

## Transporter überzeugt in Technik und Design

Eine neue Transportergeneration mit fast 400 Varianten geht bei Fiat an den Start. Der Doblò Cargo stellt sich mit größerem Innenraum und wichtigen technischen Innovationen, vor allem sparsameren Antrieben, vor. Eine zweckmäßige Ausstattung bietet zudem viel Stauraum für die rollende Werkstatt.

### Innovativ und zeitgemäß ausgestattet

#### Hintergrund

Mehr als eine Million Kleintransporter vom Typ Doblò hat Fiat seit 2001 gebaut. Bei den meisten seiner Transporter kooperiert der Hersteller mit dem französischen PSA-Konzern. Deshalb gibt es auch zum Beispiel neben dem Fiat Ducato die baugleichen Modelle Peugeot Boxer und Citroën Jumper. Doch beim Doblò waren die Stückzahlen stets so groß, dass sich eine rein italienische Fertigung lohnte. Daher hat der Transporter technisch nichts mit den Modellen Citroën Berlingo oder Peugeot Partner zu tun. Er konkurriert mit ihnen – genauso wie mit dem Renault Kangoo Rapid. Sie alle sind in den vergangenen Jahren größer geworden und folgen damit dem VW Caddy. Nun prescht der Doblò (Bild 1) mit größerem Innenraum und technischen Innovationen vor.

#### Laderaum

Während Peugeot Partner und Citroën Berlingo inzwischen ab 3,3 m³ und in den Langversionen bis zu 4,1 m³ Stauraum bieten, geht Fiat beim Doblò mit 3,4 und 4,2 m³ noch einen Schritt weiter. Dies ist jedoch das Maß hinter Ladeschutzgitter und Trennwand.

Bei umgeklapptem Beifahrersitz ergibt sich sogar ein maximaler Stauraum von 4,6 m³. Ähnliches strebt Renault beim angekündigten Kangoo Rapid Maxi mit einem Laderaum von maximal 4,5 m³ ebenfalls an.

Doch der Doblò Cargo punktet in weiteren Disziplinen: Er wartet mit der niedrigsten Ladekante, der größten Ladehöhe und der maximalen Breite von 1230 mm zwischen den Radkästen (Tafel 2) auf. Dazu kommen ein ebener Ladeboden, ein oder zwei seitliche Schiebetüren – Höhe/Breite 1175/700 mm – und asymmetrisch geteilte Hecktüren (Bild 2) für einen guten Zugang zum hinteren Laderaum. Auch bei der Nutzlast sind Zuladungen bis zu einer Tonne inklusive Fahrer möglich.

### Außen und innen im neuen Design

Mit markanter Front und dynamisch ansteigender Linie in der Flanke ist der Doblò ein modern aussehender Transporter, der gut ins heutige Straßenbild passt. Auch innen blicken Fahrer und Beifahrer auf ein ansehnliches Instrumentenbord (Bild 3). Die Vordersitze sind ausgeformt, ihre strapazierfähigen Bezüge zweifarbig (Bild 4) abgesetzt und fassen sogar etwas Seitenhalt.



1 Doblò Cargo mit Leiternsystem



2 Asymmetrisch geteilte Hecktüren für guten Zugang zum Innenraum

Foto: Sortimo



3 Übersichtliches Cockpit wie im Pkw



4 Zweifarbige Sitze im Kombi

### Modellvielfalt

Besondere Anstrengungen galten der Modellvielfalt des Neuen. Deshalb gibt es zwei verschiedene Radstände – das Normalmaß von 2755 mm und das auf 3105 mm verlängerte.

Die **Nutzversion Cargo** ist als normaler Kastenwagen (Tafel 1) oder mit langem Radstand als Maxi zu haben. Dazu gibt es den Kastenwagen mit Hochdach (Tafel 2) und den Kombi. Neu ist das Fahrgestell mit Flachboden, das sich für Kofferaufbauten eignet. Für den Kastenwagen hat Sortimo bereits eine Branchenausstattung parat (Bild 2 und Kasten). Darüber hinaus ist der Doblò auch als kleiner Familien-Van mit bis zu sieben Sitzen im Programm.

