



Fiat Doblò Kombi 1.4 T-Jet 16V Natural Power Lounge

Fünftüriger Hochdachkombi der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Der Fiat Doblò präsentiert sich mit aufgefrischem Karosserie- und Innenraumdesign. Prinzipiell gibt es den Hochdachkombi mit kurzem (2,76 m) und langem (3,11 m) Radstand sowie in drei Ausstattungsvarianten. Es sind aber nur bestimmte Kombinationen möglich. So ist der getestete Doblò Natural Power nur mit dem kurzen Radstand erhältlich. Ab Werk gibt es den Fiat mit fünf Sitzplätzen, einem geräumigen Innen- sowie riesigen Kofferraum (570 l bis Kofferraumabdeckung). Für den gelegentlichen Transport von sperrigen Utensilien kann die Rücksitzbank asymmetrisch geteilt nach vorn geklappt werden. Auf Wunsch gibt es den Doblò auch mit sieben Sitzen (nicht im Testwagen), dann bleibt aber kaum mehr Platz im Ladeabteil. Die Erdgas-Variante kann zwar dank des geringen Kraftstoffpreises bei den Betriebskosten überzeugen, der Durchschnittsverbrauch liegt mit 5,5 kg pro 100 km im EcoTest aber nur im durchschnittlichen Bereich. In der getesteten Ausstattungsvariante Lounge kostet der Testwagen mindestens 24.390 Euro, was angesichts der überschaubaren Serienausstattung ein stolzer Preis ist. Zumal viele dem Stand der Technik entsprechenden Komfort- sowie Sicherheitssysteme wie Licht-/Regensensor, Xenon-/LED-Scheinwerfer und Kollisionswarnung samt Notbremssystem nicht erhältlich sind. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: u. a. Opel Combo CNG, VW Caddy TGI.

+ bequemer Einstieg, zwei Schiebetüren im Fond, großzügiger Innen- und Kofferraum, geringe Betriebskosten

- geringe Reichweite mit Erdgas, mäßige Rundumsicht, schlechte Heizleistung im Fond, dritte Sitzreihe für Kindersitze ungeeignet, schwergängige Heckklappe



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

3,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,5 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,2 Senioren

4,5 Langstrecke

1,7 Transport

3,8 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Juni 2016
Text: Martin Brand

Der Fiat Doblò schneidet im Verarbeitungskapitel durchschnittlich ab. Die Anbauteile sind weitgehend ordentlich eingepasst, die Spaltmaße variieren aber und könnten zudem etwas schmaler ausgeführt sein. Darüber hinaus sind unschöne Schweißverbindungen an den B-Säulen sichtbar und die Führungen der Schiebetüren zeigen sich unverkleidet, wodurch das Blech offenliegt. Die Kofferraumbodenmatte ist robust, die Seitenverkleidungen hingegen sind hart und kratzempfindlich. Die Türausschnitte werden zufriedenstellend vor Schmutz von außen geschützt. Einstiegsleisten, die den lackierten Schweller schützen, gibt es vorn aber nicht. Der Innenraum zeigt sich auf den ersten Blick ordentlich verarbeitet, im Detail sind jedoch Nachlässigkeiten erkennbar. So sind die Kunststoffkanten zum Teil schlecht entgratet, auch könnten die Armaturen bzw. Verkleidungen stabiler befestigt sein. Die verwendeten Kunststoffe im Innenraum sind weitgehend hart - immerhin zeigen sich der mittleren Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen geschäumt. Dadurch sind sie kratzempfindlich und besitzen zudem keine angenehme Haptik. Die Karosseriefanken sind mit kräftigen und unlackierten Seitenleisten versehen, die den Lack vor dagegen schlagenden Autotüren schützen. Sie decken aber nur einen Teil der Türen ab. Der Unterboden ist im vorderen Bereich verkleidet, wodurch der Motorraum vor eindringendem Schmutz geschützt ist. Mit Unterbodenschutz ist Fiat allerdings sparsam umgegangen.

⊖ Der Tankdeckel für den Ottokraftstoff muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden, der Stutzen für das Erdgas befindet sich daneben und ist wie üblich bedienbar. Die Tankklappe selbst ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen. Immerhin lässt sich bei offener Klappe die Schiebetür nicht öffnen - dadurch kann die Klappe nicht versehentlich beschädigt werden. Die großflächig lackierten Stoßfänger müssen ohne Stoßleisten auskommen, wodurch der Lack selbst bei kleinen Parkreplemern beschädigt werden kann. Die schwere Motorhaube wird nur mit einem Haltestab offen gehalten - eine Gasdruckfeder wäre die bessere Alternative.

