

## Testnotizen zum Fiat Doblò Emotion 1.6 JTD (77 kW/105 PS)

Im Test vom 20. August. bis zum 10. September 2010.  
Kennzeichen: F – PR 7180

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund  
Springer Fachmedien München GmbH  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69  
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

### Karosserie

Vorne wie hinten kann man **bequem einsteigen**, weil die Sitze angenehm hoch angeordnet sind – die drei Sitze im Fond sind noch ein wenig höher als die Vordersitze.

Auf den **großen Außenspiegeln** kann man Vogel-Zusatzspiegel einwandfrei befestigen, ohne den Verstellbereich der elektrisch einstellbaren Serienspiegel zu beeinträchtigen. Auf dem Dach kann man wegen der Längsprofilierung ein **Magnet-Dachschild** nur ganz vorne anbringen und zwar nur so, dass die Magnetfläche nicht ganz Kontakt mit dem Dachblech hat. Die Dachreling ist auch bei der Anbringung eines Taxi-Dachschildes zu berücksichtigen.

Die **Motorhaube** des Doblò II ist sehr **gut einsehbar**. Beim Blick zur Seite hilft die große Verglasung, beim Einparken rückwärts das große Heckfenster in Verbindung mit dem senkrecht abfallenden Heck. Der **Heckwischer** hält einen sehr großen Bereich der Heckklappe frei, was auch gut ist, weil sie bei Regen rasch verschmutzt. Der Wischbereich des Scheibenwischer ist auch für große Personen ausreichend groß bemessen.

Den Doblò kann man gut volltanken, die Tankentlüftung ist gut.

Der **Lösemechanismus der Schiebetüren** ist offen sichtbar. Wahrscheinlich ist das für einen harten Einsatz gar nicht so schlecht, weil man die sichtbaren Muttern dann leicht nachstellen kann. Während man von außen gleich begreift, dass man die Schiebetür erst entriegeln muss, bevor man sie mit Schwung schließen kann, suchten Mitfahrer von innen immer erst vergeblich nach dem Hebel für die Entriegelung. Diese Lösung ist nicht der Weisheit letzter Schluss.

Die **Heckklappe** ist so schwer, dass man sie nicht der innen angebrachten Schleife alleine zuwerfen kann. Man muss stets von außen an der verschmutzten Klappe nachdrücken.

Der **Kofferraum** hat eine **sehr niedrige Ladekante** und lässt sich so bequem beladen. Sein quaderförmiger Zuschnitt mit geraden Seitenwänden bietet beim Fünfsitzer einen ordentlichen Gepäckraum. Beim Siebensitzer ist er durch die beiden

Einzelstühle im Heck fast völlig belegt. Nur zwischen sie kann man schmale Gegenstände noch schieben.

## Innenraum

Bei ganz nach hinten geschobenem Beifahrersitz hat der **Fahrlehrer** einen **guten Beinraum**. Mit eingebauter Doppelbedienung werden große Fahrlehrer mit angewinkelten Beinen sitzen müssen. Da die Sitzposition des **nicht höhenverstellbaren Beifahrersitzes** aber angenehm hoch ist, fällt das kaum störend ins Gewicht. Die Tasten für die beim Testwagen eingebaute Sitzheizung sind außen am Sitz untergebracht, wo der Fahrer und der Beifahrer sie von oben einsehen können.

Die **Vordersitze** sind angenehm straff gepolstert und bieten einen für diese Fahrzeugkategorie befriedigenden Seitenhalt. Die Lehnen sind auch für große Menschen hoch genug, allerdings wirken sie ein wenig schmal. Die vorderen Kopfstützen lassen sich auch für lange Gestalten weit genug herausziehen. Der Fahrer verfügt über eine manuelle Lendenwirbelstütze. Die Lehnenneigung lässt sich fein gerastert über Rändelräder auch während der Fahrt nachjustieren.