### Technische Feinheiten

Damit der großräumige Transporter an Pkw-ähnlichem Komfort gewinnt, geht Fiat von der starren Hinterachse zur Lenkerführung der Hinterräder über. Damit lassen sich Schraubenfedern und Stoßdämpfer je nach Modell und

Tafel 1 Technische Daten der Kastenwagen-Basisausführung – kurzer Radstand, Flachdach

| Motor                                      | 1.4 Benzin      | 1.3 MultiJet Diesel | 1.6 MultiJet Diesel | 2.0 MultiJet Diesel |
|--------------------------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Hubraum cm³                                | 1368            | 1248                | 1598                | 1956                |
| Nennleistung kW (PS)<br>bei Drehzahl U/min | 70 (95)<br>6000 | 66 (90)<br>4000     | 74 (100)<br>4000    | 99 (135)<br>3500    |
| Max. Drehmoment<br>bei Drehzahl U/min      | 127 Nm<br>4500  | 200 Nm<br>1500–1750 | 290 Nm<br>1500      | 320 Nm<br>1500      |
| Verbrauch l/100 km                         | 7,2             | 4,9                 | 5,2                 | 5,7                 |
| CO <sub>2</sub> -Emission g/km             | 163             | 129                 | 143                 | 150                 |
| Höchstgeschwindigkeit km/h                 | 161             | 156                 | 164                 | 179                 |
| Beschleunigung 0–100 km                    | 15,4 s          | 14,9 s              | 13,4 s              | 11,3 s              |
| Preise (ohne MwSt.) in Euro                | ab 12 700       | ab 13 900           | ab 14 800           | ab 16 600           |

# Der störungsfreie Betrieb einer Photovoltaik-Anlage liegt in Ihrer Hand. Mit ProtectPlus von OBO.

Tafel 2 Abmessungen und Nutzlasten des Kastenwagens

| Aufbau                                   | Flachdach      | Maxi                    |
|------------------------------------------|----------------|-------------------------|
| Radstand mm                              | 2755           | 3105                    |
| Fahrzeuglänge/-breite/-höhe mm           | 4390/1832/1845 | 4740/1832/1880          |
| Laderraumlänge am Boden mm               | 1480           | 1480                    |
| Breite zwischen Radkästen mm             | 1230           | 1230                    |
| Ladekantenhöhe (unbeladen) mm            | 545            | 545                     |
| Ladehöhe mm                              | 1300           | 1300                    |
| Ladevolumen <sup>1)</sup> m <sup>3</sup> | 3,4/3,8        | 4,2/4,6                 |
| Nutzlast kg (inklusive Fahrer)           | 750            | 900 <sup>2)</sup> /1000 |

<sup>1)</sup> ohne/mit umgeklapptem Beifahrersitz, <sup>2)</sup> bei 1,4er Benzinmotor

Nutzlast besser variieren. Der Vorteil der mit „Bi-Link“ bezeichneten Aufhängung der Hinteräder ist ihre extrem flache Konstruktion, die den völlig ebenen Fahrzeugboden, sehr kleine Radhäuser und die größte Ladehöhe im Segment ermöglicht.

## Fahrverhalten

Im Fahrbetrieb erweist sich der Kastenwagen selbst mit 450 kg Last im Heck als agiler Kurvenflitzer, dessen Federung viele Fahrbahn-Unebenheiten ausgleicht. Auf der Autobahn überzeugt er mit stabilem Geradeauslauf – selbst bei Tempo 150. Allerdings ist er hierbei windempfindlicher als viele Pkw.

Die neue, elektrisch unterstützte Lenkung vermittelt eine bessere Rückmeldung von der Straße und bleibt bei der Rangierfahrt angenehm leichtgängig.

## Motorisierung

Die drei unterschiedlichen Dieselmotoren und der Benzinmotor sind alle auf Sparsamkeit ausgelegt, um das Fahrzeug für den Betrieb in der City unter künftig strenger Bestimmung fit zu machen.

Dennoch wird die Euro-5-Vorbereitung nicht in der Basisausstattung angeboten, sondern muss bei den meisten Modellen des Doblö Cargo für 750 Euro hinzubestellt werden. Der Partikelfilter ist dabei inklusive. Nur der Dieselmotor 2.0 Multijet erfüllt bereits Euro 5 serienmäßig.

Der einzige Benzinmotor im Programm – der 1,4er mit 95 PS – steht mit einem Norm-Verbrauch von 7,2 l/100 km zu Buche.

In diesen Tagen soll eine Erdgasversion auf seiner Basis folgen.

## Sparsamere Diesel

Beim neuen 1,3er Diesel mit 90 PS handelt es sich um den bisher meist in kleineren Pkw eingebauten Selbstzünder, der mit seinem Normverbrauch von 4,9 l/100 km wirtschaftlichste Antriebsquelle ist. In Zugkraft und Fahrleistung ist er akzeptabel – 161 km/h in der Spitze – wirkt aber unter Last angestrengt.

