

KRATEK TEST - FIAT DOBLO CARGO 1.2 BASE PLUS

# Evropalette so IN



Dinamičnejšim bo pogodu dobro podvozje z dobro lego in vodljivostjo, ki pa ga na žalost ne pospremi tudi poskočnejši motor. Vratna odprtina je dovolj bogato odmerjena.



Če doplačate varnostno blazino za sopotnika, izgubite zgornjo poličko.

Cargo izvedba Dobla je od prednjih vrat naprej povsem »iz pločevine« (npr. bok in zadnja vrata). To je tudi razlog, zakaj je vidljivost nazaj in še posebej vstran močno okrnjena oziroma, v nekaterih primerih, skoraj onemogočena. Na pomoč delno priskočita veliki stranski ogledali, ki sta sicer dovolj »zmogljivi« pri parkiranju in vzvratni vožnji, a zagotovo nezadovoljivi pri vključevanju v promet (dovoz na avtocesto) ali pri zavijanju v križiščih. Takrat bi si zaradi mnogo boljše preglednosti zaželeli dodatni širokokotni ogledali. Prepričani smo, da bodo »pravi« prevozniki napako z namestitvijo slednjih hitro odpravili.

Da je motorček Fiatov, Doblo ne more in tudi noče skriti. Iz 1,2 litra prostornine spravi agregatek na cesto celih 47,5 kilova-

tov največje moči oziroma 65 konjev in še bolj »divjih« 102 Nm najvišjega navora. Prizemljeni se zavedajo, da te zmogljivosti ne bodo ravno katapultirale Dobla, saj je tovornjaček tudi na cesti vse drugo kot divjak (izmerjeni pospešek od 0 do 100 km/h je znašal 20,1 sekunde). A če pogledamo sliko z druge perspektive, zmogljivosti za tvorjenje več kot zadostujejo. Navsezadnje mora tovor, še posebej če je krhkejša narave, priti na cilj nedotaknjen, pri čemer dirkanje vsekakor ni oblika vožnje, ki bi to zagotavljala. V povprečju bo motorček svojo žejo potešil z dobrimi desetimi litri goriva, medtem ko vas bo za lepo ravnanje nagradil z nizko porabo (najnižja poraba na testu je znašala ugodnih 8,4 l/100 km) ali opozoril na grobost s tudi nekaj litrov višjo porabo.

Da so po novem evropalette tako zelo v modi, so poskrbeli predvsem izdelovalci malih dostavnih vozil, kot so Kangoo, Berlingo in Partner. V njihovih reklamah se namreč nekateri ponašajo z zmoglostjo namestitve in prevoza ene evropalette.

Na trg je z Doblom pred kratkim poslal svoj adut tudi Fiat. Pri oglasih zanj so še posebej ponosni na bogato odmerjene izmere tovrnega prostora, pri katerih ima še največjo vlogo širina zadnjega koloteka. Ta pri Doblju znaša točno 1200 mm, kar je ravno dovolj za prečno postavitev evropalette v tovorni prostor, hkrati pa notranja dolžina 1550 milimetrov omogoča, da naložite kar dve paleti zapored. Torej ima Doblo v tovornem prostoru, vsaj kar zadeva evropalette, 100-odstotno prednost. Pa vendar, ali je to njegova edina prednost pred tekmeči?

Ostanimo še malo pri tovornem prostoru. Ta zmore vsrkati do 3200 litrov tovora, kar je zopet plus točka za Dobla. Res je tudi, da

zmore Renaultov Kangoo v podaljšani različici prejeti kar 3500 litrov tovora, a zaradi preozko odmerjenega koloteka zadnjega kolesnega para še vedno ne zmore peljati dveh evropalet hkrati, medtem ko ostala konkurenca premore največ 2800 litrov tovornega prostora. Za nočno brskanje so Doblju namenili dodatno lučko, nameščeno v desni rob strehe. Ta sicer ni reflektor, a bo morala zadostovati. Tovor boste lahko ustrezno pritrdili s pomočjo šestih pritrditvenih ušes v dnu prtljažnika. Glede na to, da je za velike kose tovora zadaj dovolj dobro poskrbljeno, bi pričakovali, da bo enako dobro poskrbljeno tudi za malenkosti, ki jih bosta voznik in njegov edini sopotnik zagotovo želela odložiti nekje v potni-