Der Doblò schneidet bei der Alltagstauglichkeit insgesamt zufriedenstellend ab. Die maximale Zuladung fällt mit 475 kg durchschnittlich aus. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.000 kg und ungebremste bis 500 kg transportiert werden. Die maximale Stützlast der Anhängerkupplung beträgt überschaubare 60 kg. Soll darauf ein Radträger befestigt werden, ist das Maximum vor allem bei E-Bikes schnell erreicht.

⊕ Im Doblò finden fünf Personen bequem Platz, auch wenn die hinteren Sitze etwas schmal ausfallen. Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis zu 75 kg transportiert werden.

⊖ Mit einer Erdgas-Füllung (16,15 kg) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs nur Reichweiten bis rund 290 Kilometer möglich. Zu beachten ist, dass das Erdgastankstellennetz derzeit nicht besonders gut ausgebaut ist. Allerdings ist der Fiat darüber hinaus noch mit einem 22-Liter-Benzintank ausgestattet, wodurch eine Weiterfahrt auch mit leerem Gastank möglich ist. Das Befüllen mit dem Erdgas dauert im Vergleich zum Benzintanken etwas länger. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Fiat lediglich mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich bei größeren Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann - ein Ersatzrad ist für die Gas-Variante nicht erhältlich. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord.

3,3 Sicht

Das Halogenlicht in Reflektortechnik leuchtet die Fahrbahn auch aufgrund der erhöhten Scheinwerferposition zufriedenstellend aus. Die Sicht im Innenspiegel ist befriedigend, ein automatisch abblendender Innenspiegel ist aber nicht lieferbar. Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis.

⊕ Dank der erhöhten Sitzposition lässt sich das Verkehrsgeschehen gut überblicken und die Fahrzeugenden sind aufgrund der kastenförmigen Karosserie ordentlich abschätzbar. Niedrige Hindernisse können vor dem Fahrzeug gut eingesehen werden. Die Sicht in den Außenspiegel ist dank der großen Spiegelflächen gut.

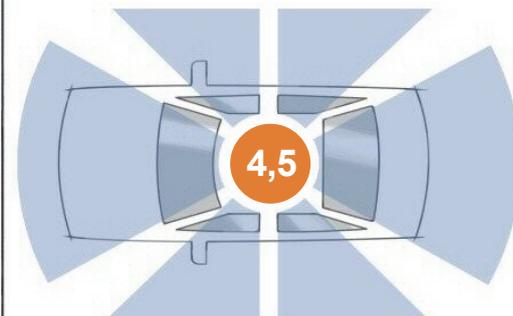
⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Kombi schlecht ab. Die Dachsäulen sind insgesamt breit gestaltet, wodurch der Blick zur Seite und nach schräg hinten stark eingeschränkt wird. Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibenunterkante sind bodennahe Hindernisse wie etwa spielende Kinder sehr schlecht erkennbar. Beim Rangieren helfen lediglich optionale Abstandssensoren am Heck - weitere Parkhilfen sind nicht erhältlich. Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern. Bessere Xenon- oder LED-Scheinwerfer sowie Kurven- oder Abbiegelicht sind nicht erhältlich.

2,1 Ein-/Ausstieg

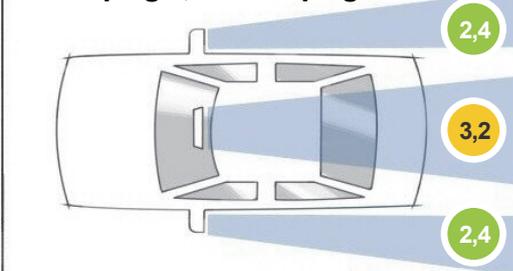
⊕ Dank der Hochkombi-Karosserie ist beim Doblò ein komfortables Ein- und Aussteigen möglich. Die Türausschnitte sind vorn großzügig bemessen, die Sitze liegen in einer guten Höhe über der Straße und der Abstand zwischen dem Schweller und den Sitzen ist gering. Die Schweller selbst sind in durchschnittlicher Höhe positioniert, wodurch man die Füße etwas weiter anheben muss. Im Fond kann man dank der zwei Schiebetüren auch in engen Parklücken bequem Ein- und Aussteigen, wenn auch der Platz im Fußraum etwas großzügiger dimensioniert sein könnte und die Türen ein Stück weiter öffnen dürften. Die vorderen Türen besitzen drei Rastungen, die Arretierungskräfte sollten jedoch etwas höher sein, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Die Schiebetüren sind im offenen Zustand fest arretiert. Stabile Haltegriffe sind über allen Türen außer beim Fahrer am Dachhimmel vorhanden. Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung, deren Tasten allerdings gleichförmig sind und dadurch leicht verwechselt werden können. Ein Zug am Fernlichthebel des Wagens beim Aussteigen aktiviert die Scheinwerfer für kurze Zeit, um den Bereich vor dem Fahrzeug auszuleuchten.

