



DEDETAILLEERDE WEGTEST



FIAT DOBLO 1.6 MJET

Naast zijn roeping als bestelwagen moet de nieuwe Fiat Doblo net als zijn voorganger ook gezinnen aanspreken. En die verantwoordelijkheid neemt hij met zijn 1.6 MJET en zijn nieuwe onderstel geenszins licht op.

TEKST CÉDRIC DERÈSE FOTO'S SÉBASTIEN MAUROY

Een gezinseenvolumer bouwen op basis van een bestelwagen is helemaal geen nieuw fenomeen bij de Europese constructeurs. Lichte bedrijfsvoertuigen zijn bij uitstek geknipt om te schipperen met de voorschriften qua formaat en beschikbaar volume. Wetende dat het verre van onoverkomelijk is om de binnenruimte aan te passen aan het vervoer van personen in plaats van goederen, ziet Fiat daar dan ook net als de andere merken een goede manier in om zijn gamma uit te breiden en tegelijk de ontwikkelings- en productiekosten te beperken.

De brave huisvader van zijn kant kan hier ook zijn voordeel mee doen. Voor een relatief beperkt budget (dat vaak lager is dan dat van een zogenaamd 'traditionele' eenvolumer) krijgt hij heel wat ruimte ter beschikking voor de inzittenden en hun bagage, met daarbovenop een moduleerbaarheid die misschien wat *basique* is, maar wel functioneel. Anderzijds moet hij wel wat toegevingen doen op het vlak van weggedrag, comfort, look of uitrusting. Fiat beweert echter dat het aan deze punten bijzondere aandacht heeft besteed. Interessant...

ALGEMEEN ONTWERP



Gezien de komst van de 'kleine' Qubo (die in zijn bestelwagenversie nog steeds Fiorino heet) en het verdwijnen van de Multipla heeft Fiat ervoor gekozen om het formaat van de Doblo te vergroten. Met zijn lengte van 4,39 meter en zijn breedte van 1,83

Architectuur: © Samyn & partners

DETAILLEERDE WEGTEST FIAT DOBLO 1.6 MJET

meter (met ingeklapte buitenspiegels) is de nieuwweling 13,5 centimeter langer en 11,2 centimeter breder dan zijn voorganger. Bovendien werd het model ook 2,5 centimeter hoger. Met die groei volgt de nieuwe Doblo het voorbeeld van de Citroën Berlingo, Peugeot Partner of Renault Kangoo.

Technisch gezien rust de Doblo op een nieuw platform en kreeg hij een 17 centimeter langere wielbasis. Vooraan worden de wielgeleiding en -ophanging nog altijd verzekerd door McPherson-elementen. Achteraan werd de torsieas echter vervangen door een nieuw en beter onafhankelijk systeem met twee armen per wiel (Bi-Link).

Bij de lancering zijn vier krachtbronnen verkrijgbaar. Naast de 1.6 MJET die hier aan bod komt, en waarvan wordt verwacht dat hij de bestseller uit het gamma zal worden, vinden we aan dieselszijde nog een 1.3 MJET van 90 pk en een 2.0 MJET van 135 pk. Om het milieu wat te sparen zijn die allemaal standaard gekoppeld aan een partikelfilter en aan een stop-startsysteem dat de motor automatisch stillegt als de auto stilstaat. Benzineliefhebbers kunnen enkel terecht bij de kleine atmosferische 1.4-achtklepper van 95 pk.

VEILIGHEID



Geheel in lijn met het gezinsgerichte karakter van de Doblo heeft Fiat de nadruk gelegd op veiligheid. Alle versies hebben dan ook sowieso recht op twee paar airbags in het interieur (frontaal

en lateraal voorin), evenals op een elektronische stabiliteitscontrole. De concurrentie houdt het gewoonlijk bij enkel frontale airbags en reserveert de zijdelingse exemplaren en het ESP voor de hoogste afwerkingsniveaus of zet ze zelfs op de optielijst.

Tegen een meerprijs van 100 euro kan de Doblo ook worden uitgerust met actieve voorste hoofdsteunen. Die anticiperen op de achterwaartse beweging die het hoofd maakt bij een aanrijding van achteren, en voorkomen zo zweepschokken aan de nek. Uiteindelijk is het enige dat we kunnen betreuren, dat de Doblo nog altijd niet kan rekenen op gordijnairbags, een nochtans relatief eenvoudig systeem dat erg geruststellend is voor gezinnen met kinderen.

STANDAARDUITRUSTING



Het gamma is opgebouwd rond drie afwerkingsniveaus. Het eerste, dat Active heet, is de budgetversie met een minimum aan uitrusting, maar is enkel verkrijgbaar met de 1.4 op benzine en de 1.3 MJET. De Dynamic-versie is bijgevolg de instapversie bij de 1.6 MJET (19.690 euro). Voor die prijs heb je recht op een radio-cd-speler, elektrisch bedienbare voorste zijruiten, centrale vergrendeling met afstandsbediening en elektrisch verstelbare en verwarmbare buitenspiegels. Aan de buitentkant zijn de bumpers gespoten in koetswerkkleur en voorzien van mistlichten, terwijl de metalen velgen van 16 duim worden afgedekt met wieldeksels.

