

Prueba Fiat Dobló Cargo 1.3 multijet

FUNCIONALIDAD Y DISEÑO

Consumo medio de gasoil

6,0 L/100 km

Consumo urbano

6,4 L/100 km

Consumo interurbano

5,2 km/h

Probamos la nueva Dobló Cargo en su versión más profesional, un furgón compacto que sigue manteniendo sus "cifras récord" en cuanto a volumetría y carga útil, pero que ha sufrido, con esta cuarta generación, un importante cambio en cuanto a funcionalidad y diseño exterior e interior, que mejoran la vida a bordo y el trabajo diario.



Autónomos ¡En Ruta! 28

El competido segmento de los furgones compactos es uno de los más demandados por los profesionales autónomos en España, quizás por ser el tipo de vehículo perfecto para todo tipo de actividades en entorno urbano, sin desdeñar una notable capacidad de carga en relación a las dimensiones de los vehículos. Pero sobre todo porque este segmento ha sabido "desdoblarse" sobre una misma plataforma para cubrir tanto las necesidades de trabajo como las de ocio familiar, con las versiones de pasajeros (Panorama en el caso de Dobló). En esta cuarta generación del Nuevo Dobló Cargo de Fiat Professional lo primero que nos llama la atención es un diseño, exterior e interior, total-

mente renovado y con una clara inspiración en las berlinas que se deja ver desde su estética exterior, con un frontal más moderno y distintivo, la parrilla delantera de mayor tamaño y todos los nuevos elementos (parachoques, capó, faros y grupos ópticos traseros).

La gama del nuevo furgón compacto de Fiat consta de cuatro carrocerías (Cargo, Combi, Work Up y Chasis Plancher), 2 variantes de altura y 2 longitudes de batalla, en nuestro caso probamos una unidad Cargo, de paso corto y altura normal, una configuración muy demandada por conjugar capacidad y movilidad urbana.

Revolución interior

Nada más entrar en el furgón

la sensación que tenemos es la de estar en un vehículo de trabajo, pero con el refinamiento en sus acabados más próximos a un turismo. La renovación sufrida por esta cuarta generación de Dobló en términos de salpicadero, tejidos, volante, elementos gráficos del cuadro de instrumentos y paneles de puertas es notable. El puesto de conducción está bien definido, y gozamos de múltiples ajustes en altura e inclinación tanto del asiento como de la columna de dirección para encontrar una postura cómoda. Buena visibilidad frontal y lateral gracias a una posición algo elevada y los espejos retrovisores, amplios y con una sección inferior que elimina posibles ángulos muertos. Si echamos de menos, como

elemento de serie, sensores de aparcamiento traseros, un elemento muy práctico en vehículos como éste, sujetos a constantes arranques y paradas, aparcamientos, etc, fruto de su actividad diaria.

En el lado del acompañante, Fiat ha dispuesto en esta generación una banqueta corrida que, en nuestra opinión, se queda algo justa para dos personas. Aún con todo, en la banqueta se ha habilitado un amplio espacio por debajo del asiento para guardar todo tipo de enseres, además de un portafolios alojado en el respaldo del asiento más próximo al conductor.

En el Nuevo Dobló también está disponible el conocido sistema multimedia Uconnect 5" ya utilizado en muchos vehículos de la gama Fiat. En



Con una respuesta más que digna por encima de las 1.100 vueltas, disponemos de un par de 200 Nm en la cota de las 1.500 rpm, donde el comportamiento del motor multijet es francamente de lo mejorcito, y que disfrutamos con mayor intensidad en su utilización en carretera

particular, el sofisticado dispositivo se basa en una pantalla táctil en color de 5", una de las más grandes del segmento, que permite al conductor acceder a todas las principales funciones, desde la radio analógica y digital (DAB) hasta todos los soportes multimedia (reproductor multimedia, iPod, iPhone, smartphone) que pueden conectarse a través del puerto USB y del conector auxiliar.

Multijet de segunda generación

Como todo buen furgón compacto que se precie, el comportamiento dinámico, ha de conjugar prestaciones muy amplias, con buenos resultados tanto en carretera como en distribución urbana, donde las sensaciones de conduc-

ción tienen mucho que ver con la elasticidad de los motores. Para equipar esta cuarta generación, Fiat Professional, cuenta con la segunda generación de motores multijet, todos homologados Euro 5+ y escalonados en cuatro motores turbodiésel – 1.3 MultiJet (75 y 90 CV) de 200 Nm, 1.6 MultiJet II 105 CV de 290 Nm, y 2.0 MultiJet II de 135 CV y 320 Nm – y dos motorizaciones de gasolina: 1.4 de 95 CV y 127 Nm, y un motor de dos combustibles gasolina y metano 1.4 TurboJet de 120 CV y 206 Nm. Respecto a la primera generación de motores MultiJet, cambia el sistema de alimentación con inyectores más veloces y capaces de efectuar inyecciones múltiples muy seguidas.

