AutoZine
Online auto-magazine
Publicatiedatum: 8 april 2001
www.autozine.nl

Fiat Doblo (2001 - 2010)

Wie het laatst lacht ...

Autotest | Geparkeerd in een willekeurige woonwijk stoppen voorbijgangers pardoes om de prominent geparkeerde Fiat Doblò in ongeloof gade te slaan. Zelfs auto's stoppen even om deze hoogst merkwaardige Fiat eens rustig te bekijken. Met een blik van verwondering, ongeloof en soms gruwel nemen de omstanders de Fiat in zich op. Fiat weet echter heel goed waar het mee bezig is. Zo is de al even onorthodox ogende Fiat Multipla één van de meest doordachte auto's van dit moment. Misschien luidt het credo van Fiat "hoe ongebruikelijker hoe beter"? Hoopvol gaat de proefrit met deze vreemdsoortige creatie van Fiat van start.

Gedurende de proefrit zouden er nog heel wat verbaasde blikken volgen. Maar hoe langer de proefrit duurde, hoe meer het gevoel ontstond dat dit blikken van bewondering waren. Zelfs de vreemdsoortig vormgegeven neus begon na een aantal dagen rijden te wennen. Het grootste deel van de neus is opgetrokken uit sterk kunststof. De koplampen zijn klein en relatief hoog gemonteerd. Daarmee is de Doblò in vergelijking met andere auto's wat disproportioneel. Wie de diverse aannemersbusjes bekijkt die in een permanent gehavende toestand verkeren, begrijpt waarom Fiat heeft gekozen voor zoveel kunststof en zo weinig metaal.

Ook de achterkant van de Doblò doet met de twee ongelijke deuren wat vreemd aan. Dat komt omdat de achterbumper zo'n 10 cm lager ligt dan bij andere auto's. De Doblò heeft hiermee een uitzonderlijk lage tildrempel zodat zware lading niet onnodig hoeft te worden opgetild. De rand is zelfs zo laag dat vracht op een karretje bijna naar binnen kan worden gereden, in plaats van getild. Door de achterlichten hoog naast de deuren aan te brengen, bestaat minder risico deze te beschadigen bij het inladen en is de Doblò goed zichtbaar voor achteropkomend verkeer. Hier is over nagedacht!

Kindvriendelijk

Als de Doblò voor personenvervoer wordt gebruikt, valt de auto direct op door kindvriendelijkheid. De bagageruimte is zo enorm (750 liter) dat zelfs een grote kinderwagen niet hoeft te worden opgeklapt. Alleen de hoedenplank moet worden verwijderd waarna de kinderwagen simpelweg kan worden binnengereden, wederom dankzij de uitzonderlijk lage drempel. Kinderzitjes passen prima op de achterbank, waarbij de drie gordels lang genoeg zijn om het zitje goed vast te zetten.

Beide achterdeuren zijn schuifdeuren zodat kleine kinderen, die de deur vol enthousiasme openen in een krappe parkeergarage, geen schade kunnen veroorzaken aan andere auto's. Met de voorstoelen in de achterste stand biedt de achterbank nog steeds voldoende ruimte voor drie volwassenen. Wie de Doblò liever inzet voor vrachtvervoer, levert de achterbank in waarna de laadruimte precies voldoende ruimte biedt aan twee Europallets of 3.000 liter andere vracht.

De beste plaats is voor de bestuurder gereserveerd. De voorstoelen zitten voortreffelijk en lenen zich ook voor lange afstanden. Helaas zijn de hoofdsteunen voorin niet hoog genoeg om whiplash te voorkomen. Het stuurwiel en de versnellingspook liggen fijn in de hand en maken het aangenaam rijden met de Doblò.

De versnellingspook staat niet op de vloer, maar op het dashboard. Tijdens de proefrit was dat nooit aanleiding om mis te grijpen en kan worden gesteld dat dit de meest logische plaats is voor deze auto. Bovendien schakelt het ding heerlijk.