Voor 1.240 euro meer is de versie Emotion wellicht geen slechte zaak, want die biedt de volgende zaken extra: een manuele airco, een hoogte- en lendensteunregeling voor de bestuurdersstoel, elektrisch bedienbare achterste zijruiten, een met leder bekleed stuurwiel en dito versnellingspookknop, een snelheidsregelaar, de Bluetooth-interface Blue&Me en een hard in plaats van een soepel bagageschermbord. Qua stijl heeft de Emotion ook recht op lichtmetalen zestien-duimers en op gelakte buitenspiegels.

OPTIES



Naast metaalglanslak (450 euro) of glanzende lak (350 euro) – alleen voor wit hoeft je niet bij te betalen – vinden we in de optielijst onder meer een manuele airco (1.150 euro voor de versies die er niet standaard mee uitgerust zijn) of een automatische (1.650 euro voor de Dynamic, 500 euro voor de Emotion), overlangse dakrails (100 euro), een achteruitrijhulp (250 euro) of verwarmbare voorstoelen (300 euro). Net als de rest van het Fiat-gamma kan ook de Doblo nu beschikken over een gebruiksvriendelijk en niet al te duur semigeïntegreerd TomTom-navigatiesysteem (302,50 euro voor het toestel en de steun als accessoire plus 60 euro voor het docking station in het dashboard).

Ten opzichte van zijn rivalen blijft de Doblo echter enkele lacunes vertonen op het vlak van de comfortuitrusting. Zo hadden we op dit prijsniveau graag kunnen beschik-

TECHNISCH GEZIEN RUST DE DOBLO OP EEN NIEUW PLATFORM EN KREEG HIJ EEN 17 CENTIMETER LANGERE WIELBASIS.



ken over automatische lichten en ruitenwis- sers, een panoramisch dak of een achterraut die je afzonderlijk kunt openen.

ERGONOMIE



Qua ergonomie is de Doblo aanzienlijk geëvolueerd. De grootste vooruitgang werd geboekt op het vlak van de rijkhouding, die dankzij een stuur dat standaard in de hoogte en in de diepte kan worden versteld, en een bestuurdersstoel waarin je lager zit (standaard in de Emotion, voor 120 euro in de Dynamic), nu voor iedereen zou moeten voldoen.

We stellen ook het nieuwe stuur bijzonder op prijs, dat voorzien is van handige duimsteunen en onberispelijk in de hand valt. Net als de andere recente modellen van de Fiat-groep krijgt ook de Doblo een impulsbediening voor de richtingaanwijzers die ingesteld is om vijf keer te knipperen (tegenover drie zoals meestal bij de concurrenten), wat zowel het comfort ten goede komt als de veiligheid bij het veranderen van rijstrook.

Daarentegen betreuen we dat de informatie van de boordcomputer – die wordt weergegeven op een scherm tussen de tellers in – in twee stappen verschijnt (op dezelfde regel wordt eerst het opschrift vermeld en nadien pas de waarde) en dus langer de aandacht van de bestuurder opeist. Van het Blue&Me-systeem kunnen we zeggen dat het zijn taak als gsm-interface vervult, zonder meer. Het multimedialuik is een ander



GROTE KLEP | De twee deurtjes van de bestelwagenversie werden vervangen door een kofferklep, die wel wat groot is uitgevallen. De zijdelingse schuifdeuren bleven behouden.

verhaal, aangezien dat zich beperkt tot een USB-aansluiting (geen mini-jack) en vaak nogal gebruiksonvriendelijk is.

KOETSWERK



De Doblo heeft een flinke groeischeut gekregen, maar ziet er nu ook beter uit. Zijn nieuwe, ronde koplampen geven hem een sympathieker snoet, terwijl hij in profiel dynamischer oogt dankzij de zwart gemaakte A- en B-stijlen en de meer uitgesproken wielkasten. Op praktisch vlak behoudt de Doblo de architectuur van de bestelwagenversie, waarmee we bedoelen dat de achterpassagiers nog altijd instappen via schuifdeuren in plaats van via deuren met scharnieren. Handig in de stad of op parkings, omdat je veel minder plaats nodig hebt, maar de schuifdeuren zijn wel wat zwaar en moeilijk te bedienen voor kinderen.

Om het zicht naar achteren te verbeteren heeft Fiat de dubbele kofferdeur van de bestelwagenversie vervangen door een achterklep. De bedoeling was goed, maar met een laadopening van bijna twee vierkante meter is die klep nogal groot uitgevallen. Je kunt dus bij het openen maar beter uitkijken dat je voldoende plaats hebt om een stapje achteruit te zetten als je niet geklemd wilt raken... Ook het sluiten vergt de nodige spierkracht. Zelfs een heftige ruk aan de binnenste greep volstaat over het algemeen niet, waardoor je de klep alsnog moet sluiten door er aan de buitenkant tegen te duwen. En op die manier moet je je vingers toch vuilmaken...