Der **Fahrlehrer** sieht bei jeder Position seines Sitzes den ganzen Geschwindigkeitsbereich des links angeordneten Tachos und die Tankanzeige. Den Drehzahlmesser kann er bis etwa 2.500/min einsehen, was für Fahrschulen völlig ausreicht.

Der **Prüfer** sieht von seinem etwas höher als die Vordersitze angeordneten Arbeitsplatz aus gut den Tacho und die Armaturen mitsamt der Blinkeranzeigen ein. Der Fußraum hinter den Vordersitzen ist gut, die Kopffreiheit opulent.

Der Doblò II bietet in der Armaturentafel eine **Vielzahl kleiner, offener Ablagen**. Leider rutschen dort untergebrachte Gegenstände haltlos hin- und her, weil der Kunststoff rutschig ist. Das **unbeleuchtete Handschuhfach** fasst neben den Fahrzeugunterlagen noch einen DIN A5-Terminkalender. Geöffnet gibt es den Blick auf die dahinter liegende Technik frei.

In den **Ablagen** der Vordertüren kann man 1,5-l-Flaschen nur mit Nachdruck unterbringen. In der Tiefe fehlen ein paar entscheidende Millimeter. Literflaschen kann man gesichert darin abstellen. Praktisch ist die kleine Ablage vor dem Schalthebel, in der man beispielsweise ein Handy ablegen kann. Ein einziger Getränkehalter sitzt unterhalb des hoch angeordneten Schalthebels direkt neben einer 12-V-Steckdose. Ein etwas größerer Getränkehalter ist unter der kurzen Armlehne angeordnet. In ihm kann man etwas größere Becher oder Flaschen gesichert abstellen.

Die **Armlehne** ist nicht höhenverstellbar. Da sie auch sehr kurz ist, hätte Fiat sie sich gleich sparen können.

Die **Armaturentafel** ist auch zweifarbig zu haben, was sie schicker wirken lässt als mit dem schwarzen Kunststoff alleine. Verarbeitet ist sie gut. Die Lenkstockhebel enthalten links alle Licht- und rechts alle Wischerfunktionen. Wer beim Licht auf „0“ geht, fährt tagsüber mit **Tagfahrlicht**. Beim Einfahren in eine Unterführung oder in

der Dämmerung muss man dann selbstständig das Abblendlicht einschalten. Die Lenkstockhebel fühlen sich nicht so gediegen an wie die aus den Regale des VW-Konzerns.

**Verwirrend** und von den meisten anderen Fahrzeugtypen abweichend ist die **Bedienung der Scheibenwischer**. Wie von den meisten Fahrzeugmodellen gewohnt, tippt man den rechten Lenkstockhebel kurz an, um einmal zu wischen. Wenn man dann aber die Intervall- oder die Dauerschaltung betätigen möchte, muss man den Hebel drehen.

Die **Innenbeleuchtung** mit zwei Leseleuchten gibt bei Nachtfahrten nur ein befriedigendes Licht. Es reicht auf jeden Fall nicht zum Lesen. Die Armaturen und die Bedienelemente sind gut beleuchtet.

Sehr gut hat Fiat das **mobile Navigationssystem von TomTom** in die Armaturentafel integriert. Das selbst erklärende Navi sitzt wackelfrei oben auf der Mittelkonsole. Der Touch-Screen-Bildschirm lässt sich sowohl zum Fahrer als auch zum Beifahrer hin drehen.

Zum **Durchstieg in die dritte Reihe** muss man die Kopfstützen der zweiten Reihe absenken. Außerdem sollte der Vordersitz nicht unbedingt in der hintersten Stellung stehen und dann noch stark geneigt sein, sonst lässt sich der Sitz an der Schiebetüre nicht weit genug nach vorn klappen. Der Durchstieg ist vergleichbar beschwerlich wie bei Vans. Der hohe Innenraum erleichtert die Sache.

Da weder die Sitze der zweiten noch die der dritten Reihe längs verstellbar sind, können die meisten Erwachsenen in der **dritten Reihe** ihre Knie nicht mehr unterbringen, ohne das Zurückklappen des vor ihnen liegenden Sitzes zu behindern. Der siebensitzige Doblò eignet sich also höchstens für die Beförderung von Schulkindern und ist schon bei Discofahrten eher grenzwertig.

