

Viel Platz neu verpackt

Raumriese | Der überarbeitete Doblò büßt nichts an seinen Nehmerqualitäten ein. Vor allem der 105 PS starke 1.6 Multijet 16V überzeugte auf einer ersten Testfahrt.

Der erfolgreichste Transporter-Importeur in Deutschland heißt seit langer Zeit Fiat. Der neue Doblò soll diesen Erfolg absichern. Von außen erkennbar sind der Doblò und sein Nutzfahrzeugwilling Doblò Cargo an der überarbeiteten Frontpartie: Scheinwerfer, Stoßfänger und Motorhaube kommen in neuem Look. Nicht geändert hat sich die Variantenvielfalt: Doblò wie Doblò Cargo sind weiterhin in je zwei Radständen und Dachhöhen erhältlich. Für den Doblò – serienmäßig als Fünfsitzer konfiguriert – gibt es darüber hinaus optional sieben Sitze, für Doblò-Cargo-Kunden stehen mit Kastenwagen, Kombi, Fahrgestell sowie Pritschenwagen vier Karosserievarianten zur Verfügung.

Diesel erste Wahl | Für Deutschland erwartet Fiat einen Dieselanteil von 65 (Doblò) beziehungsweise 93 Prozent (Doblò Cargo). Vor allem der 105 PS (Cargo: 100 PS) starke 1.6 Multijet 16V erweist sich als gute Wahl. Er überzeugt mit guter Elastizität auch bei niedrigen Drehzahlen. Sein Sechsganggetriebe würde allerdings auch zu häufigeren Schaltvorgängen einladen. Sowohl als Pkw als auch als Cargo überrascht der neue Doblò mit gutem Abrollkomfort und einer angenehmen Geräuschkulisse, beim Tacho wünschte man sich allerdings eine etwas übersichtlichere Skalierung.



Foto: FCA Germany

In neuem Gewand | Fiat startet mit einem sichtbar überarbeiteten Doblò

Für Kunden, die den Doblò häufig für Langstreckentouren einsetzen, steht mit dem 135 PS starken 2.0 Multijet 16 ein noch temperamentvollerer Diesel zur Wahl. Er hängt noch spontaner am Gas, für den täglichen Einsatz in der Stadt und gelegentliche Fahrten ins Grüne ist der 1,6-Liter-Diesel allerdings völlig ausreichend. Zumindest für längere Strecken weniger zu empfehlen ist dagegen der 1.4-16V-Benziner mit 95 PS. Der untenrum wenig elastische Motor ist mit ei-

nem Fünfgang-Schaltgetriebe ausgestattet, das zumindest auf Autobahnetappen einen sechsten Gang vermissen lässt, und notwendiges Hochdrehen beim Beschleunigen lässt einen das Aggregat durchaus auch akustisch spüren. Wer also einen Benziner favorisiert, der greife unbedingt zum 120 PS starken Turbo 1.4 T-Jet: Seine Kraft ist sogar mit Ladung im Stauraum bei niedrigen Drehzahlen spürbar, und sein Sechsganggetriebe verleitet wider jeder Notwendigkeit zu häufigen Schaltvorgängen. Den Top-Benziner gibt es übrigens auch in einer CNG-Variante.

Je zwei Ausstattungsvarianten | Zu haben ist der Doblò 1.4 16V in der Basisausstattung Pop ab 14.790 Euro. Für 2.059 Euro gibt es die Ausstattungsvariante Lounge: Dann sind auch Bluetooth-Radio, Funk-Zentralverriegelung, höhenverstellbarer Fahrersitz, Klimaanlage, Multifunktionslenkrad, Nebelscheinwerfer und 16-Zoll-Leichtmetallräder an Bord. Nur für den Lounge erhältlich ist ein Navigationssystem inklusive Bluetooth-Freisprecheinrichtung (798 Euro).