CIJFERS

Basisprijs	€ 19.690
Gemiddeld testverbruik	7,8 l/100 km
Normverbruik mix	5,2 l/100 km
CO ₂ -uitstoot	138 g/km
0-100 km/h	14,5 s
1000 m vanuit stilstand	36,2 s

VOOR

- Ruim en functioneel interieur
- Erg behoorlijk koffervolume
- Weggedrag en comfort tegenover voorganger
- Soepele en stille motor
- Genereuze veiligheidsuitrusting
- Zevenzitsversie beschikbaar

TEGEN

- Afmetingen en gewicht
- Damping windgeluiden kan beter
- Stroeve versnellingsbakbediening (koud)
- Zware en erg grote kofferklep
- Nog enkele uitrustingslacunes
- 1.6 MJET niet combineerbaar met instapversie





VERFIJND | Het nieuwe stuur ligt goed in de hand en de kwaliteitsindruk ging erop vooruit dankzij een betere materiaalkeuze.



VOORBEELDIG | Het zitcomfort ging er sterk op vooruit, vooral op de voorste plaatsen, waar je echt een uitstekende steun geniet.



OP EEN RIJ | Op de eveneens uitstekende achterbank is het vooral royaal zitten wat de breedte op ellebooghoogte betreft.

DE 1.6 MJET GEEFT VOORRANG AAN **GEBRUIKSCOMFORT** EN KOMT ONDER BELASTING ALTIJD DISCREET UIT DE HOEK.

Met maar liefst 790 liter in minimumconfiguratie behoort de koffer van de Doblo nog altijd tot de ruimste in de categorie. Perfect dus voor verplaatsingen met het hele gezin. Er is voldoende plek om de koffers van mama, de fietsjes van de bengels en de klapstoel van schoonmoeder mee te nemen... en zelfs het mandje van de hond als die niet te groot is. Hetzelfde voor groot vervoer, dankzij de stoelen die rechtopgeklapt kunnen worden, wat de laadruimte vergroot tot 3.200 liter (tot tegen het dak).

Om het geluids- en gebruikscomfort te vergroten heeft Fiat ook een hard, scharnierend bagagescherm uitgewerkt (standaard in de Emotion, 100 euro in de Dynamic, ter vervanging van het soepele standaardexemplaar) dat ook verstelbaar is in twee hoogtes. En voor wie eveneens de kinderen van de burens wil meenemen, vermelden we dat Fiat nog altijd de mogelijkheid biedt (voor 700 euro) om te beschikken over twee extra stoelen, die rechtstreeks op de koffervloer worden gemonteerd.

MOTOR

De 1.6 MJET, die nog niet zolang geleden zijn opwachting maakte in het Fiat-gamma, vervangt de 1.9 JTD die dienstdeed onder de kap van de eerste Doblo. Met 105 pk levert hij evenveel vermogen, maar hij ontwikkelt wel een veel groter koppel (290 Nm tegenover 200), wat hem in de praktijk een veel aangenamer karakter geeft. Technisch gezien wordt de brandstofvoorziening nog altijd verzekerd door een gemeenschappelijke inspuitsbuis, maar dan van de tweede generatie (1.600 bar), terwijl iedere cilinder voortaan ademt

via vier kleppen. De drukvoeding wordt toevertrouwd aan een turbocompressor met vaste geometrie en een maximumdruk van 1,6 bar. In de Doblo krijgt de 1.6 MJET standaard een partikelfilter (die rechtstreeks gekoppeld is aan de oxidatiekatalysator) en een automatisch stop-startsysteem.

In de praktijk geeft de 1.6 MJET altijd blijk van een grote elasticiteit. Hij herneemt zonder morren van bij 1.200 o/m en brengt de Doblo soepel en zelfverzekerd in beweging. Sportief ingesteld is hij verre van – al heeft dat natuurlijk veel te maken met de koetswerkarchitectuur – en hij geeft dan ook voorrang aan gebruikscomfort in plaats van aan snelle reacties: hoewel hij zeker niet uitzonderlijk aan het gaspedaal hangt, kwijt hij zich van zijn taak zonder ooit in ademnood te komen en klimt hij vloeiend in de toeren. Bovendien komt hij onder belasting altijd discreet uit de hoek en draagt hij sterk bij tot de verbetering van het comfort binnenin. Ten slotte bleek het stop-startsysteem snel en betrouwbaar, maar vergt het wel enige gewenning, in die zin dat je het koppelpeddaal echt volledig moet intrappen om de motor opnieuw te doen starten.