⊖ Der innere Entriegelungsmechanismus des Schiebetüren ist unergonomisch gestaltet - bei Unachtsamkeit kann man sich die Finger einklemmen. Ein versehentliches Aussperren ist möglich, wenn man das Fahrzeug bei geöffneter Heckklappe verschließt und im Anschluss den Schlüssel im Kofferraum liegen lässt.

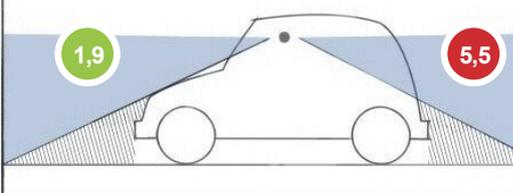
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



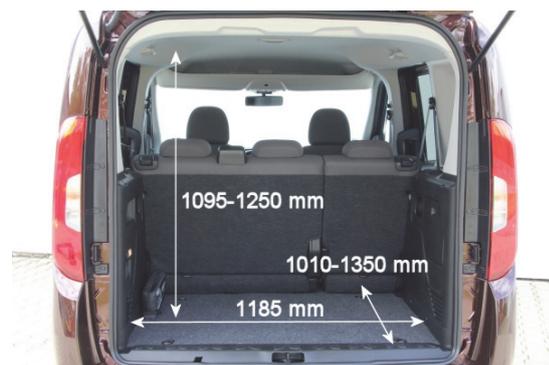
Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

0,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Doblò bietet nicht nur im Klassenvergleich einen sehr großen Kofferraum. Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Gepäckabteil 570 Liter, dachhoch beladen sind es schon 1.235 Liter. Dann können bis zu 27 Getränkekisten im Kofferraum gestapelt werden. Reicht das nicht aus, passen bei umgeklappten Rücksitzen bis zur Fensterlinie 1.050 Liter hinein. Nutzt man das gesamte Volumen bis zum Dach, lassen sich 2.380 Liter verstauen.



Enorme 570 l Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung.

1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die große Kofferraumklappe lässt sich nicht besonders einfach öffnen, besonders im ersten Drittel ist ein erhöhter Kraftaufwand nötig - danach schwingt die Klappe von allein auf. Zudem muss man beim Öffnen einen Schritt zurück machen, da die Klappe durch ihre Größe einen großen Schwenkbereich hat. An der Rücksitzbank liegende Gegenstände lassen sich aufgrund des recht tiefen Kofferraums nur durchschnittlich erreichen. Die serienmäßige in der Höhe verstellbare starre Kofferraumabdeckung, die bis maximal 70 kg belastbar ist, kann gegen Aufpreis durch ein ausziehbares Rollo ersetzt werden (im Testwagen).

⊕ Unter der geöffneten Klappe können Personen bis zu einer Größe von 1,90 m aufrecht stehen. Sowohl die Kofferraumöffnung als auch der Kofferraum selbst besitzen ein praktisches rechteckiges Format, das den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante ist nahezu in gleicher Ebene wie der Kofferraumboden und befindet sich nur 55 Zentimeter über der Fahrbahn - das erleichtert sowohl das Ein- als auch Ausladen des Gepäcks.

⊖ Große Personen sollten auf die seitlich im Weg stehenden Gasdruckfedern sowie das abstehende Schloss achten, um sich nicht zu stoßen. Die schwere Heckklappe lässt sich nur mit viel Kraft schließen, das dafür vorgesehene Stoffband ist nur schlecht nutzbar. Mit nur einer Lampe ist das große Ladeabteil schwach beleuchtet. Optional gibt es anstelle der Heckklappe Flügeltüren, die in Parklücken besser nutzbar sind. Dann ist die Sicht nach hinten allerdings noch weiter eingeschränkt.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Dabei müssen zuerst die Lehnen geklappt und dann die komplette Sitzbank aufgestellt werden. Das ist zwar etwas umständlich, der nötige Kraftaufwand hält sich aber in Grenzen. Ablagemöglichkeiten für kleinere Utensilien sind kaum vorhanden, hierfür gibt es nur kleine Mulden in den Seitenverkleidungen. Zur Ladungssicherung stehen immerhin vier Zurrösen am Boden bereit.

⊖ Ein Netz, das den Koffer- vom Passagierraum trennt und das Vorrutschen des Gepäcks bei einer Vollbremsung verhindert, gibt es nicht.