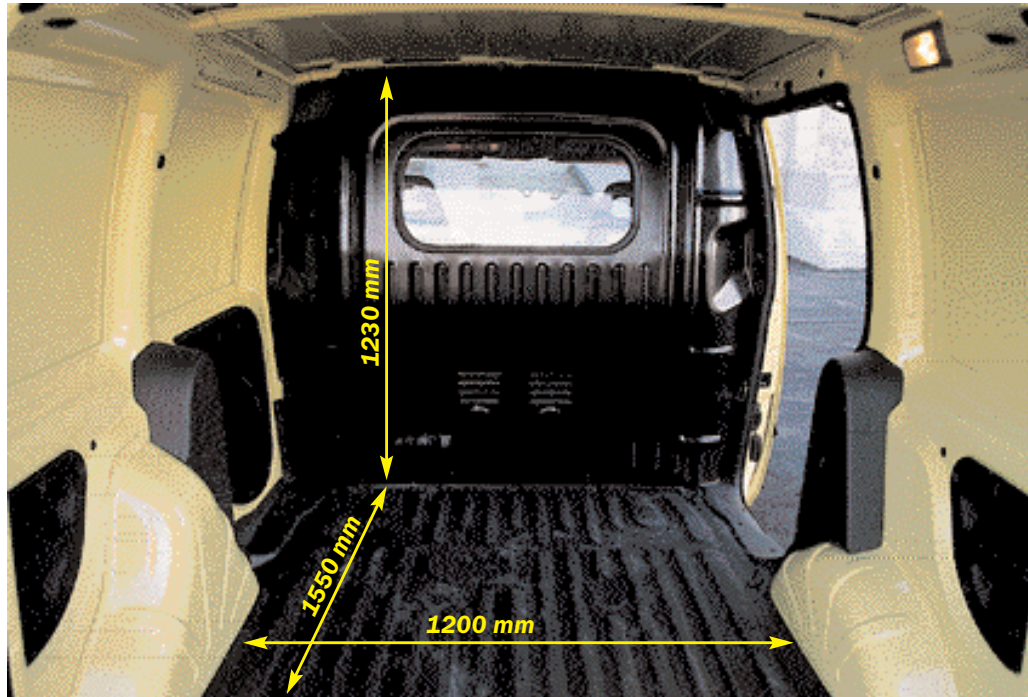
škem delu avtomobila. Toda zaradi primanjkljaja odlagalnih prostorov žal ni tako. Poleg zaprtega predala pred sovoznikom sta nad njim na armaturni plošči na voljo le še dva odprta predala (od katerih bo zgornji, če bo doplačana tudi sopotnikova varnostna blazina, odpadel) in seveda v takšnem tipu vozila že skoraj obvezna polica v prednjem delu strehe, ki pa je nameščena preblizu glav potnikov, kar bodo še posebej opazili visokorasli.

Druga lastnost, ki jo boste zagotovo hitro opazili v Doblju notranjosti, je njegova osnovnost, celo špartanskost. Armaturna plošča je izdelana iz trde in manj kakovostne plastike, vratnih oblog je ravno za vzorec, pri čemer je pločevina vidna in bo v hladnih dneh

zagotovo še kako občutna. Zato pa vas bodo (če jih boste ob nakupu doplačali) med tovrjenjem razvajali nekateri dodatki s seznama dodatne opreme, med katere spada dovolj zmogljiva ročna klimatska naprava, daljinsko upravljana osrednja ključavnica in radijski sprejemnik s CD-jem. Ta iz zgolj dveh zvočnikov ne reproducira ravno glasbe po merah avdiofilov, a po drugi strani povsem zadošča, da se ne boste dolgočasili v monotonosti delovanja motorja.

**Prepričani smo, da bodo »pravi« prevozniki napako hitro odpravili.**

O špartanskosti potniškega udobja govori tudi podatek, da posameznik zaman išče ogledala v potniškem prostoru, saj pri Fiatu v sicer ogromnih senčnikih še niso uspeli najti kvadratnega centimetra prostora zanje.



**Poglavitna prednost Dobra je širina med zadnjima kolotekoma. Slednja omogoča prečno namestitev evropaleta oziroma kar dveh vzdolž prostora.**

Dinamičnejšim po duši bosta pogodu lega in vodljivost »praznega« Dobla, ki sta predvsem zaradi čvrstosti podvozja in neposrednosti krmilnega mehanizma vsekakor med najboljšimi, če ne že najboljši v tem razredu. Da je podvozje tovornjaško čvrsto, ni nič posebnega, navsezadnje lahko vanj naložite bogatih 625 kg dodatne mase, zato morajo biti vzmeti temu primerno čvrste.