OVERBRENGING

Alle Doblo's zijn uitgerust met een manuele versnellingsbak, maar de 1.6 en 2.0 MJET hebben recht op een spreiding die verdeeld is over zes verhoudingen in plaats van over vijf. Die is tot op de eindverhouding toe identiek voor beide versies en leek ons goed gekozen, al had een iets kortere spreiding voor de 1.6 MJET in de praktijk de prestaties vermoedelijk ten goede kunnen komen.



RUIMTE | De koffer heeft een volume van 790 liter, maar kan worden vergroot door de achterbank in twee delen op te klappen.



EXTRA VOLUME | Boven de voorruit werd een gigantisch opbergcompartiment voorzien dat in de praktijk bijzonder handig blijkt.

De versnellingspook valt door zijn hoge opstelling goed in de hand, maar de bediening is niet van de aangenaamste. Het probleem zit hem niet in de geleiding – die voldoende nauwkeurig is – maar eerder in de vergrendelingen. Zo is het na een koudstart haast onmogelijk om in één vlotte beweging van de ene naar de andere versnelling te gaan (je moet telkens even blijven hangen in neutraal). Dat verschijnsel neemt af naarmate de motor op temperatuur komt, maar blijft niettemin onaangenaam en relatief storend.

ONDERSTEL

 Zoals we eerder al hebben aangestipt, heeft de nieuwe Doblo (zowel in bestel- als in personenwagenversie trouwens) recht op een nieuwe achterophanging, waarvan de ingenieurs de afstelling en de stugheid hebben aangepast met het oog op het vervoer van personen. Verder behoudt de tandheugel van de stuurinrichting zijn hydraulische bekrachtiging en geeft hij de bestuurder een uitstekende feedback.

Wat de remmen betreft, maakt de Doblo nog altijd gebruik van een gemengd systeem, met geventileerde schijven vooraan en trommels achteraan. In de praktijk heeft ons dat geen enkel probleem opgeleverd, want het bleek zowel over voldoende kracht als over genoeg uithoudingsvermogen te beschikken om de auto in alle omstandigheden te vertragen. Bij het lezen van de technische fiche viel ons echter één detail op: in combinatie met de zevenzits-



UITRUSTING

PRIJS = € **S = STANDAARD**

PASSIEVE VEILIGHEID

Laterale airbags V/A	S/-
Gordijnairbags V/A	-/-
Knieairbags L/R	-/-
Actieve hoofdsteunen V/A	100/-
Isofix-bevestigingspunten V/A (aantal)	-/S (2)

ACTIEVE VEILIGHEID

Antispinsysteem permanent/uitschakelbaar	-/S
Stabiliteitscontrole permanent/uitschakelbaar	S/-
Antiblokkeerremstelsysteem/Noodremhulp	S/S
Crashpreventiesysteem	-
Snelheidsbegrenzer	-
Afstandsregelaar	-
Spoorassistentie passief/actief	-/-
Dodehoekcontrole	-
Nachtzichtcamera	-

ZICHT

Xenonkoplampen/variabele intensiteit	-/-
Mistlichten V	S
Dagrijlicht	-
Grootlichtassistentie	-
Bochtverlichting	-
Lichtsensoren	-
Regensensoren	-
Ruitenwissers met regelbaar interval V/A	S/-
Elektrisch verstelbare buitenspiegels	S
Elektrisch wegklapbare buitenspiegels	-
Verwarmbare buitenspiegels L/R	S/S
Zelfdimmende buitenspiegels L/R	-/-
Zelfdimmende binnenspiegel	-

INSTRUMENTEN

Head-updisplay	-
Koelvloeistof temperatuurmeter	S
Buitentemperatuurmeter/Uzelverklapper	50
Boordcomputer	S
Onderhoudsintervalindicator	-
Bandendrukcontrole	-

MULTIMEDIA

Audio-video	
radio-cd/mp3-speler	S/180
cd-wisselaar/harde schijf	-/-
aux-ingang/usb-poort/sd-kaartlezer	-/S/-
topaudio/tv-tuner/video-entertainment	-/-/-
Communicatie	
sim-kaartlezer	-
Bluetooth	350
internet	-
Navigatie	
cd/dvd/sd-kaart/harde schijf	-/-/A/-
aanraakscherm	-
Stembediening	-

RIJCOMFORT

Stuur met hoogte-/diepteverstelling	S/S
Multifunctioneel stuurwiel	200

Dynamic

— = NIET BESCHIKBAAR OF NIET VAN TOEPASSING

Manuele/Automatische airco	1.150/1.650
Gescheiden klimaatregeling L-R/V-A	-/-
Automatische luchtrecirculatie	-
Elektrisch bedienbare ruiten V/A	S/200
Open dak V/A	-/-
Panoramisch dak	-
Parkeersensoren A/V+A	250/-
Parkeercamera V/A/L/R	-/-/-/-
Automatische parkeerassistentie	-
Snelheidsregelaar	250
Gestuurde ophanging	-