Das Cockpit des Fiat Doblò zeigt sich recht übersichtlich gestaltet, auch wenn einige Bedienelemente eine niedrige Einbauposition besitzen. Mit den Grundfunktionen kommt man schnell zurecht, die Bedienung des optionalen Multimedia-/Navigationssystems bedarf jedoch einer gewissen Eingewöhnung. Das unbeleuchtete Zündschloss befindet sich im Lenkstock und ist dadurch nachts schlecht zu finden - immerhin ist es zum Fahrer hin gewandt. Das Abblendlicht wird mittels Lenkstockhebel aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Der Touchscreen des optionalen Multimediasystems erfordert eine zielgenaue Betätigung, immerhin gibt es für das Audiosystem auch Lenkradtasten. Die Lautsprecher liefern einen zufriedenstellenden Klang. Im Dunkeln sind die wichtigsten Bedienelemente beleuchtet, Leseleuchten gibt es aber nur vorn. Die Taste für die Heckscheibenheizung ist nicht direkt beim Klimabedienteil, sondern darüber angebracht - wodurch man ihn anfangs unnötig lange sucht. Die Heckscheibenheizung wird nach kurzer Zeit zugunsten des Kraftstoffverbrauchs automatisch abgeschaltet. Vorn gibt es ein großes Fach über der Windschutzscheibe und Türfächer. Kleinere Ablagen fehlen allerdings. Im Fond fehlt es dagegen an Ablageflächen. Das Handschuhfach besitzt nur ein durchschnittliches Format.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen. Der Schalthebel liegt in ordentlicher Höhe gut zur Hand. Die Instrumente befinden sich gut im Sichtfeld des Fahrers und sind ordentlich ablesbar. Das Touchdisplay ist weit oben, aber auch recht weit vorn angebracht. Die Tasten zur Lautstärkensteuerung und Sendersuche sind gut greifbar. Das optionale Navigationssystem lässt sich gut bedienen. Das Bedienteil der aufpreispflichtigen Klimaautomatik ist in guter Höhe angeordnet und einfach nutzbar. Alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik (inkl. Einklemmschutz) und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer optisch und akustisch daran erinnert, die Türen zu schließen - im Kombiinstrument wird via Text die jeweilige Tür angezeigt. Bei geöffneter Motorhaube erfolgt dagegen keine Warnung. Der Tempomat wird mittels Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt.

- Komfortausstattungen wie Licht-/Regensensor sind nicht erhältlich. Der vordere Scheibenwischer ist kompliziert in der Bedienung, da der Wischer über einen Drehschalter am rechten Lenkstockhebel bedient wird. Die Wisch-Wasch-Automatik setzt verzögert ein. Die Tasten für die Nebelleuchten sind weit weg vom Lichtschalter in der Mittelkonsole untergebracht. Die Schalter für die Sitzheizung sind schlecht erreichbar am Sitz angebracht - vergisst der Beifahrer, die Sitzheizung auszuschalten, heizt diese ohne Hinweis für den Fahrer dauerhaft weiter - das erhöht den Kraftstoffverbrauch. Der Einsteller für die elektrische Spiegeleinstellung ist zu weit weg vom Fahrer angebracht (im Spiegeldreieck). Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Die Menüpunkte des Bordcomputers sind nicht gut anzuwählen, eine Verbrauchsanzeige gibt es beim Natural Power-Doblò nicht. Darüber hinaus ist die Gastankanzeige nur sehr klein dargestellt, während die Anzeige des Ottokraftstoffs von üblicher Größe ist. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.



Die Bedienbarkeit des Doblò ist generell gut, bietet aber noch Raum für Verbesserungen.

1,1 Raumangebot vorne*

+ Auf den vorderen Sitzen ist das Platzangebot sehr großzügig bemessen. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht für Personen bis zu zwei Metern aus - die Kopffreiheit würde sogar theoretisch für Fahrer bis knapp 2,20 m reichen. In Verbindung mit der großen Innenbreite spiegeln sich die Messwerte auch subjektiv wider, man hat ein großzügiges Raumgefühl, das lediglich von der wuchtigen Mittelkonsole etwas beeinträchtigt wird.

2,0 Raumangebot hinten*

+ Auch auf den Rücksitzen hat man sehr viel Platz; es sind drei vollwertige Sitzplätze vorhanden, auf denen Mitfahrer bis knapp 1,90 m Größe ausreichend Beinfreiheit haben (Vordersitze für 1,85 m große Insassen eingestellt). Die Kopffreiheit reicht auch noch für weitaus größere Insassen aus. Das Raumgefühl ist dank der enormen Breite und opulenten Kopffreiheit angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Sitze sind nicht so variabel, wie man es von einem Van erwarten würde. Die Rücksitze können weder längs verschoben noch herausgenommen werden.

+ Mit dem optionalen Family-Paket ist eine dritte Sitzreihe erhältlich, sodass bis zu sieben Personen befördert werden können (nicht im Testwagen).