CAPACIDAD: HASTA DOS EUROPALETS

Una de las cualidades que más distinguen a esta Doblo es un compartimento de carga tan funcional como espacioso; su forma regular, la baja altura de carga y la práctica apertura de 180° de las puertas traseras permiten un acceso cómodo y sencillo.

Con respecto a la capacidad de carga, al igual que en la generación anterior, carga y volumetría se sitúan en lo más alto de la categoría, llegando a transportar más de 1 tonelada de carga y una volumetría superior a 5 m³. Esto es posible gracias a unas dimensiones interiores que ofrecen una longitud del compartimento de carga de 182 cm, en las versiones batalla corta, y de 217 cm en las versiones batalla larga, con una anchura de 171 cm y una altura de 130 cm que se transforma en 155 cm en las versiones con techo alto. Además, el espacio entre los pasos de rueda es de 123 cm de ancho, permitiendo cargar hasta 2 europalet en el interior del compartimento de carga. Contamos además con la posibilidad de extender la zona de carga al vano delantero, mediante el espacio habilitado en la rejilla de separación, lo que nos permite ubicar cargas de gran longitud, reclinando la banqueta delantera.



FIAT DOBLÓ PANORAMA LOUNGE

Pasajeros a máximo nivel

Fiat no se olvida de la tendencia de mercado que indica que un elevado porcentaje de usuarios de furgonetas ha encontrado en la dualidad de uso trabajo/ocio un encaje perfecto en este tipo de vehículos, además de una manera muy eficaz de rentabilizar la inversión de compra.

La Fiat Dobló Panorama Lounge es la ejecución de pasajeros de la marca italiana.

En esta ocasión hemos probado una versión con un motor de mayor cilindrada que la Cargo, el Multijet 1.6 de 105CV Euro 5, que proporciona a la Panorama un brío y un comportamiento dinámico excepcional. Sorprende el rendimiento de un motor relativamente pequeño y de "tan sólo" 105CV por su rápida respuesta y capacidad de recuperación a bajas revoluciones (un aspecto este mejorable de anteriores versiones) sin duda debido al par que nos ofrece 290Nm a 1.500rpm frente a los 200 Nm de la versión de 90CV. Por encima de 2.000rpm ofrece sobrada potencia para afrontar situaciones más exigentes. Y todo ello con un consumo mixto entorno a los 6,2 litros a los 100km., que si bien no es de récord, está dentro de lo razonable.

En el interior nos encontramos un nivel de acabado propio de un monovolumen bien equipado, climatizador, mandos en el volante, radio MP3, pantalla táctil de 5", USB/AUX, Bluetooth Audio Streaming y comandos de voz. Si bien es cierto que estamos hablando de la versión más alta de la gama pues también se ofrece en versiones Top e Easy, aunque Fiat gusta de dotar a sus vehículos de un buen equipamiento de serie. Solo le ponemos un pero y es que el tacto de la tapicería, un tanto áspero, no acaba de convencernos. La capacidad del maletero es uno de los puntos fuertes de este vehículo con 790 litros y 335kg de capacidad de carga en la batalla corta y hasta 1.050 litros y 425kgs en la batalla larga.

En materia de seguridad toda la gama viene dotada de: ESP con ASR/MSR, Hill Holder, ABS+EBD, airbags del conductor y pasajero, anclajes Isofix y sensor de presión neumáticos.

Exteriormente tiene una apariencia muy atractiva con llantas de aleación de 16" y paragolpes en el color de la carrocería. La doble puerta corredera lateral proporciona un acceso muy cómodo, algo que valorarán especialmente las familias con niños.

El portón trasero también ha sido estilizado en esta nueva versión con la incorporación de mayor superficie acristalada y menos "chapa" lo que le confiere un aire muy moderno, también por detrás.