ZITCOMFORT

Voorstoelen met hoogteverstelling L/R	120/-
Voorstoelen met verstelbare zithelling L/R	-/-
Voorstoelen met verstelbare lendensteun L/R	120/-
Elektrisch verstelbare voorstoelen L/R	-/-
Voorstoelen met geheugenfunctie L/R	-/-
Verwarmbare voorstoelen L/R	200/100
Voorstoelen met ventilatie L/R	-/-
Voorstoelen met massagefunctie L/R	-/-
Centrale armsteun V/A	S/-
Leesspotjes V/A	S/-
Verschuifbare achterbank	-
Achterbank met verstelbare rugleuning	-
Aparte achterstoelen/elektrisch verstelbaar	-/-

BERG- EN LAADRUIMTE

Bekerhouders V/A	S (1/5 (1))
Deurvakken V/A	S/S
Lade onder voorstoelen L/R	-/-
Bergvak op rugleuning voorstoelen L/R	-/-
Gekoeld bergvak	-
Scheidingsnet/-rooster kofferruimte	-/-
Bevestigingspunten/vloernet kofferruimte	S/-
Verdeelsysteem kofferruimte	-
Dubbele laadvloer	-
Uitschuifbare laadvloer	-

FUNCTIONALITEIT

Centrale vergrendeling/afstandsbediening	S/S
Handsfree ontgrendeling/startfunctie	-/-
Automatische vergrendeling tijdens rijden	S
Gemotoriseerde achterklep/aparte achterruit	-/-
Deelbare achterbank (percentage)	S (60/40)
Wegklapbare achterbank rugleuning/zitting	S/S
Verwijderbare achterbank	-
Wegklapbare/Verwijderbare derde stoelenrij	700/-
Stopcontacten 12 V/220 V (aantal)	S (2)/-
Trekhaak vast/verwijderbaar	-/-

ESTHETIEK

Lichtmetalen velgen	450 (15") - 600 (16")
Metaalglanslak/Speciale lak	450/350
Aantal koetswerkleuren	11
Binnenbekleding stof/alcantara/leer	S/-/-
Leerbekleding stuur/versnellingspookknop	150/100
Aantal interieurkleuren	2

Voor de prijzen van alle versies en hun opties, surf naar de rubriek **Nieuwe Wagens** op **AutoGids.be**.

GEDETAILLEERDE WEGTEST

FIAT DOBLO 1.6 MJET



VOORUITGANG | De Doblo gaat veel minder overhangen en rijdt comfortabeler dan vroeger.

configuratie krijgt de Doblo vooraan grote schijven (305 millimeter, tegenover 284 millimeter voor de vijfzitsversie). Aangezien onze testauto een zevenzitter was (al kregen we hem mee zonder de twee achterste stoelen...), kunnen we dus niet zeggen of die opmerkingen ook gelden voor de werking van het basissysteem.

PRESTATIES



De nieuwe Doblo is niet alleen groter, maar ook zwaarder dan zijn voorganger, wat de taak van de 1.6 MJET er natuurlijk niet makkelijker op maakt. Bij de prestatiemetingen doet hij zijn best, maar toch heeft hij 36,2 seconden nodig om de kilometer vanuit stilstand af te

leggen (tegenover 34,9 voor de oude Doblo 1.9 JTD). Hetzelfde geldt voor de sprint van 0 tot 100 km/h, die pas achter de rug is na 14,5 seconden (tegenover 12,6 voordien). En dat is dan natuurlijk nog onbeladen...

Het hogere koppel en de zesversnellingsbak maken de Doblo 1.6 MJET echter veel levendiger bij het hernemen dan zijn voorganger met 1.9 JTD. Zo trekt hij in vierde op van 60 tot 90 km/h in 6,4 seconden tegenover 8,0 en van 90 tot 120 km/h in 9,1 seconden tegenover 10,0. In vijfde is de vooruitgang nog groter, met 8,5 seconden tegenover 11,1 voor de oefening van 60 tot 90 km/h en 9,8 seconden tegenover 14,3 voor die van 90 tot 120.

Alles bij elkaar is de prestatiebalans dus gematigd. Wetende dat over het algemeen de hernemingscapaciteiten het dagelijkse rijplezier van een auto met een gezinsroeping bepalen, heeft de Doblo vooruitgang geboekt. Wie echter meer op pure prestaties gesteld is, kunnen we alleen maar aanraden om te kiezen voor de 2.0 MJET, die het op dit vlak veel beter moet doen, maar natuurlijk ook duurder is...

VERBRUIK



Het stop-startsysteem dat standaard is voor alle diesel-Doblo's, is volgens de constructeur goed voor een brandstofbesparing van ongeveer vijftien procent in de genormeerde stadscyclus en van ongeveer vier procent in de gemengde cyclus. De Gear Shift Indicator, in de vorm van een pijl naar boven of naar onderen op het scherm van de boordcomputer, helpt de bestuurder om de juiste versnelling te kiezen en aldus het beste rendement uit zijn motor te halen.