Besser ist der von Fiat-Pkw bekannte 1,6er Multijet mit 105 PS für den jetzt größeren Doblö geeignet – wegen der Leistungsreserve auch für den Transport mittlerer Lasten. Er läuft zwar nicht ganz so leise wie der 1,3er, bleibt aber geschmeidig und bietet Tempo 164 in der Spitze. Sein Normverbrauch ist nur um drei Zehntel höher – 5,2 l/100 km. 135 PS leistet der 2.0-Multijet, der den Doblö auf Tempo 179 in der Spitze bringt und nach Norm auch nicht mehr als 5,7 l verbraucht. Überzeugend in der Zugkraft ist er aber im Klang deutlich als Diesel zu erkennen.

Getriebe. Während der kleine Diesel und der Benzinmotor mit fünf Getriebegängen auskommen müssen, sind die beiden größeren Diesel mit exakt schaltenden 6-Gang-Getrieben ausgestattet. Ab Ende 2010 soll das automatisierte Getriebe Dualogic verfügbar sein.

## Sicherheit und Ausstattung

Das elektronische Antiblockiersystem ABS und der Fahrerairbag sind beim Doblö serienmäßig an Bord. Nur der Bei-



Sonne, Regen, Hitze, Kälte, Blitze und Überspannungen: eine Photovoltaik-Anlage hat im Laufe ihres Lebens mit vielen Umwelteinflüssen zu kämpfen.

OBO sorgt für bestmöglichen Schutz und zuverlässigen Betrieb über Jahrzehnte – mit dem ProtectPlus-Programm für Photovoltaik-Anlagen.

## Kombinierter Schutz:

- + Schutz der Elektroinstallation vor Umwelteinflüssen
- + Schutz der Elektroinstallation vor mechanischer Belastung
- + Schutz der Anlage vor direkten Blitzeinschlägen
- + Schutz der Anlage vor Überspannung

## PROTECTPLUS

In der OBO-Lösungsbroschüre für Photovoltaik-Anlagen finden Sie umfangreiche Informationen zum Thema und alle Produkte, die Sie für eine perfekte Installation benötigen. Gerne senden wir Ihnen Ihr Exemplar zu.

OBO BETTERMANN-Kundenservice:  
02373/89-1500 · E-Mail: info@obo.de  
www.obo.de



**OBO**  
BETTERMANN

THINK CONNECTED.



◀ **5 Leichte Hängeregale im Peugeot Partner**

Foto: Böttcher

**6 L-Boxx-Turm mit Halterung für Befestigung im Transporter ▶**

Foto: ep



**7 Stabile Leichtbauplatte zum Befestigen der L-Boxx im Kombi**

Werkfoto

## Sicher mobil mit der rollenden Werkstatt

Schon beim Start des größeren Fiat Doblò gibt es eine Branchenausrüstung aus dem Sortiment Globelyst (Bild 2). Auch diese Sortimo-Einbauten werden aus Sicherheitsgründen generell den heute erforderlichen Crashtests unterzogen.

Für die kleineren City-Flitzer, wie den Fiorino, die heute verstärkt zum Einsatz kommen, werden spezielle Lösungen benötigt. Dafür entwickelte Sortimo das **System simpleco**. Statt der üblichen Bodenregale werden „Hänger“ in Leichtbauweise unterm Dach (Bild 5) angebracht, um möglichst viel vom Stauraum über der Ladefläche anderweitig nutzen zu können. Diese Ausrüstung steht ab Juni diesen Jahres bereit.

Demgegenüber hat sich die **L-Boxx** (Bild 6) – seit Juli 2009 im Einsatz – schon gut bewährt. Dabei handelt es sich um ein autarkes System aus unterschiedlich großen Kunststoffkoffern, das auch außerhalb des Fahrzeugs als mobiler Lager- und Transportraum dienen kann. Durch eine Klickmechanik lassen sich die Boxen formschlüssig verbinden und beispielsweise als Turm per Roller zur Arbeitsstelle fahren. Sie können Material und Werkzeug aufnehmen und sogar als mobiler Arbeitsplatz dienen.

Selbst für die gewerbliche Nutzung normaler Kombi-Modelle aus dem Pkw-Programm bietet Sortimo eine interessante und sichere Lösung. Das **System CarMo** besteht aus einer Leichtbauplatte mit Schienen, auf der die Kunststoffboxen sicher einrasten (Bild 7). Die Platten, die passgenau für jeden Kombityp zugeschnitten sind, lassen sich leicht und ohne Werkzeug unter Zuhilfenahme der serienmäßigen Verzurrpunkte im Kofferraum ein- und ausbauen. Sie sind nur etwa 6 kg schwer und schützen den normalen Teppich im Stauraum. Das System wurde einem Crash-Test im Opel Astra unterzogen. Beim Aufprall mit 50 km/h auf eine deformierbare Barriere blieben die eingearasteten Boxen sicher an Ort und Stelle.

fahrer-Airbag ist beim Kastenwagen in Basisausführung für 140 Euro extra erhältlich. Die elektronische Schleuderbremse ESP ist bei allen Modellen optional für 490 Euro zu bekommen. Das neue spritsparende Start-und-Stopp-System gehört beim Dieselmotor 2.0 Multijet generell dazu – ebenso

bei allen Kombis mit Dieselmotor.