3,0 KOMFORT

2,7 Federung

Die Fahrwerksabstimmung des Doblò ist zufriedenstellend gelungen. Während der Fiat lange Wellen gut verarbeitet, allerdings größere Aufbaubewegungen besitzt und zum Nachschwingen neigt, ist das Ansprechen bei kleinen Wellen und Querfugen hölzern. Diese werden trocken an die Insassen durchgereicht. Einzelhindernisse hingegen schluckt die Federung ordentlich. Bei Beschleunigungs- und Bremsvorgängen nickt der Doblò deutlich und bei schnellen Richtungsänderungen wankt der hohe Wagen. Vibrationen auf Kopfsteinpflaster werden wenig gefiltert an die Passagiere weitergereicht. Unter Beladung spricht die Federung etwas besser an, das Federungsverhalten wird dann ausgewogener. Der Langsamfahrkomfort leidet unter dem steifbeinigen Ansprechen.

2,9 Sitze

Der Fahrersitz kann über einen weiten Bereich in der Höhe justiert werden, die Sitzflächenneigung ist aber nicht einstellbar. Die Sitze sind insgesamt zufriedenstellend geformt. Sowohl die Wangen der Sitzflächen als auch die der Lehnen sind recht schwach ausgeprägt, besonders im Schulterbereich wünscht man sich mehr Unterstützung. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist daher nur mäßig. Der Fahrer kann seinen linken Fuß auf einer recht stabilen, aber schmalen Ablage abstützen. Am Fahrersitz ist serienmäßig eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze vorhanden. Im Fond ist der Sitzkomfort akzeptabel.

Auch hier sind Sitzflächen und Lehnen wenig ausgeformt, der Seitenhalt ist dadurch gering. Immerhin ist die Schenkelaufgabe gut, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Fahrzeugboden recht groß ist.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höhenstellbar.

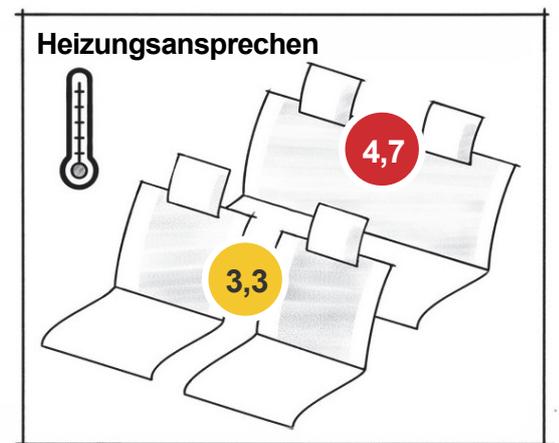
2,9 Innengeräusch

Das Geräuschniveau des Fiat Doblò liegt sowohl gemessen mit 70,4 dB(A) bei Tempo 130 als auch subjektiv nur im durchschnittlichen Bereich. Der Motor fällt insgesamt nicht zu negativ auf, macht aber bei niedrigen Drehzahlen unter Last mit Brummen und im oberen Drehzahlbereich mit Dröhnen auf sich aufmerksam. Im mittleren Drehzahlbereich hält er sich akustisch im Hintergrund. Umgebungs- und Fahrgeräusche sind durchschnittlich im Innenraum vorhanden, besonders auf schlechten Fahrbahnoberflächen poltern die Achsen gelegentlich. Bei Autobahngeschwindigkeit sind die Windgeräusche im Vordergrund.

3,5 Klimatisierung

Der Doblò Lounge ist serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Klimautomatik. Die Temperatur lässt sich dann exakt, aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Die Luftverteilung erfolgt ebenfalls für alle zusammen und nur in vorgegebenen Kombinationen. Im ADAC Heizungstest fährt der Doblò ein noch akzeptables Resultat ein. Vorn wird die Fahrgastzelle nach zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt.

⊖ Im Fond dauert es sehr lange, bis der riesige Innenraum auf behagliche Temperaturen erwärmt wird.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Fiat Doblò 1.4 T-Jet Natural Power sind durchschnittlich. Der Hochdachkombi wird von einem für Erdgas modifizierten Ottomotor mit einer Maximalleistung von 88 kW/120 PS (bei 5.000 1/min) angetrieben. Das maximale Drehmoment von 206 Nm liegt bei 2.000 1/min an. Die Elastizitätswerte sind insgesamt zufriedenstellend. Ein Beschleunigungsvorgang von 60 auf 100 km/h dauert im vierten Gang 10,0 Sekunden, im fünften Gang 12,8 Sekunden und im sechsten Gang 16,8 Sekunden. Der simulierte Überholvorgang, der im gleichen Geschwindigkeitsbereich gemessen wird, ist erst nach 8,4 Sekunden (2./3. Gang) abgeschlossen.

