe

Winzerin des Jahres fährt Daily

Der Titel „Falstaff Winzer des Jahres 2003“ ging an die burgenländische Winzerin Heidi Schröck aus Rust. Für diesen jährlich vom Wein- und Gourmetmagazin „Falstaff“ ausgezeichneten Titelträger stellt Iveco Austria einen Daily für ein Jahr kostenlos zur Verfügung – in diesem Fall einen Iveco Daily 29 L 12 CP Combi.

Das Fahrzeug verfügt über 8+1 Sitzplätze in drei Reihen und darüber hinaus einen geräumigen Laderaum, der über weit öffnende Heckflügeltüren zugänglich ist. Das höchstzulässige Gesamtgewicht beträgt 3,3 t. Angetrieben wird das Fahrzeug von einem 85 kW (116 PS) starken Common-Rail-Unijet-Motor, der sich durch besondere Laufruhe und Wirtschaftlichkeit auszeichnet. Der niedrige Kraftstoffverbrauch und Wartungsintervalle von 40.000 km sind die Eckpfeiler für die günstigen Betriebskosten.



Heidi Schröck, Falstaff-Winzerin des Jahres, fährt einen Iveco Daily 29 L 12 CP Combi.

ein plastikbeschichtetes Arbeitspult. Dieser zusammengeklappte Sitz kann im Bedarfsfall vollständig nach vorn gekippt werden. Er hängt dann ziemlich schief im Fußraum. Die untere rechte Seite der trennenden Schutzleiter kann nun entriegelt und nach vorn hochgeklappt werden. Sitz und Leiterteil sind dann miteinander zu verankern. So entsteht eine sehr eigentümliche Konstruktion, die auf der

stände auch kaum ein wirkliches Hindernis darstellen. Die effiziente Sicherheit des Fahrers sollte die Wahl der Trennwandgestaltung bestimmen – schon bei der Fahrzeugbestellung.

Der Doblò-Boden ist mit einem Plastikbelag überzogen. Die sechs Verzurrösen sehen nicht sehr vertrauenserweckend aus. Die Laderaumwände sind kaum verkleidet. Sie verfügen aber auch nicht über Löcher, in die sich Gummiseile zur zusätzlichen Ladungssicherung einhaken lassen. Die rechtsseitige Schiebetür verfügt über ein Fenster. Durch das Trennleitergestell wird die Durchladebreite zusätzlich eingeschränkt.

Der Laderaum wird hinten von asymmetrischen Türen begrenzt. Zunächst lässt sich der große linke Flügel öffnen. Bei 90 Grad rastet er ein, kann aber problemlos ohne zusätzlichen Handgriff bis in 180-Gradstellung aufgeschwenkt werden. Dann bleibt die Tür ungesichert. Der kleine rechte Türteil kann durch einen seitlichen Hebel praktisch entriegelt und – wie der große Teil – aufgeklappt werden. Beim Schließen der Türen rasten die Führungen wieder automatisch ein.

Bei aufgeklappten Türflügeln blitzen innen noch etwas die an den Heckholmen platzierten Rückleuchten hervor. Dass aber ausgerechnet der große Türflügel ohne zusätzlich leuchtende Randbegrenzung in den Fahrbahnbereich ragt, trägt nicht sonderlich zur Verkehrssicherheit im Dunkeln bei. Der kraftvolle Common-Rail-Diesel bringt den Doblò sehr leichtfüßig in Schwung. Das Fahrzeug reagiert so überaus temperamentvoll und spritzig, dass fast der Eindruck einer Übermotorisierung aufkommt. Durch das optimal ab-

rechten Seite den Laderaum um 60 cm verlängert. Allerdings ergibt sich durch die Haken und die Verschraubungen im Boden keine durchgehende Ladefläche.

Diese Trennleiterkonstruktionen sind als Insassenschutz nur bedingt geeignet. Dabei steht die Materialstabilität nicht in Frage. Aber die breiten Sprossenabstände behindern die Flugbahn von kleinerem Ladegut kaum. Da sind Trenngitter schon wesentlich besser, obwohl die Maschenlöcher für lange, dünne Transportgegen-

gestimmte 5-Gang-Getriebe zeigt sich der kleine Transporter enorm flexibel, was auch zu einem geringen Dieserverbrauch beiträgt. Der Rückfahrsondator gehört zu den nützlichen Zubehördetails, die beim innerstädtischen Transport das Einparken erleichtern. Die elektrischen Fensterheber lassen die Scheiben jedoch nicht vollkommen in den Türen versinken. Die Klimaanlage verbreitet ein angenehmes Raumklima. Trotz mancher Ecken und Kanten bewährte sich der Fiat Doblò Cargo als akzeptabler Stadttransporter. Der designbetonte Minilaster aus Italien überzeugt vor allem durch seine dynamische Fahrweise bei geringem Verbrauch und das üppige Ladevolumen. Und die Hochdachversion bringt es sogar auf einen voluminösen Spitzenwert in dieser Fahrzeugklasse.

HS