Over heel onze test had onze Doblo gemiddeld 7,8 l/100 km nodig. Dat is wel een heel eind verwijderd van de 5,2 l/100 km die de constructeur opgeeft voor de gemengde cyclus, maar volstrekt normaal ten opzichte van de concurrentie. Met een bijzonder lichte voet en de indicaties van de boordcomputer nauwgezet opvolgend zijn we erin geslaagd onder de 7 l/100 km te duiken. Na onze prestatiemetingen en een rit van enkele tientallen kilometers in een flink tempo was ons verbruik echter gestegen tot 9,5 l/100 km. In het dagelijkse verkeer en in beladen toestand is het dan ook niet onredelijk om te rekenen op een gemiddelde van 8 l/100 km, wat niet uitzonderlijk goed is, maar wel erg aanvaardbaar voor een voertuig van dit formaat.

Met een tankinhoud van 60 liter moet het rijbereik voldoende zijn om met een gerust gemoed lange ritten aan te vatten. Het is alleen jammer dat Fiat koppig tankdoppen met een sleutel blijft produceren, terwijl een tankklepje dat rechtstreeks verbonden is met de centrale vergrendeling, zoveel praktischer is.

DE RIVAAL

PEUGEOT PARTNER TEPEE 1.6 HDi 110

	FIAT DOBLO 1.6 MJET	PEUGEOT PARTNER TEPEE 1.6 HDi 110
PRESTATIES		
Topsnelheid (km/h)	163	173
0-100 km/h (s)	14,5	14,0
1000 m vanuit stilstand (s)	36,2	36,1
60-90 km/h in 4e (s)	6,4	8,1
90-120 km/h in 5e (s)	9,8	13,8
Gemiddeld testverbruik (l/100 km)	7,8	7,8
Normverbruik mix (l/100 km)	5,2	5,6
BUDGET (€)		
Basisprijs	Dynamic 19.690	Premium 19.230
UITRUSTING (€)		
Laterale airbags V/A	5/-	230/-
Gordijnairbags V/A	-/-	-/-
Knieairbags L/R	-/-	-/-
Xenonkoplampen/variabele intensiteit	-/-	-/-
Lichtsensoren/Regensensoren	-/-	340
Geïntegreerd navigatiesysteem	-	960
Manuele/Automatische airco	1.150/1.650	1.070/1.370
Parkeersensoren A/V+A/Camera	250/-/-	400/-/-
Snelheidsregelaar/Afstandsregelaar	250	230/-
Derde stoelenrij	700	1.760
Metaalglosslak/Speciale lak	450/350	350/350
Binnenbekleding stof/alcantara/leer	5/-/-	5/-/-
Lichtmetalen velgen 16"	600	400
Overlangse dakrails	250	150
Bluetooth	350	540
ESP	5	350
Panoramisch glazen dak	-	760

VOOR

- Comfort (ophanging, geluidsdemping)
- Weggedrag van een berline
- Ruimte op alle zitplaatsen

TEGEN

- Moeilijk te verwijderen achterbank
- Nauwelijks betere prestaties dan HDi 90
- Vage versnellingsbak



Voor al onze gedetailleerde, vergelijkende en andere wegstests, surf naar de rubriek **Tests** op **AutoGids.be**.

TECHNIEK

MOTOR

Motortype	4-cilinder in lijn
Brandstof	diesel
Opstelling	dwars voorin
Cilinderinhoud (cc)	1598
Boring x slag (mm)	79,5 x 80,5
Compressieverhouding	16,5:1
Maximumvermogen (pk/kW bij o/m)	105/77 bij 4000
Maximumkoppel (Nm bij o/m)	290 bij 1500
Materiaal blok/cilinderkop	gietijzer/lichtmetaal
Aantal kleppen	16
Klepaandrijving	2 bovenliggende nokkenassen
Nokkensaandrijving	tandriem
Klepbediening	stoters
Variabele kleptiming	–
Variabele kleplifthoogte	–
Variabele klepliftduur	–
Voeding	direct, common rail
Drukvoeding	turbo met vaste geometrie
Koeling inlaatlucht	lucht-luchtwisselaar
Uitlaatgasreiniging	oxidatiekatalysator en partikelfilter (CCDPF)

NORMGEGEVENS

Verbruik stad/buiten/mix (l/100 km)	6,1/4,7/5,2
CO ₂ -uitstoot (g/km)	138
Uitstootnorm	Euro 5

OVERBRENGING

Aandrijving	op de voorwielen
Versnellingsbak	manuele 6-bak
Brugverhouding	3,833 : 1
Bakverhoudingen (snelheid bij 1000 o/m)	
1 ^e	4,154 : 1 (7,4 km/h)
2 ^e	2,118 : 1 (14,5 km/h)
3 ^e	1,361 : 1 (22,5 km/h)
4 ^e	0,978 : 1 (31,3 km/h)
5 ^e	0,756 : 1 (40,5 km/h)
6 ^e	0,622 : 1 (49,3 km/h)
Toerental in hoogste versnelling bij 70/90/120 km/h (o/m)	1400/1800/2400
Sperddifferentieel	–