2,7 Laufkultur

Der aufgeladene Vierzylinder legt eine durchschnittliche Laufkultur an den Tag. Vibrationen sind über den gesamten Drehzahlbereich, wenn auch nicht sehr stark ausgeprägt, sowohl am Lenkrad als auch an den Pedalen spürbar. Im unteren Drehzahlbereich brummt der Motor stark und überträgt die unangenehme Frequenz in den Innenraum. Bei hohen Drehzahlen neigt er zudem zu leichtem Dröhnen.

2,7 Schaltung

Das Schaltgetriebe stellt zufrieden. Der Schalthebel ist präzise geführt und die Gänge lassen sich ohne großen Kraftaufwand einlegen. Schnelle Schaltvorgänge sind jedoch aufgrund der etwas längeren Wege sowie der dann leicht hakenden Gänge nur bedingt möglich. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer den ökologisch sinnvollsten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet, gegen versehentliches Schalten gesichert und synchronisiert, wodurch er sich verschleißarm einlegen lässt. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, die serienmäßige Berganfahrhilfe erleichtert das Losfahren an Steigungen, indem sie das Fahrzeug für kurze Zeit am Zurückrollen hindert.

– Ein Start-Stopp-System ist unverständlicherweise für den Erdgas-Doblò nicht erhältlich.

3,0 Getriebeabstufung

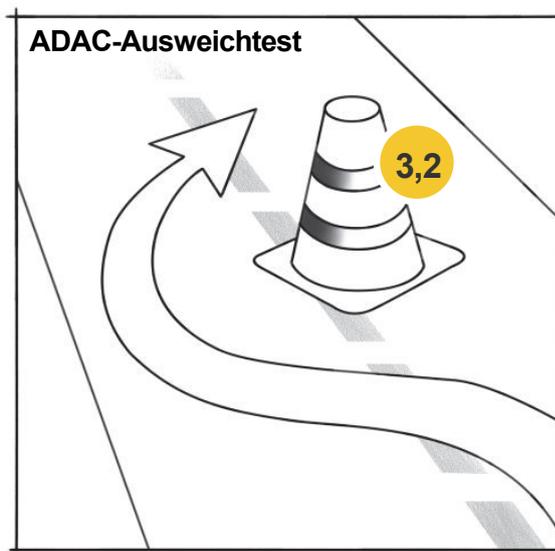
Die sechs Schaltstufen passen zur Motorcharakteristik. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind nicht zu groß. Zugunsten der Fahrleistungen ist die Gesamtübersetzung allerdings kurz gewählt. Bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang bereits mit rund 3.600 Touren.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Bei der Fahrstabilität fährt der Hochdachkombi insgesamt ein zufriedenstellendes Resultat ein. Der Fiat reagiert bei plötzlichen Lenkimpulsen verzögert, baut verspätet Seitenführungskräfte auf und pendelt undefiniert um die Hochachse. Dank des einsetzenden Stabilitätsprogramms bleibt der Fiat aber beherrschbar. Im ADAC Ausweichtest gibt der Doblò kein souveränes Bild ab. Der Hochdachkombi begibt sich mit viel Karosserieneigung und einem stark drängenden Heck auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken neigt sich der Wagen stark zur anderen Seite, zudem beginnt der Aufbau am Heck zu pumpen, wodurch die Räder kurzzeitig Bodenkontakt verlieren. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse zeigt der Fiat das gleiche Verhalten und es entsteht ein Gegenpendler - das Fahrverhalten ist insgesamt trotz niedriger Durchfahrtschwindigkeiten anspruchsvoll. Grundsätzlich zeigt der Doblò ein untersteuerndes Verhalten, das schon bei geringen Kurvengeschwindigkeiten einsetzt, den Fahrer aber auch nicht überfordert. Auf starke Lastwechsel in Kurven reagiert das Heck leicht, aber untückisch. In kritischen Fahrsituationen greift das ESP zuverlässig ein und verhindert Schleudern.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,5 Lenkung*

Die Lenkungseigenschaften sind insgesamt akzeptabel. Die Lenkung spricht um die Mittellage schlecht an, und es werden zudem verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut - dann lenkt der Hochdachkombi jedoch abrupt in die vorgegebene Richtung.

Darüber hinaus vermittelt die Lenkung dem Fahrer sowohl um die Mittellage als auch bei größeren Lenkwinkeln wenig Fahrbahnkontakt. In Kombination mit dem verzögerten Ansprechen sind daher häufige Lenkkorrekturen nötig. In der Summe überzeugt das Lenkverhalten nicht. Immerhin ist beim Rangieren kein großer Kraftaufwand nötig. Um von links nach rechts zu lenken, braucht man knapp drei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis fällt mit 11,5 m groß aus.