### Ta sicer ni reflektor, a bo morala zadostovati.

Zavore so spredaj kolutne in izdatno hlajene, medtem ko so zadaj bobnaste. Če so podprte še s sistemom ABS (doplačilo 162.768 SIT), si vsekakor lahko zaslužijo tudi vaše zaupanje. Vreden pozornosti je le

primer polno naloženega vozila, saj je razlika med 1285 kg (poleg lastne mase vozila vštete še voznik, »narejen po evropskih standardih«, mase 75 kg) in 1835 kg polno obremenjenega Dobra očitna.

Doblo Cargo je v osnovi dober avto, namenjen dokaj ozkemu oziroma specifičnemu krogu uporabnikov. Morda bo najmanjši motorček občasno pokleknil pod maso, s katero ga boste obremenili, toda na cilj boste zagotovo prispeli. Edina razlika je, da boste cilj osvojili z rahlo časovno zamudo, a to preprosto predhodno vračunajte v planer in tudi ta težava bo odpravljena.

Pa srečno prevažanje kar dveh evropalet hkrati. Četudi bosta prazni, le da bosta dve in bodo inženirji pri Fiatu lažje spali.

*Peter Humar*



**Ceneni materiali, dovolj dobra ergonomija, premalo odlagalnih prostorov in nič ogledal: Doblo Cargo.**



**Strešna polica je preblizu glav, »naluknjana« za boljši pregled v njeno vsebino in z rebri proti drsenju slednje.**

## Tehnični podatki

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in glb 70,8 × 78,9 mm - gibna prostornina 1242 cm<sup>3</sup> - kompresija 9,8 : 1 - največja moč 47,5 kW (65 KM) pri 5500/min - največji navor 102 Nm pri 3500/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - elektronski večtočkovni vbrzi in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 4,2 l - motorno olje 2,8 l - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 4,273; II. 2,238, III. 1,520, IV. 1,156, V. 0,946, vzvratna 3,909 - diferencial 4,400 - gume 175/70 R 14 T (Pirelli P3000)

**Voz in obese:** 3 vrata, 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, vzdolžne listnate vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolone (prislilno hlajene), zadaj bobnaste, servo - volan z zobato letvijo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4159 mm - širina 1714 mm - medosna razdalja 2566 mm - kolotek spredaj 1495 mm - zadaj 1496 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina 1000 mm - širina 1545 mm - višina 1085 mm - vzdolžnica 870-1040 mm - prtljajnik (normno) 3200 l - posoda za gorivo 60 l

**Mase:** prazno vozilo 1210 kg - dovoljena skupna masa 1835 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1100 kg brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 142 km/h - popešek 0-100 km/h 18,9 s - poraba goriva (ECE) 9,8/6,5/7,7 l/100 km (neosvinčeno gorivo, OŠ 95)

### NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h: 7,5 s	hitrosti:	
0-80 km/h: 12,5 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h: 20,1 s	60	58,6 km/h
0-120 km/h: 38,9 s	80	77,3 km/h
1000 m z mesta: 41,7 s	100	96,0 km/h
(121 km/h)	120	115,2 km/h

### Največja hitrost:

150 km/h (V. prestava)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 40,4 s (121 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 46,2 s (109 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h: 42,8 m

### Poraba goriva:

Testno povprečje 10,6 l/100 km

Najmanjše povprečje 8,4 l/100 km

### Trušč v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	Okoliščne meritev
50 km/h	60	59	59	T = 20 °C
100 km/h	72	69	68	p = 999 mbar
150 km/h		75		rel. vl. = 73 %
Prosti tek		37		

### Napake med testom:

- brez napak

### KONČNA OCENA

Doblo z 1,2-litrskim motorjem ni šprinter, a na cilj bo zagotovo vedno prispel. Če poleg tega še upoštevamo, da lahko v Carga naložimo hudičevno veliko tovora, potem je vsekakor vreden vloženega denarja, ki ga bo ob pravilni uporabi zagotovo več kot le »privozil« nazaj (beri: upravičil).

- podvozje
- lega in vodljivost
- nosilnost (625 kg)
- zavore
- velikost in uporabnost tovornega prostora
- motor
- ni širokokotnih vzvratnih ogledal
- ni ogledal v notranjosti
- malo odlagalnih prostorov v kabini
- ceneni materiali v notranjosti

**CENA: 2.716.608 SIT (Avto Triglav)**