Publicatiedatum: 26 mei 2023
www.autozine.nl



Fiat Doblo

Voor iedere lading

Autotest | Fiat presenteert de nieuwe Doblo. Daarbij gaat de Italiaanse fabrikant met de tijd mee, want voortaan is deze bestelwagen niet alleen leverbaar met de gebruikelijke verbrandingsmotoren, maar ook als elektrische auto. Bovendien voorziet Fiat in moderne bestuurdersassistenten. Is dat allemaal "opsmuk" of biedt de nieuwe, moderne Doblo echt meerwaarde voor het bedrijf?

Ziet de geheel nieuwe Doblo er nu al vertrouwd uit? Dat kan kloppen! Want het model is ontwikkeld in samenwerking met Opel, Peugeot en Citroën omdat die merken tot hetzelfde moederbedrijf behoren. Al deze merken bieden vrijwel dezelfde bedrijfswagen aan waarbij alleen de aankleding verschilt. De techniek is identiek.



Ruimte

Bij de Fiat Doblo, Citroën Berlingo, Peugeot Partner en Opel Combo is vanaf het basisontwerp rekening

gehouden met nieuwe techniek. Daarom heeft de keuze van de motor geen invloed op het uiterlijk of de ruimte. Of er nu een benzine-, diesel- of elektromotor onder de motorkap ligt, de auto ziet er hetzelfde uit en de laadruimte is even groot. Wel zit er verschil in het laadgewicht, want de versie met elektrische aandrijving is vanwege de batterijen zwaarder en dat gaat van het nuttig bruikbare laadgewicht af.

Voor deze test is een elektrische e-Doblo op grijs kenteken ingezet. Daarbij valt op dat de scheidingswand tussen de cabine en laadruimte erg slordig is afgewerkt. Schroeven met scherpe randen zijn bijvoorbeeld duidelijk zichtbaar en de afwerking is karig (veel blank metaal). De laadruimte is juist keurig afgewerkt met een slijtvaste vloer, kunststof panelen tegen de zijwanden en betimmering om een eigen ombouw aan te bevestigen. De laadruimte heeft een inhoud van 3.3 m3 (tot 4.4 m3 voor de versie met lange wielbasis). Tussen de wielkasten past een euro-pallet.



Uitrusting

De cabine is eenvoudig en functioneel. Onder de bijrijdersstoel is een bergruimte voor de laadkabel (rood, zodat de kans op struikelen kleiner is) gemaakt. Daarom heeft deze stoel minder verstelmogelijkheden dan de bestuurdersstoel; zelfs de hoofdsteun is niet verstelbaar. De uitrusting van de testauto is modern en karig tegelijk. Zo is niet voorzien in sleutelvrije toegang, maar wel in verlichte portiergrepen. Op de plaats van het centrale beeldscherm is een eenvoudig zwart-wit schermpje te vinden voor de radio en Bluetooth-interface. Een navigatiesysteem of zelfs maar Apple CarPlay of Android Auto zijn niet aan deze basisuitvoering besteed. Het geluid van de luidsprekers is schel.

Omdat de tussenwand het zicht in de binnenspiegel blokkeert, is deze vervangen door een digitaal exemplaar dat is gekoppeld aan camera's. De bestuurder kan kiezen voor beeld van recht achter of van rechts naast de auto en dat is in de praktijk een grote bijdrage aan de veiligheid. Echter, het beeldscherm heeft niet dezelfde verhoudingen als een traditionele binnenspiegel en het beeld van de camera heeft een heel ander perspectief dan dat van een glazen spiegel. Daarom vergt het gebruik van deze digitale binnenspiegel toch enige gewenning. De kwaliteit van de camera's en het beeldscherm is bovendien laag (weinig detail en contrast).



Tussen de analoge snelheidsmeter en toerenteller is een klein zwart-wit display te vinden voor de boordcomputer. Terwijl dat heel eenvoudig is, is weer wel voorzien in een geavanceerd head-up display waarmee essentiële informatie voor de bestuurder in zijn / haar blikveld wordt getoond. De Doble is tevens voorzien van een camera die verkeersborden en de belijning op het wegdek leest. De maximumsnelheid wordt daarom altijd als geheugensteuntje op het head-up display getoond, terwijl de elektronica subtiele stuurcorrecties uitvoert als de bestuurder per ongeluk buiten de belijning van het wegdek komt. Cruise-control is beschikbaar, maar deze is niet van het moderne type dat automatisch een veilige afstand tot de voorligger bewaart.