⊖ Die Lenkung ist nicht frei von Antriebseinflüssen. Bei stärkerer Beschleunigung zieht das Fahrzeug nach rechts, beim Bremsen und im Schubbetrieb nach links.

3,1 Bremse

Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Doblò erst nach 39,7 m - das ist kein guter Wert (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung; Reifen: Pirelli Chrono Serie 2, 195/60 R16 CT). Der Druckpunkt beim Betätigen des Bremspedals ist etwas teigig, wodurch sich die Bremse nicht optimal dosieren lässt. Bei Vollbremsungen in Kurven drängt der Hochdachkombi etwas mit dem Heck, bleibt aber dank ESP stabil.

2,6 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Doblò bietet nur die gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitssysteme wie ESP, Bremsassistent und Reifendruckkontrolle (hier direkt messend). Darüber hinaus wird während einer Vollbremsung die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Ordert man das optionale Navigationssystem, wird auf Hauptverkehrswegen das aktuelle Tempolimit im Navigationsbildschirm angezeigt.

⊖ Moderne Assistenzsysteme wie Auffahrwarnung, Notbremssystem und Spurhalteassistent sind für den Fiat nicht erhältlich. Die Blinker funktionieren nicht, wenn die Warnblinkanlage aktiviert ist. Richtungswechsel können so beim Abschleppen nicht angezeigt werden. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, um den Verkehr vor offen stehenden Türen zu warnen.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis liegt beim Doblò nicht vor.

⊕ Der Fiat ist serienmäßig mit Front- und kombinierten Seiten-/Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis knapp 1,85 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering, was die Gefahr eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall mindert. An den Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden.

⊖ Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Insassen bis zu einer Größe von knapp 1,65 m. Immerhin ist der Abstand zum Kopf noch akzeptabel. Für den Familienwagen wäre es wünschenswert, wenn nicht nur die vorderen Sitze eine Gurterkennung böten, sondern der Fahrer auch Meldung bekäme, wenn sich ein Insasse auf der Rückbank nicht angeschnallt hat. Vollwertige Kopfairbags sind weder vorn noch hinten erhältlich. Der Verbandkasten und das Warndreieck haben keinen definierten Halter, wodurch sie im Notfall schlecht auffindbar sein können.

1,7

Kindersicherheit

- +** Die drei Rücksitze sind zur einfachen und sicheren Befestigung von Kindersitzen gut geeignet. Es passen auch drei Kindersitze nebeneinander. Die hinteren Außensitze sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Auch hohe Kindersitze können problemfrei installiert werden. Sowohl die drei Plätze der Rückbank als auch der Beifahrersitz eignen sich zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Die Beifahrerairbags lassen sich über das Bordmenü deaktivieren, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Vorn ist ein zusätzlicher Innenraumspiegel angebracht, mit dem sich das Geschehen auf der Rückbank beobachten lässt.
- Aufgrund des weichen Polsters ist der Kraftaufwand zur lagestabilen Montage von Kindersitzen erhöht. Die optionale dritte Sitzreihe ist zur Kindersitzbefestigung ungeeignet.

3,0

Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte beim Doblò durchschnittlich sein, da sich direkt unter der Motorhaube keine harten Bauteile befinden und die Kanten der Motorhaube nicht zu aggressiv gestaltet sind.

2,2

UMWELT/ECOTEST

2,7

Verbrauch/CO₂*

In diesem EcoTest-Kapitel fährt der Doblò mit Erdgasantrieb ein durchschnittliches Ergebnis ein. Die CO₂-Bilanz beträgt 150 g/km (Well-to-Wheel: inkl. der Emissionen für die Herstellung und den Transport von Erdgas) - das entspricht 33 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 Kilogramm Erdgas pro 100 km. In der Stadt liegt der Verbrauch bei hohen 7,1 kg/100 km - hier könnte ein Start-Stopp-System den Verbrauch senken. Außerorts konsumiert der Fiat 4,7 kg/100 km und auf der Autobahn 6,2 kg/100 km.

1,6

Schadstoffe

- +** Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind gering. Es reicht hier für 44 Punkte in diesem Kapitel. In der Summe bringt es der Fiat Doblò Natural Power auf 77 Punkte, was vier von fünf Sternen im EcoTest entspricht.

3,1

AUTOKOSTEN

1,5

Betriebskosten*

- +** Trotz des hohen Verbrauchs von Erdgas fallen die Betriebskosten aufgrund des niedrigen Gaspreises gering aus.

3,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Beim Doblo Kombi steht alle 30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion mit Ölwechsel an. Der 1,4 l-Ottomotor besitzt einen Zahnriemen der spätestens nach 120.000 km oder fünf Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

4,7 Wertstabilität*

Dem Fiat Doblò Natural Power wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum kein guter Restwert prognostiziert.