Für den Doblò Cargo ruft Fiat – ebenfalls mit dem Basisbenziner – mindestens 14.150 (Kasten) beziehungsweise 15.200 Euro (Kombi) auf. Die besser ausgestattete Variante SX (Kasten 650 Euro, Kombi 700 Euro) erhält verstellbare Vordersitze, Funk-Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer und auch ein Bluetooth-Radio. Eine Klimaanlage kostet jeweils 950 Euro, ein Navigationssystem 500 Euro.

| Christian Frederik Merten

Fiat Doblò | Wichtige Versionen

1.4 T-Jet 16V (120 PS)	ab 17.941 Euro (CNG: ab 18.235 Euro)
R4/1.368 cm ³ 88 kW/120 PS 206 Nm/2.000 U/min 6-Gang 12,4 s (12,3 s) 172 km/h 7,2 S (7,4 S/4,9 kg) 169 g/km (134-173 g/km)	
1.6 16V Multijet (90 PS)	ab 16.471 Euro
R4/1.598 cm ³ 66 kW/90 PS 290 Nm (200Nm)/1.500 U/min 6-Gang (5-Gang-Dualogic) 14,9 s (15,4 s) 5,5 D (5,0 D) 145 g/km (133 g/km)	
1.6 16V Multijet (105 PS)	ab 19.286 Euro
R4/1.598 cm ³ 77 kW/105 PS 290 Nm/1.500 U/min 6-Gang 13,4 s 164 km/h 5,2-5,5 D 138-145 g/km	
2.0 16V Multijet (135 PS)	ab 20.042 Euro
R4/1.956 cm ³ 99 kW/135 PS 320 Nm/1.500 U/min 6-Gang 11,3 s 179 km/h 5,9 D 156 g/km 4.406 x 1.832 x 1.895 mm 133-3.200 Liter Wartung Benziner: 24 Monate/alle 30.000 km Wartung Diesel: 24 Monate/alle 35.000 km Ausstattungen: Pop Lounge Angaben für Pkw-Varianten mit kurzem Radstand und Standard-Dachhöhe	



Foto: FCA Germany

Schaltzentrale | Audiobedienung im Lenkrad gibt es im Topmodell Lounge



Foto: FCA Germany

Großzügig | Mit kurzem Radstand und normaler Dachhöhe fasst der Gepäckraum bis zu 3.200 Liter

Kaare Neergaard | Brand Country Manager Fiat Professional in Deutschland

– Wie hat sich das Transportergeschäft im vergangenen Jahr entwickelt?

Fiat Professional konnte in 2014 die Position drei im deutschen Nutzfahrzeugmarkt zurückerobern. Importmarke Nummer eins ist Fiat Professional in Deutschland ohnehin seit langem. Grundsätzlich hat sich unsere Performance in den letzten Jahren auf gleichmäßig hohem Niveau bewegt.

– Wie lauten Ihre Erwartungen für 2015?

Für das laufende Jahr erwarten wir einen stabilen Nutzfahrzeugmarkt. Für Fiat Professional erwarten wir mit dem neuen Fiat Doblò Cargo und dem im letzten Jahr eingeführten Ducato der sechsten Generation einen Zuwachs beim Marktanteil sowie bei der Anzahl der verkauften Fahrzeuge.

– Fiat ist dabei, sein Modellprogramm komplett zu erneuern. Wie ist der aktuelle Stand?

Die sechste Generation des Fiat Ducato im letzten Jahr und die dritte Generation Fiat Doblò Cargo sind bereits eingeführt oder stehen kurz vor dem Marktstart, der Fiat Fiorino sowie ein Nachfolgemodell des Fiat Scudo folgen im kommenden Jahr. Zudem erweitern wir die Modellpalette in 2016 um einen neuen Pick-up.

– Apropos Doblò. Warum sollten deutsche Flotten zur Neuaufgabe greifen?

Der Doblò war schon in den beiden Vorgängergenerationen europaweit ein großer Erfolg. Der neue bestätigt nicht nur die Bestwerte und Alleinstellungsmerkmale seiner Vorgänger in Bezug auf Nutzlast und Ladevolumen. Er bietet zudem neue Merkmale im Bereich Funktionalität (zum Beispiel Beifahrerdoppelsitz und Geräuschreduktion von drei Dezibel), Leistung (um



Kaare Neergaard | „Dort, wo es Sinn macht, bieten wir erdgasgetriebene Modelle an“

30 Prozent verbessertes Drehmoment und Bi-Link-Einzelradaufhängung) sowie Wert (verbesserte Qualität, bis zu 15

Prozent niedrigere Verbräuche und verbesserte Wertbeständigkeit).

– Viele Hersteller dünne ihre Programme aus. Stehen auch im Fiat Professional-Bereich Modelle zur Disposition, zum Beispiel der Strada?

Der Strada ist in Europa nicht mehr verfügbar, da er nicht über einen die Euro-5+/Euro-6-Norm erfüllenden Antrieb verfügt. Der Fiat Strada ist aber weiter Topseller in Südamerika und weltweit nach dem Fiat Ducato das am zweithäufigsten verkaufte Modell von Fiat Professional. Fiat Professional wird stattdessen einen Mittelklasse-Pick-up bekommen, der besser in den europäischen Markt passt. Fiat Professional ist und bleibt somit ein sehr attraktiver Partner für unsere Kunden und Händler.

– Fiats Stärke ist das Wohnwagengeschäft und damit die enge Zusammenarbeit mit den Aufbauherstellern. Gibt es hier neue Angebote oder eine vertiefte Zusammenarbeit mit einem Ausbauer?

Fiat Professional arbeitet seit über 30 Jahren mit annähernd allen Aufbauherstellern in der Reise- mobilbranche zusammen. Hier herrscht ein per-

manenter Austausch mit den Aufbauern, die bereits innerhalb der Entwicklungsphase neuer Ducato Generationen einbezogen werden. Nicht nur in Deutschland, sondern in Gesamteuropa gilt die Größenordnung, dass drei von vier Reisemobilen auf dem Fiat Ducato aufbauen.

– Fiat bietet eine ganze Reihe Erdgasmodelle an, wobei gerade Erdgas in puncto Tankstellennetzgröße zumindest in Deutschland immer noch recht dürftig dasteht. Wird es beim Thema alternative Antriebe Neuerungen geben?

FCA ist Europas Marktführer bei den erdgasgetriebenen Fahrzeugen. Diese sind verfügbar, erprobt und sowohl ökonomisch wie ökologisch unschlagbar. Dort, wo es Sinn macht, bieten wir entsprechende Modellvarianten an, im Pkw-Programm wie bei den Transportern. Unser Konzern setzt mittelfristig auf Plug-in-Hybrid-Technologie, dagegen sehen wir in reiner Elektromobilität keinen kommerziellen Sinn.

– Beim Training der Verkäufer sollen künftig auch Online-Schulungen ein Schwerpunkt werden. Wie sehen diese aus?

Unser Schulungsbereich „Unetversity“ hat ein aufwändiges Kommunikationssystem entwickelt, über das bestimmte Lerninhalte online vermittelt werden können.

Das spart vor allem dem Handel viel Zeit und Geld. Allerdings gibt es natürlich weiterhin produktbezogene Schulungsinhalte, die nach wie vor besser in unserer Kundendienst-Schule in der Hanauer Landstraße in Frankfurt gelehrt werden.

| Interview: Ralph M. Meunzel und Rocco Swantusch

Foto: FCA Germany

EFFIZIENT, TRANSPARENT, SICHER

PS LOGIC

DIE ZENTRALE PLATTFORM FÜR DIE EIN- UND AUSSTEUERUNG VON FLOTTENFAHRZEUGEN



www.ps-team.de

PS LOGIC Den gesamten Lebenszyklus der Flottenfahrzeuge exzellent gestalten

Von der Einsteuerung der Flottenfahrzeuge inklusive Zulassung bis zur Aussteuerung und zum Remarketing übernimmt PS-Team sämtliche Prozesse im Flottengeschäft für Sie. Mit unserer Plattform PS Logic planen und überwachen Sie die Schritte rund um den Fuhrpark und erreichen eine herausragende Prozessqualität.

PS-TEAM Deutschland GmbH & Co. KG | Am Klingenberg 6 | 65396 Walluf | Deutschland | Hotline +49 6123 9999 500

PS-Team
since 1986