Da sich die beiden **Einzelsitze der dritten Reihe** allenfalls nach vorn klappen lassen, wo sie dann nicht einmal sicher arretiert sind, müssen die Sitze wohl für viele Taxi-Einsätze herausgenommen werden. Sie sind dabei wenigstens noch tragbar, obwohl einer der Gurtverankerungspunkte sich am Sitz befindet. Das Wiedereinsetzen geht mit etwas Übung vom Heck her ebenfalls ganz gut. Bei dieser Übung ist es angenehm, dass sich die Heckklappe weit nach oben öffnet.

Gut für die Passagiere ganz hinten sind die beidseitigen Ausstellfenster.

### **Motor und Antriebsstrang**

Die **Kupplung** ist giftig und hat einen schmalen Bereich, in dem sie zu greifen beginnt. Das ist für Umsteiger gewöhnungsbedürftig. Wer mit ihr vorsichtig umgeht, kann aber vor- wie rückwärts mit Standgas rangieren.

Bei warm gelaufenem Motor arbeitet das **serienmäßige Start-Stopp-System** sehr zuverlässig und ruckelfrei. Wie bei anderen Herstellern auch schaltet der Motor sich ab, sobald man mit eingelegtem Leerlauf das Kupplungspedal loslässt und startet ihn wieder, sobald man das Kupplungspedal tritt. Beim Anrollen am Berg startet der Motor ebenfalls.

Die **Sechsgang-Schaltung** lässt sich präzise bedienen. Allerdings betonen die Übersetzungsverhältnisse den unausgeglichene Charakter des 1,6-l-Motors. Der erste Gang ist recht kurz übersetzt. Wer dann rasch in den zweiten schaltet, landet ebenso leicht im Turboloch wie beim Hochschalten vom zweiten in den dritten Gang. Abbiegende Fahrschüler müssen meist den zweiten Gang einlegen, um im dritten nicht zu „verhungern“. Innerorts kann man bei Tempo 50 zu zweit in der Ebene schon im fünften Gang fahren, was die Schaltanzeige oft empfiehlt. Zum Einlegen des sechsten Gangs fordert sie meist schon ab 65 bis 70 km/h auf, auch wenn das Fahrzeug da gerade unter Last eine Steigung angeht.

Insgesamt kann man den Doblò II 1.6 JTD so bei Überlandfahrten **schaltfaul fahren**, während man beim Einbiegen, auf der Einfädelspur und beim Überholen ordentlich Gas geben muss, um schnell genug zu beschleunigen. Für Motorradbegleiter, die beim Druck aufs Gaspedal Leistung fühlen müssen, ohne zu schalten, ist der Doblò II nicht das optimale Begleitfahrzeug. **Gut gedämmt** ist der Motor. Dadurch brummt er nur leise vor sich hin, wenn man den Wagen vorausschauend fährt und einen ausgeglichenen Fahrstil pflegt.

### **Fahrwerk und Fahrkomfort**

Der Testwagen war mit Sommerreifen des Typs Pirelli Chrono in der Dimension 196/60 R 16 bestückt. Das **Fahrwerk** mit den neuerdings einzeln aufgehängten Hinterrädern ist für einen „Kasten-Kombi“ **sehr komfortabel**. Der Doblò II schaukelt sich auf langen Bodenwellen nicht auf und pariert kurze Querfugen ganz gut. In schnell angegangenen Kurven ist die Seitenneigung allerdings recht hoch.

### **Verbrauch**

Auf insgesamt 2.421 Test-Kilometern verbrauchte der Fiat Doblò II Emotion 1.6 16 V Multijet Start&Stopp mit 77 kW/105 PS zwischen 5,9 Litern und 8,6 Litern. Naturgemäß schlug sich der hohe Aufbau bei schneller Autobahnfahrt in einem deutlich höheren Verbrauch nieder. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **7,0 Liter**.