3,8 Kosten für Anschaffung*

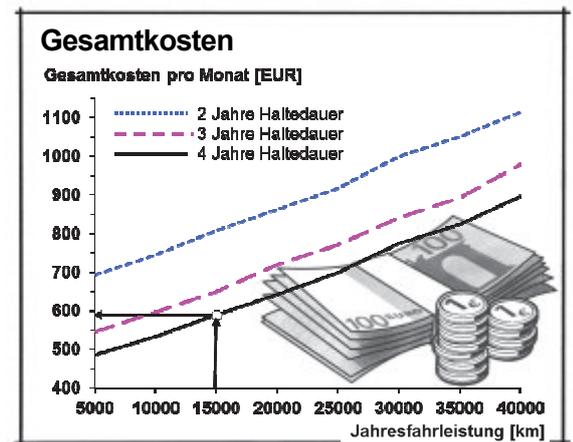
Der Anschaffungspreis liegt hoch - für den Doblò 1.4 T-Jet Natural Power müssen in der getesteten Ausstattung mindestens 24.390 Euro an den Händler überwiesen werden. Dabei fällt die Serienausstattung nur durchschnittlich aus. Einige klassenüblichen Sicherheits- und Komfortausstattungen sind auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

2,8 Fixkosten*

Die Fixkosten sind noch zufriedenstellend. Während die jährliche Steuer mit 106 Euro noch überschaubar ausfällt, ist die Versicherung insgesamt teuer. Der Doblò zeigt sich vor allem in der Haftpflicht sehr ungünstig eingestuft, die Teilkasko ist hingegen günstig und die Vollkasko liegt im mittleren Bereich (KH: 22; TK: 16; VK: 17).

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten bewegen sich im Klassendurchschnitt. Daran können auch die niedrigen Betriebskosten nichts ändern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 589 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 16V Pop	1.4 T-Jet 16V	1.6 Multijet 16V	1.6 Multijet 16V	1.4 T-Jet 16V Natural Power
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1368	4/1598	4/1598	4/1368
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	88 (120)	70 (95)	88 (120)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	127/4500	206/2000	300/1750	320/1750	206/2000
0-100 km/h[s]	15,4	12,4	14,0	11,1	12,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	172	162	181	172
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,4 S	7,2 S	5,2 D	5,2 D	4,9 kg G
CO2 [g/km]	172	169	137	137	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/16	18/17/16	22/19/20	22/19/20	22/17/16
Steuer pro Jahr [Euro]	182	176	236	236	106
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	583	608	592	615	573
Preis [Euro]	17.690	21.590	20.640	24.140	21.790

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1368 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	206 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/60R16T
Reifengröße (Testwagen)	195/60R16CT
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,3/11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	8,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	5,5 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/4,7/6,2 kg
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	134 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test (*WTW)	150 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4406/1832/1895 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2125 mm
Leergewicht/Zuladung	1675 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	570 l/1050 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	16,15 kg
Reichweite	290 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	87 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten	100 Euro
Monatlicher Wertverlust	346 Euro
Monatliche Gesamtkosten	589 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/17/16
Grundpreis	24.390 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	nicht erhältlich
Tempomat (Komfort Plus)	990 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (nicht bei CNG)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Komfort Plus)	990 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	950 Euro ^o
Sitze, vorn, beheizbar (Komfort Plus)	990 Euro ^o

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten (Komfort Plus)	990 Euro ^o
Lackierung Metallic	520 Euro ^o
Schiebetür links (und rechts)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	3,1
Verarbeitung	3,4	Fahrstabilität	2,9
Alltagstauglichkeit	3,2	Lenkung*	3,5
Sicht	3,3	Bremse	3,1
Ein-/Ausstieg	2,1	Sicherheit	2,6
Kofferraum-Volumen*	0,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,9	Kindersicherheit	1,7
Innenraum	2,1	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	2,8	Umwelt/EcoTest	2,2
Raumangebot vorne*	1,1	Verbrauch/CO ₂ *	2,7
Raumangebot hinten*	2,0	Schadstoffe	1,6
Innenraum-Variabilität	3,5		
Komfort	3,0		
Federung	2,7	AUTOKOSTEN	3,1
Sitze	2,9	Betriebskosten*	1,5
Innengeräusch	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Klimatisierung	3,5	Wertstabilität*	4,7
Motor/Antrieb	3,0	Kosten für Anschaffung*	3,8
Fahrleistungen*	3,5	Fixkosten*	2,8
Laufkultur	2,7	Monatliche Gesamtkosten*	3,0
Schaltung	2,7		
Getriebeabstufung	3,0		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen