



Fiat Doblo

In dubio?

Autotest | Welkom bij "Kies uw auto", de eenvoudige quiz die u in drie vragen naar uw ideale auto leidt. Vraag 1: geeft u de voorkeur aan design of ruimte? Vraag 2: geeft u de voorkeur aan prestaties of ruimte? Vraag 3: geeft u de voorkeur aan prestige of ruimte in de portemonnee? Als u steeds voor het laatste antwoord heeft gekozen, lees dan dit testverslag van de Fiat Doblo.

Uit uw antwoorden op de quizvragen blijkt dat u de voorkeur geeft aan ruimte. Dat is precies wat centraal staat bij de Fiat Doblo. De Doblo is het leven namelijk begonnen als bedrijfsauto en daar staan praktische mogelijkheden op de eerste plaats.

Interieur

Alhoewel de Doblo zeker niet lelijk is, is de auto zo getekend dat deze maximale binnenruimte biedt. Dit is echter de personenauto versie ("Doblo Panorama") en dat betekent dat die ruimte niet wordt gevuld met europallets of rekken vol gereedschap.

In plaats daarvan heeft de Doblo de uitstraling en afwerkingskwaliteit van de gemiddelde Fiat personenauto. Het grootste verschil is de schaalgrootte. De beweegruimte rondom de voorstoelen is bijvoorbeeld zo enorm dat de bestuurder niet kan leunen tegen de deur zonder los te komen uit de stoel! Zelfs lange bestuurders kunnen letterlijk met een hoge hoed op achter het stuur plaatsnemen en hebben dan nog hoofdruimte over.



Waar mogelijk is het interieur voorzien van bakjes, vakjes en wat dies meer zij. De uitrusting is prima verzorgd voor een auto met dit prijskaartje. Mede daarom doet de ambiance meer denken aan die van een gezinsauto dan van een bedrijfsauto. De Doblo biedt echter geen innovatieve ruimtebesparende oplossingen (geïntegreerd fietsenrek, ingebouwde

surfplankdrager, etc).

Ruimte

De achterbank wordt bereikt via schuifdeuren en dat is een aanwinst voor een gezinsauto. Wanneer kinderen de achterdeuren overenthousiast openen, bestaat met schuifdeuren geen risico dat schade wordt aangebracht aan andere auto's. De schuifdeuren van de Doblo zijn voorzien van ruiten die helemaal kunnen worden geopend en dus geen uitklapruitjes zoals bij diverse concurrenten.



Ondanks de gigantische binnenruimte staat de achterbank onwennig dicht op de voorstoelen. De achterbank staat niet op rails en is niet uitneembaar. De Doblo heeft de langste wielbasis in zijn segment, maar desondanks koos Fiat niet voor meer beenruimte achterin, maar voor meer bagageruimte.

Die is met 790 liter dan ook enorm. Sterker nog: wanneer de achterbank wordt opgeklapt biedt de Doblo 3.200 liter bagageruimte en dat is het grootste in dit segment. De Doblo biedt 200 liter bagageruimte meer dan gemiddeld en dat is vergelijkbaar met twee grote boodschappenkratten.

Met opgeklapte achterbank is de laadvloer allermint vlak. Door de hoedenplank een niveau lager te bevestigen, loopt de laadvloer wel vlak. Dit betekent echter wel dat de laadvloer hoger ligt dan gebruikelijk en maximaal 70 kg mag dragen. Bagage moet daarom bijna een halve meter worden opgetild voordat deze kan worden geladen. Bovendien is de kofferruimte simpelweg kleiner met verhoogde laadvloer.



Dankzij de hoekige vormgeving, kan de bagageruimte maximaal worden benut. Bovendien is de Doblo dankzij alle rechte lijnen goed te overzien. Dit is één van de weinige auto's waarvan de motorkap zichtbaar is vanaf de bestuurdersstoel. Bij parkeren is de omvang van de auto eenvoudig in te schatten dankzij alle rechte vormen.

Weggedrag

Dat is geen overbodige luxe, want de Doblo is een enorme auto. De vormgeving met de vriendelijk ogende koplampen geeft de Doblo een bescheiden uitstraling, maar in feite is dit een zeer grote auto. De Doblo past net aan in een parkeervak en is voor sommige parkeergarages zelfs te hoog (1 meter 84). Dit is zeker geen handig stadsautootje: de Doblo heeft ruim baan nodig.



De Doblo heeft een indirecte besturing en bovendien zijn veel stuurbewegingen nodig om een scherpe bocht te maken. Daardoor voelt de Doblo nog groter dan deze eigenlijk is. Het zorgt er ook voor dat de Doblo groter voelt dan de directe concurrenten. De Citroën Berlingo en Renault Kangoo zijn in feite even groot, maar geven dankzij een geraffineerdere besturing en onderstel meer het gevoel van een personenauto.