Besondere Akzente setzt Fiat beim Preis und bietet den Doblò Cargo als 1.4-Benziner ab 12700 Euro (ohne MwSt.) an. Damit kann der deutlich größer gewordene Transporter preislich eine ganze Reihe seiner Konkurrenten klar unterbieten. K. Böttcher

## Wer für Schäden beim Kunden aufkommt



Geht bei Handwerkerarbeiten etwas zu Bruch, muss es ersetzt werden. Doch nicht immer ist auf den ersten Blick direkt klar, wer für den Schaden aufkommt. Und gerade dann, wenn mehr als nur eine Person an der Erfüllung eines Auftrags beteiligt ist, muss der Verursacher nicht zwingend der Haftende sein.

### Haftungsfragen

#### Wo gehobelt wird, da fallen Späne

Das alte Sprichwort kommt definitiv nicht von ungefähr. Gerade Handwerksbetriebe kennen diese Situation bei der Realisierung von Kundenaufträgen nur zu gut (Kasten). Trotz einer sorgfältigen Arbeitsweise geschieht doch ein Unglück. Beispielsweise holt der Meister mit einer Leiter aus Versehen den teuren Kronleuchter von der Decke, der Azubi hinterlässt mit dem LötKolben hässliche Brandflecken auf dem Parkett oder der eilig beauftragte Subunternehmer pfuscht beim Abdichten des Garagendachs. Besonders wenn es um hohe Schadenssummen geht, kann es daraufhin zu Konflikten zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer kommen. Hat ein Mitarbeiter das Missgeschick verursacht, ist auch zwischen ihm und dem Chef die Auseinandersetzung programmiert. Meist steht der Unternehmer in der Verantwortung und muss für den Schaden geradestehen.

#### Etwas geht zu Bruch

Wer als Unternehmer für einen Auftraggeber tätig wird, ist durch die Bestimmungen des Werkvertrags verpflichtet, die Leistung im vereinbarten Umfang zu erbringen. Doch auch so genannte **Nebenpflichten**, die zur Rücksicht auf die Rechtsgüter und Interessen des Auftraggebers verpflichten, obliegen dem Handwerker. Der pflegliche Umgang mit dem Parkett oder dem antiken Schrank sind Beispiele hierfür. Wer diese so genannten Nebenpflichten verletzt, obwohl er die vertraglich vereinbarte Leistung fehlerfrei erbracht hat, macht sich schadensersatzpflichtig. Richtet der Meister oder einer seiner Mitarbeiter beim Ausführen einer Leistung einen Schaden an, hat der Kunde ein Recht auf

Schadensersatz. Wer genau allerdings für den Schaden aufkommt, ist oft weit weniger klar, denn nicht immer haftet der Verursacher selbst.

#### Wer bei Schäden haftet

Ein Unternehmer haftet gemäß § 278 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) ebenfalls für Schäden, die von seinen Mitarbeitern oder anderen von ihm beauftragten Personen beim Ausführen des Auftrags verursacht werden. Schlägt ein Lehrling z. B. im Rahmen von Installationsarbeiten ein Fenster des Kunden ein, richtet sich der Kunde mit seinen Ersatzansprüchen an den Unternehmer, dem er den Auftrag erteilt hat. Dieser muss den Schaden bezahlen.

Auch wenn der Auftragnehmer einen Subunternehmer beauftragt, hat er als Generalunternehmer und Vertragspartner für den Schaden des Kunden einzustehen. Angestellte und Subunternehmer gelten als so genannte Erfüllungsgehilfen. Das Verhalten und Fehlverhalten von Erfüllungsgehilfen wird rechtlich dem Unternehmer zugerechnet. Und deshalb trägt auch er gegenüber dem Kunden die Verantwortung für die Folgen.

#### Ist das Gehalt kürzbar?

Solange die Versicherung den Schaden übernimmt, entsteht selten Streit mit den Arbeitnehmern. Fehlt jedoch eine ausreichende Versicherungsdeckung oder ist der betreffende Schaden nicht erfasst, prüft der Unternehmer im einen oder anderen Fall, ob nicht der Arbeitnehmer zumindest einen Teil des Schadens zu tragen hat.

Sollte sich ein Erfüllungsgehilfe grob fahrlässig verhalten oder den Schaden sogar vorsätzlich verursacht haben, kann er nach den Grundsätzen der Arbeitnehmerhaftung zur Verantwortung gezogen werden. Bei mittlerer Fahr-