En nuestro caso, unas sensación que tardamos poco en comprobar, pues el Dobló Cargo se mueve por la ciudad con una enorme soltura. Y es que la firma italiana ha trabajado especialmente para mejorar la elasticidad de los motores Multijet, que tan buenas prestaciones ofrecen a regímenes intermedios, para aumentar el par disponible a bajos regímenes de vueltas, evitado así tener que hacer un uso continuo del cambio de marchas. Esta mejora en la respuesta del par, que se ha conseguido con un nuevo ca-

librado específico de los motores turbodiésel de 1.3 litros y 1.6 litros, aumenta la dispo-

evaluar el incremento, nos limitamos a recoger una palpable mejoría de la respuesta

Mención aparte se merece la ya conocida suspensión trasera independiente Bi-link; tanto en carga como en vacío, la respuesta dinámica del vehículo es eficaz, evitando los desequilibrios en curva que suelen provocar una mala estiba de la carga

nibilidad del par, según la firma, en un 40%. A falta de elementos más precisos para

del vehículo en trayectos urbanos, una mayor elasticidad y una rapidez de respuesta

del motor, que junto a las prestaciones del embrague y el cambio, aseguran una conducción relajada y bajo control en todo momento. Con una respuesta más que digna por encima de las 1.100 vueltas, disponemos de un par de 200 Nm en la cota de las 1.500 rpm, donde la respuesta del motor multijet es francamente de lo mejorcito, y que saboreamos con mayor intensidad en su utilización en carretera, donde la ágil respuesta de esta mecánica nos proporciona una agradable sensación de conducción, a

FICHA TÉCNICA Fiat Dobló Cargo 1.3 Multijet



MOTOR

Modelo	1.3 Multijet II 90 Euro 5
Alimentación	Inyección directa Common rail
Par máximo	200 Nm a 1.500 rpm
Nº de cilindros	4
Cilindrada	1.248 cc
Potencia máxima	90 CV (66 kW) a 4.000 rpm
Caja de cambios	5 velocidades + marcha atrás
Embrague	Monodisco
Accionamiento	Electrohidráulico
Tracción	Delantera
Emisiones Co2	126g/km

CHASIS

Suspensión delantera	Ruedas independientes tipo, McPherson.
Suspensión trasera	Ruedas independientes tipo Bi-link con muelles helicoidales,

PESOS Y DIMENSIONES

Largo x ancho x alto mm.	1.820 x 1.714 x 1.845 exterior
Largo x ancho x alto mm.	4.406 x 1.832 x 1.305 compart. carga
Capacidad de carga m3	3,4
Carga útil (kgs.)	250

la par que un consumo contenido, pues nos marca una media de 5,5 Litros/100 km, a una media de 105 km/hora en el tramo de autovía. Por poner un pero, a nuestro juicio esta mecánica podría ganar algo más en ahorro de combustible y confort de marcha en este tipo de vías rápidas si dispusiera de una caja de seis velocidades.

sensible incremento de la capacidad de carga al ocupar menos espacio y que la modularidad de sus componentes como muelles, amortiguadores, tacos elásticos, barras estabilizadoras, etc., permite un calibrado específico en función de las características y la misión del vehículo. En el ámbito de la seguridad, el agarre en carretera cons-

En el Nuevo Doblò dispone del sistema multimedia Uconnect 5" basado en una pantalla táctil en color de 5", una de las más grandes del segmento, que permite al conductor acceder a todas las principales funciones

Bi-link: equilibrio perfecto

Mención aparte se merece la ya conocida suspensión trasera independiente Bi-link; tanto en carga como en vacío, la respuesta dinámica del vehículo es eficaz, evitando el típico subviraje de las tracciones delanteras y los desequilibrios que suelen provocar una mala estiba de la carga. A esto hay que añadir que también permite un

tante y predecible está asegurado por la adopción de serie de los más avanzados dispositivos electrónicos para el control de estabilidad como el ABS con corrector electrónico de frenado EBD, el ESC con los sistemas ASR (Anti Slip Regulation), HBA (Hydraulic Brake Assist) y Hill-Holder que ayuda al conductor en los arranques en cuesta. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Respuesta motor 1.3 multijet.
- Caja de cambios suave y muy precisa.
- Zona de carga amplia y bien resuelta.

A MEJORAR

- Falta de avisadores de aparcamiento de serie.
- Puerta lateral algo estrecha.



La gama se articula en 4 carrocerías (Cargo, Combi, Work Up y Chasis Plancher), 2 variantes de altura y 2 longitudes de batalla. 4 motores turbodiesel - 1.3 MultiJet II (75 y 90 CV), 1.6 MultiJet II 105 CV y 2.0 MultiJet II de 135 CV - y dos motorizaciones de gasolina: 1.4 de 95 CV y 1.4 TurboJet de 120 CV (gasolina y metano).

FICHA TÉCNICA DE LA PRUEBA

Km recorridos	375 km
Consumo medio	6,0 L/100km
Recorrido urbano	76 km/hora
Consumo urbano	6,4 L/100km
Recorrido interurbano	261 Km
Consumo interurbano	5,2 L/100km