ONDERSTEL

Ondersteltype	zelfdragend koetswerk van verzinkt staal
Koetswerktype	bestelbak, 5 deuren, 5 of 7 plaatsen
Ophanging V	McPherson, hydraulische schokdempers, schroefveren, antirolstang
Ophanging A	twee armen per wiel, gescheiden veren en dempers, antirolstang
Remmen V (Ø/dikte in mm)	geventileerde schijven (284/niet meegedeeld)
Remmen A (Ø/dikte in mm)	trommels (254/niet meegedeeld)
Stuurinrichting	tandheugel
Stuurbekrachtiging	hydraulisch
Aantal stuurmomentelingen	2,8
Draaicirkel tussen muren/stoepen (m)	niet meegedeeld/11,2



FIAT-STIJL | Klassieke Fiat-instrumenten, met centraal de - wat onhandige - boordcomputer.

PRESTATIES

TESTOMSTANDIGHEDEN

Testperiode	22/02-01/03/2010
Beginstellerstand (km)	850
Testafstand (km)	1100

PRESTATIEFACTOREN

Specifiek vermogen (pk/l)	65,7
Specifiek koppel (Nm/l)	181,5
Stroomlijn (Cx/SCx)	0,31/niet meegedeeld
Verhouding gewicht/vermogen (kg/pk)	14,3
Gewichtsverdeling V/A (%)	niet meegedeeld
Banden testauto V/A	Goodyear Cargo Marathon

MEETGEGEVENS

Topsnelheid	
absoluut (km/h)	163 bij 4000 o/m in 5 ^e
in tussenversnellingen (km/h)	37/71/111/149/163
Acceleraties (s)	
0-60 km/h	6,0
0-100 km/h	14,5
0-160 km/h	–
0-200 km/h	–
400 m vanuit stilstand (snelheid)	19,7 (116 km/h)
1000 m vanuit stilstand (snelheid)	36,2 (142 km/h)
Hernemingen (s)	
30-60 km/h (in 2 ^e /3 ^e /4 ^e)	4,1/5,2/9,6
60-90 km/h (in 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	6,4/8,5/13,0
90-120 km/h (in 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	9,1/9,8/11,0
400 m vanaf 40 km/h in 4 ^e /5 ^e /6 ^e	19,0/22,2/–
1000 m vanaf 40 km/h in 4 ^e /5 ^e /6 ^e	35,5/39,3/–
Testverbruik	
min/max/gemiddeld (l/100 km)	7,0/7,8/9,5
rijbereik (km)	± 750

MATEN EN GEWICHTEN

Lengte/Breedte/Hoogte (mm)	4390/1789/1895
Wielbasis/Spoorbreedte V/A (mm)	2755/1510/1530
Standaardbanden	195/60 R 16
Reservewiel	– (herstelkit)
Interieurbreedte V/A (mm)	1520/1560
Hoofdruimte V/A (mm)	1160/1120
Beenruimte A min/max (mm)	120/340
Laadvolume (dm ³)	790-3200
Rijklair gewicht (kg)	1505
Totaal toegelaten gewicht (kg)	2115
Sleeppvermogen geremd/ongeremd (kg)	1300/500
Inhoud brandstoftank (l)	60

BUDGET

Basisprijs (€)	19.690 (Dynamic)
Basisprijs testauto (€)	19.690 (Dynamic)
Totaalprijs gemonteerde opties (€)	4.980

ANDERE UITRUSTINGSVERSIES (€)

Emotion	21.890
---------	--------

BELASTING & VERZEKERING (€)

Belasting op inverteerstelling BIV	123
------------------------------------	-----

Jaarlijkse verkeersbelasting	242,75
------------------------------	--------

Jaarlijkse verzekeringspremie BA	± 695
----------------------------------	-------

MAANDELIJKE LEASEKOSTEN (€)

Full lease 5 jaar/75.000 km	± 367
-----------------------------	-------

Renting 5 jaar	± 400
----------------	-------

Maandelijkse CO ₂ -bijdrage	53,50
--	-------

Fiscale aftrekbaarheid (%)	75
----------------------------	----

WAARBORG

Onderdelen en werkuren	2 jaar, geen kilometerbeperking
------------------------	---------------------------------

Lakfouten/Roestschade	3 jaar/8 jaar
-----------------------	---------------

Mobiliteitsgarantie	2 jaar
---------------------	--------

ONDERHOUD

Onderhoudsinterval	35.000 km
--------------------	-----------

Aantal servicepunten	160
----------------------	-----



SOEPELE KRACHT | De 1.6 MJET is geen sprinter, maar met zijn 200 Nm wel een soepele en gewillige krachtbron.