De wegligging van de Doblo is prima. Dankzij de indirecte besturing is de auto niet per ongeluk uit balans te krijgen met een plotselinge stuurbeweging. Zelfs in een snelle bocht gedraagt deze grote Fiat zich voorbeeldig. Ondanks de enorme hoogte is de Doblo niet bijzonder zijwindgevoelig.

Motor

De Doblo wordt als bedrijfsauto altijd geleverd met een dieselmotor. De hier gereden gezins-uitvoering is ook leverbaar met een benzinemotor. Die meet 1.4 liter en dat is simpelweg te weinig.

Dat blijkt al bij het wegrijden. In de eerste versnelling pakt de 95 pk / 127 Nm sterke benzinemotor goed op, maar na het kiezen van de tweede versnelling valt de snelheid direct terug. De versnellingen zijn te lang voor deze zwakke motor en sluiten bovendien niet strak genoeg op elkaar aan om vlot door te kunnen rijden. Zonder belading is het prettiger om in de tweede versnelling weg te rijden; net als in een vrachtwagen wordt het eerste verzet alleen gebruikt om met volle lading in beweging te komen.



Om simpelweg met de verkeersstroom mee te komen moet de Doblo nadrukkelijk worden aangespoord. Vooral met vier personen en hun bagage moet de (te) kleine motor alle zeilen bij zetten om mee te komen. Bovendien moet het gaspedaal ongebruikelijk diep worden ingetrapt, wat ook nog eens het gevoel versterkt dat dit een trage auto is.

Op de snelweg is 90 km/u de prettigste kruissnelheid. Harder kan best, maar dan moet de krachtbron zo

hard werken dat het snel gaat vermoeien. De Doblo met benzinemotor voelt zich het prettigst op de rechter rijstrook, tussen de vrachtwagens.

Verbruik

Tegenover de matige prestaties staat gelukkig ook een matig verbruik. Ondanks het feit dat het gaspedaal regelmatig tot de vloer moet worden ingetrapt om mee te komen met het verkeer, is het door Fiat beloofde verbruik van 1 op 13 in de praktijk goed haalbaar.



Dat is onder andere te danken aan de schakelindicator, die aangeeft wat het meest economische moment is om een volgende versnelling te kiezen. Daarnaast is de Doblo voorzien van een stop/start-systeem. Wanneer de auto tot stilstand komt en de koppeling wordt losgelaten, stopt de motor vanzelf. Zodra de koppeling weer wordt ingetrapt, start de motor automatisch.

eco:Drive

Echt uniek is "eco:Drive". Wanneer de Doblo is voorzien van het "Blue & Me"-systeem (dat Bluetooth telefoonkoppeling en een interface met mp3-spelers verschaft), kan een applicatie worden geïnstalleerd die helpt bij zuinig rijden.

Gedurende iedere rit worden alle rem, schakel en acceleratie-acties opgeslagen op een USB-stick. Met een applicatie op de PC (Windows of Macintosh) kunnen deze gegevens worden uitgelezen en

geanalyseerd. De rijstijl kan worden vergeleken met andere Doblo-rijders en de applicatie kan suggesties geven om zuiniger te rijden. Deze vrolijk vormgegeven applicatie werkt keurig en geeft zonder te kleineren zinvolle inzichten. Zo biedt de Doblo niet alleen de beloofde ruimte in kubieke meters, maar uiteindelijk ook ruimte in de portemonnee.



Conclusie

U twijfelt tussen een personenauto en een bestelbusje. De personenauto biedt luxe en verfijning, maar het busje biedt meer ruimte tegen minder geld. De Fiat Doblo maakt een einde aan de twijfel door de ruimte van een bestelauto te combineren met het comfort van een personenauto.

Maar de Doblo is niet de enige auto in z'n soort. De concurrentie biedt betere prestaties en meer personenauto-gevoel tegen eenzelfde prijs. De Fiat Doblo zet daar een lager verbruik en nog meer (bagage)ruimte tegenover. ■



Specificaties

Fiat Doblo 1.4 16v Dynamic

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	439 x 183 x 184 cm
Wielbasis	276 cm
Gewicht	1.315 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	790/3200 l
Bandenmaat	195/60R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1368 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	95 pk @ 6000 tpm
Koppel	127 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	15,4 sec.
Topsnelheid	161 km/u
Verbruik gemiddeld	7,2 l / 100 km
Verbruik stad	9,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	166 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 22.495,-
Prijs instapmodel	€ 20.995,-