Elektrische auto

De e-Doblo kan worden opgeladen aan het stopcontact thuis, aan een publiek laadpunt of bij een snellader. De laadaansluiting zit links achterop omdat aan de rechterkant geen ruimte is vanwege de schuifdeur. De boordcomputer toont hoe lang het laden zal gaan duren. Na volledig opladen had de e-Doblo tijdens de testperiode onder gematigde weersomstandigheden 272 km bereik (testverbruik 16.8 kWh / 100 km).



Deze actieradius is beduidend minder dan die van de Doblo met verbrandingsmotor, maar de ervaring leert dat 250 à 300 km de ideale balans tussen gewicht, prijs en bruikbaarheid is voor een elektrische auto. Immers, menigeen zal zelden meer dan 272 km aan een stuk afleggen. En omdat elektrische bedrijfswagens meestal 's nachts worden geladen, begint iedere dag met een volle accu. Dat is heel anders dan een auto met verbrandingsmotor die periodiek vol wordt getankt en dan weer dagen vooruit moet kunnen.

In vergelijking met een dieselmotor zijn de rust en souplesse van de elektromotor bijna revolutionair. De e-Doblo zet zich altijd moeiteloos in beweging en omdat er slechts één versnelling is, laat de auto zich rijden als een automaat. In de normale modus zijn de prestaties ruim voldoende voor een bestelwagen. In de sportstand is de e-Doblo verrassend kwiek en zelfs een tikkeltje uitdagend!

"Met de e-Doblo arriveren chauffeur en bijrijder meer ontspannen op de bestemming en hebben ze dus meer energie voor hun klus"





Door te kiezen voor de B-stand houdt de e-Doblo iets in bij het loslaten van het stroompedaal en daarmee wordt energie teruggewonnen. In de stad geeft dat extra gemak, maar het effect is niet zo sterk dat de e-Doblo kan worden gereden met een pedaal. De pret wordt iets verstoord door het fluiten van de elektromotor, vooral in de B-stand.

Weggedrag

Bij het instappen en het rijden valt op dat de Doblo een veel hogere zit heeft dan een gewone personenauto. Het gevoel is zelfs vergelijkbaar met het rijden in een SUV! Vanwege de hoogte helt de Doblo iets over in de bocht. Zoals gebruikelijk bij auto's zoals deze is het onderstel afgestemd op rijden met zware belading. Bij de elektrische Doblo zorgen de batterijen in de vloer voor een iets lager zwaartepunt. Dat komt de wegligging ten goede, waardoor deze ook heel verdienstelijk is zonder vracht aan boord.

Conclusie

Biedt de Fiat e-Doblo met elektrische aandrijving en een moderne uitrusting echt meerwaarde? Ja, absoluut. De uitrusting draagt bij aan de veiligheid. De scheidingswand en geblindeerde zijruiten verminderen het zicht rondom maar de virtuele binnenspiegel maakt dat grotendeels weer goed. De bestuurdersassistenten zorgen ervoor dat de bestuurder wordt herinnerd aan de maximum snelheid en/of helpen bij het ontwijken van gevaar. Het head-up display toont belangrijke informatie in het blikveld van de bestuurder en dat is minder inspannend voor de ogen.

De belangrijkste vooruitgang zit uiteraard in de elektrische aandrijving. De kosten van een volle batterij zijn veel lager dan die van een tank dieselolie. In vergelijking met een dieselmotor biedt de elektromotor veel meer rust en souplesse. Met de e-Doblo arriveren chauffeur en bijrijder meer ontspannen op de bestemming en hebben ze dus meer energie voor hun klus. ■

Specificaties
Fiat Doblo

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	440 x 185 x 186 cm
Wielbasis	279 cm
Gewicht	n.b.
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	50 kWh
Bagageruimte	l
Bandenmaat	205/60R16

Motor en prestaties



Vermogen	136 pk @ 5500 rpm
Koppel	260 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11.2 sec.
Topsnelheid	130 km/u
Verbruik gemiddeld	19.60 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	282 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 36.596,-
Prijs instapmodel	€ 30.002,-