GOEDE BASIS | De standaard radio-cd biedt een goede ergonomie. Dat kan echter niet worden gezegd van het Blue&Me-systeem.



ALLEEN USB | Qua multimedia beperkt het Blue&Me zich tot een USB-aansluiting. Van een aux-aansluiting is er dus geen sprake.

RIJCOMFORT

De Doblo is vooral een ruime auto. Voorin is de hoofdruimte bijzonder riant en is de breedte op ellebooghoogte ronduit opmerkelijk. Achterin geldt hetzelfde, al lijkt de beenruimte, die vergelijkbaar is met die in een middenklasser (genre VW Golf), wat mager in verhouding tot het geheel. Het zitcomfort ging er echter onwaarschijnlijk op vooruit, vooral op de voorste plaatsen, waar de steun ronduit tot de beste uit de categorie behoort.

Bij een auto met gezinsroeping horen natuurlijk opbergmogelijkheden. Die zijn er genoeg in het interieur van de Doblo en er werd goed over nagedacht. Te beginnen met het grote compartiment boven de voorruit, dat op zijn eentje al bijna zo groot is als de koffer van een kleine stadsauto. Verder beschikt elke deur (ook de schuifdeuren!) over een eigen rommelbak, terwijl ook de open bakken over heel de lengte van het dashboard erg ruim blijken. En nu we het toch over het dashboard hebben, willen we ook

de stap voorwaarts vermelden die Fiat heeft gezet bij de keuze van de materialen (de constructeur maakt nu gebruik van zachte plastics) en die de kwaliteitsindruk van het interieur sterk verbetert.

Het rijcomfort van de Doblo ging er flink op vooruit. De nieuwe ophanging verteert oneffenheden beter dan die van het vorige model en het interieur werd veel stiller. De verschillende rolgeluiden zijn bovendien beter geïsoleerd, terwijl de 1.6 MJET zoals gezegd schittert door zijn discretie. De enige schaduwzijde is de demping van windgeluiden, die nog beter kan. Zo doen turbulenties rond de voorruit en de buitenspiegels het geluidsniveau binnenin bij hoge snelheden al gauw toenemen. Ook de bovenstijlen van de deuren, die bij hoge snelheden lijken los te komen van het koetswerk, veroorzaken onaangenaam gefluit. Of dat laatste misschien om een geïsoleerd geval gaat, moeten we nog eens nagaan.

WEGLISSING

Met zijn nieuwe achteras vertoont de Doblo nu een veel nauwkeuriger rijgedrag dan zijn voorganger. Hij gaat veel minder overhellen in de bocht, met als gevolg dat hij zijn koers veel getrouwer volgt. Ook de voortrein maakte een evolutie door en reageert nu nog alerter op de instructies van de bestuurder. Doordat de koetswerkbewegingen – en dan vooral de rolneigingen – zo goed onder controle worden gehouden, heb je helemaal niet meer de indruk rond te rijden met een bestelwagen die is uitgerust met zitbanken.

Je kunt je zelfs amuseren achter het stuur. Zonder te veel te forceren natuurlijk, want de onderstuurlimiet steekt nog relatief vroeg

de kop op. Iedere vorm van buitensporig enthousiasme (of van onkunde...) zal trouwens snel afgestraft worden door een gerichte remdruk door het ESP, dat constant waakt over de stabiliteit. Voor een auto met een gezinsroeping is dat altijd geruststellend.

In normale weersomstandigheden staat de koersstabiliteit van de nieuwe Doblo boven alle verdenking. Opgelet echter wanneer er veel wind staat, want dan heeft hij als gevolg van zijn bestelwagenachtige afmetingen wel wat moeite om zijn koers aan te houden. En bij regenweer hebben de banden op onze testauto (Goodyear Cargo Marathon) ons ook niet helemaal overtuigd met hun gripcapaciteiten...

ONDERHOUD EN GARANTIE

De 1.6 MJET is een motor die weinig aandacht nodig heeft, want hij vraagt pas om de 35.000 kilometer een onderhoudsbeurt. Trouw aan zijn filosofie (en vooral aan de wettelijke voorschriften...) past Fiat op zijn Doblo een algemene garantie van twee jaar toe, niet meer, niet minder. De garantie tegen lakfouten is een jaar langer geldig, terwijl die tegen doorroesten acht jaar bedraagt.

ONS VERDICT

De Fiat Doblo kreeg een flinke groeischeut en is nu behoorlijk goed gerijpt. Hij ziet er niet onaangenaam uit, werd nog ruimer voor zijn inzittenden en boekte flink wat vooruitgang op het vlak van rijcomfort en weggedrag. Met de 1.6 MJET profileert hij zich als een veelzijdige en aangename gezinsauto voor alledag. Mooi werk van de Italianen.

MET ZIJN NIEUWE ACHTERAS VERTOONT DE DOBLO NU EEN VEEL NAUWKEURIGER WEGGEDRAG DAN ZIJN VOORGANGER.