De klokken bestaan uit niet meer dan een grote snelheidsmeter en een benzinemeter. Daar onder zijn een aantal controlelampjes en een digitaal display te vinden voor o.a. de dagteller. Ook deze eenvoudigste uitvoering van de Doblò is voorzien van elektrisch bedienbare zijruiten en centrale portiervergrendeling (zonder afstandsbediening).

Minder luxueus is de afwerking. In het gehele interieur zijn diverse delen metaal in de lakkleur van de auto te vinden. Alleen waar dat nodig is, zijn stukken kunststof aangebracht om beschadiging te voorkomen. Het grote glasoppervlak maakt de auto overzichtelijk en maakt de Doblò ondanks de niet geringe buitenmaten gemakkelijk te parkeren. Van zijwind zou de Doblò zich gedurende de testperiode weinig aantrekken.

Motor

Bij een voordelig geprijsde auto hoort een economische motor. Fiat biedt de keuze uit een 1.2-liter benzinemotor of een 1.9-liter diesel. De diesel is beduidend duurder, maar levert iets mindere prestaties terwijl het verbruik vrijwel gelijk is aan dat van de benzine uitvoering. Voor deze test viel de keuze daarom op de benzinevariant. Met de 65 pk die deze Fire-motor levert is de Doblò allerminst een strepentrekker, maar het voldoet. Het mag duidelijk zijn dat deze bescheiden motor hard moet werken om de grote koets in beweging te houden.

Gelukkig doet de motor zijn werk in relatieve rust. In vergelijking met andere lichte bedrijfsauto's en voordelige gezinsauto's valt het geluid reuze mee. Op de snelweg zijn de inzittenden zich er niet continu van bewust dat de motor flink moet werken om hoge snelheden vast te houden, zodat de Doblò zich prima leent voor langere afstanden.

Bij snelheden tot zo'n 100 km/u blijft het verbruik bescheiden, wie boven de 120 km/u komt ziet de benzinemeter bijna per kilometer dalen. In de stad is de motor soepel en toont de Doblò wederom geen enkel spoor van haast.

Toch heeft de Doblò een onverwachte troef in huis om het overige verkeer te snel af te zijn en opnieuw te doen staren. De Doblò gedraagt zich zowel in de bochten als bij stevig remmen meer als een personenauto dan als een busje. Bochten kunnen met een wonderlijk hoge snelheid worden genomen voor een auto in deze klasse. Wel is de Doblò door de hoge zitpositie merkbaar groot en hoog, zodat de ervaring anders is dan in een personenauto. De grens ligt echter zo ver dat de Doblò zich zelfs voor het betere gooi-en-smijt werk leent dat normaal alleen voor compacte stadsautootjes is weggelegd.

Tenslotte zijn ook de remmen goed op hun taak berekend waarmee het met de actieve veiligheid van de Doblò wel goed zit. Het passieve deel wordt verzorgd door twee airbags, "geprogrammeerde" kreukelzones en pedalen die op een van tevoren geplande manier afbreken om voetletsel te voorkomen. ABS en zijairbags zijn optioneel.

Conclusie

Laat ze maar staren! Drie dagen rijden met de Fiat Doblò 1.2 SX leert dat deze auto, net als de Multipla, buitengewoon slim in elkaar zit. Gezien de prijsstelling is ook de motorisering keurig verzorgd. De Doblò rijdt echt heerlijk en is zowel als familieauto als bedrijfsauto een zeer veelzijdige auto die in iedere situatie inzetbaar is. Dat is -evenals bij de Multipla- niet ondanks het uiterlijk, maar juist dankzij het ongebruikelijke uiterlijk (Ivo Kroone). ■

Specificaties
Fiat Doblo (2001 - 2010) 1.2 SX

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	416 x 171 x 180 cm
Wielbasis	257 cm
Gewicht	1.195 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.100 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	750/3000 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1242 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	65 pk @ 5500 tpm
Koppel	102 Nm @ 3500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	18,9 sec.
Topsnelheid	142 km/u
Verbruik gemiddeld	7,7 l / 100 km
Verbruik stad	9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 13.395,-
Prijs instapmodel	€ 13.395,-